



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

compagnies

Question écrite n° 17930

Texte de la question

M. Michel Liebgott interroge M. le secrétaire d'État chargé de la consommation et du tourisme sur les compagnies aériennes dites «*low cost*». Une nouvelle base du transporteur aérien «Easyjet» a été inaugurée récemment à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle en présence de M. le secrétaire d'État chargé de la consommation et du tourisme, ouvrant ainsi la porte aux compagnies «*low cost*». Cette décision comporte plusieurs risques parmi lesquels deux se dégagent plus particulièrement. Tout d'abord, qui dit bas prix dit compression de l'ensemble des charges, qu'elles soient salariales - que devient le pouvoir d'achat ? - ou qu'elles soient de service à bord en passant par l'indispensable sécurité des appareils. Nous sommes en effet en droit de penser que, parmi les économies à réaliser, ne peuvent que se trouver les frais de maintenance, aggravant de fait la sécurité des vols et des passagers par une maintenance assurée au rabais. Présenter le *low cost* comme un gain en pouvoir d'achat des Français est dès lors le maquillage d'une politique de dérégulation et de libéralisation. Car, en plus de la sécurité, se profile en filigrane une brèche dans le marché intérieur et international de la compagnie Air France, première victime de cette mesure. Si le Gouvernement voulait s'attaquer à Air France, il ne s'y prendrait pas autrement afin, de manière détournée, d'entamer, puis par un déficit entretenu artificiellement, justifier une dérégulation et une libéralisation débridées, qui ne se feront qu'au détriment des personnels et des passagers. Il lui demande donc de prendre des mesures de sécurisation des compagnies «*low cost*» par l'établissement d'un cahier des charges drastique en matière de sécurité et de droits des salariés, de préserver Air France de toute concurrence qui serait faussée et de lui préciser les mesures arrêtées en ce sens.

Texte de la réponse

L'évolution récente du transport aérien a été marquée par l'essor des compagnies à bas coûts. L'ouverture de nouvelles liaisons aériennes par ces compagnies, généralement à destination d'aéroports régionaux, participe pleinement aux aspirations des collectivités locales visant à renforcer l'attractivité et le développement économique de leurs territoires. Le Gouvernement français, soucieux de préserver les conditions d'une saine concurrence dans le transport aérien, reste vigilant sur ces évolutions. Mais quoi qu'il en soit, depuis le 1er janvier 1993, les compagnies aériennes titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par un État membre de la Communauté européenne peuvent opérer librement au sein de ces territoires, auxquels furent adjoints en 1994 les autres États de l'Espace économique européen, puis en 2002 la Suisse. En ce qui concerne la sécurité des vols, préoccupation constante des pouvoirs publics, aucun élément ne permet d'affirmer que les compagnies à bas coûts présenteraient des lacunes par rapport aux compagnies traditionnelles. Si, en vertu des pratiques internationales, chaque État reste seul garant de la sécurité d'exploitation des compagnies inscrites dans ses registres, les autorités françaises, pour leur part, procèdent à de nombreux contrôles inopinés sur les compagnies étrangères opérant en France, parmi lesquelles les compagnies à bas coûts. Par ailleurs, les programmes de maintenance des compagnies à bas coûts sont les mêmes et tout aussi contraignants que ceux des compagnies traditionnelles. Pour réduire leurs coûts, la solution consiste à opérer des flottes récentes et homogènes et de remplacer les avions dès qu'ils s'approchent des dates de grande visite. En ce qui concerne la

protection des salariés, les dispositions générales applicables dans la Communauté européenne trouvent naturellement à s'appliquer, notamment au regard des dispositions relatives au détachement des travailleurs. Pour bien préciser ces dispositions dans le domaine du transport aérien, le Gouvernement a modifié le code de l'aviation civile, par un décret du 21 novembre 2006, aux termes duquel les transporteurs aériens mettant en place une base d'exploitation sur le territoire français doivent notamment appliquer l'article L. 342-4 du code du travail. Ainsi, le Gouvernement s'est attaché à ce que les conditions d'exercice du transport aérien sur le territoire national ne faussent pas la concurrence. À ce titre, le transporteur britannique EasyJet paye en France les cotisations sociales correspondant à son personnel basé. Enfin, sur le marché communautaire, la concurrence des compagnies à bas coûts a conduit les compagnies majeures à développer des filiales à bas coûts. Ainsi en 2007, le groupe Air France - KLM a créé la compagnie Transavia France qui lui permet de capter une partie de ce marché. Cette concurrence accrue bénéficie d'abord aux passagers.

Données clés

Auteur : [M. Michel Liebgott](#)

Circonscription : Moselle (10^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17930

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Consommation et tourisme

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 février 2008, page 1522

Réponse publiée le : 1er juillet 2008, page 5751