



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

réglementation

Question écrite n° 37655

Texte de la question

M. Jacques Lamblin alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'exploitation des vides juridiques induits par la non harmonisation des législations des États membres en matière de droit social, fiscal et commercial dont certaines sociétés tirent profit. En effet, des enquêtes diligentées tant par Bruxelles que par la Cour des comptes, il ressort notamment que la compagnie aérienne *low coast* Ryanair perçoit indûment des subventions ainsi que des aides *marketing*. Le montant de ces aides, servies notamment par les collectivités locales gérant un aéroport régional desservi par Ryanair, représenterait 25 % du chiffre d'affaires de la compagnie. Choquante, parce qu'elle est fondée sur une interprétation peu scrupuleuse des règles d'allocation des subventions, cette pratique induit également une rupture d'équité par rapport aux autres compagnies aériennes. Sans compter le préjudice subi par l'État français, qui ne perçoit pas le retour sur investissement attendu de toute entreprise subventionnée puisque, grâce à d'astucieux montages financiers faisant appel à des sociétés écrans basées dans des paradis fiscaux, Ryanair s'affranchit du paiement de l'impôt dû par tout contribuable exerçant une activité en France. Aussi, il lui demande quelles mesures compte prendre le Gouvernement afin d'assainir cette situation et de mettre un terme à ces agissements contestables.

Texte de la réponse

En 2005, la Commission européenne a élaboré des lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux. Cette publication répondait précisément au souci des autorités communautaires de veiller à ce que les pratiques des acteurs publics ne confèrent pas des avantages à certains opérateurs sur le marché du transport aérien et n'induisent pas une concurrence excessive entre plates-formes aéroportuaires. Ces lignes directrices imposent notamment, lorsqu'il y a versement d'aides d'État, une notification préalable à la Commission européenne, afin que celle-ci puisse se prononcer sur leur compatibilité avec le marché commun, ce qui suppose aussi le respect de nombreux critères limitatifs. Cependant le développement, depuis plusieurs années, de nouvelles pratiques par lesquelles des compagnies signent avec les gestionnaires d'aéroports des contrats de prestations financés par des subventions des collectivités territoriales, complétés, le cas échéant, de contrats liés aux modalités d'exploitation et d'assistance en escale, posent problème quant à leur conformité juridique. Aujourd'hui, ce sont ainsi une soixantaine d'aéroports qui ont fait l'objet de plaintes en Europe, dont une trentaine en France. Ces dossiers qui portent sur différentes modalités de financement des compagnies aériennes et des aéroports par des ressources publiques sont en cours d'examen par la Commission européenne. La France participe activement à leur traitement et elle souhaite vivement qu'une position européenne claire s'établisse pour mettre fin aux doutes et éviter les distorsions de concurrence entre acteurs du transport aérien. Au-delà des procédures individuelles, le Gouvernement français participe également aux discussions en cours sur la révision des lignes directrices communautaires applicables au secteur. Ces discussions visent précisément à prendre en compte les évolutions récentes du marché, notamment la croissance très importante du trafic des compagnies à bas coûts et le développement des nouveaux liens financiers noués entre celles-ci, les collectivités publiques et les

aéroports. La France veillera dans ce cadre à ce que soient préservés les équilibres concurrentiels sur le marché français. Elle a déjà fait des propositions concrètes en ce sens. Il est important en effet que puissent être maintenues des aides d'État compatibles avec le traité et que celles-ci permettent de sauvegarder au maximum le potentiel de trafic des aéroports régionaux, source d'activité économique pour les territoires, sans pour autant remettre en cause les principes d'égalité de traitement, de loyauté de la concurrence et de bonne utilisation des ressources publiques qui les sous-tendent. Ainsi, le Gouvernement n'acceptera pas de laisser se développer les pratiques de compagnies aériennes qui ne respectent pas les textes en vigueur, notamment en matière de droit social, et qui imposent pour leur venue la mise en place d'un subventionnement continu mobilisant des ressources sans cesse croissantes, financées par le contribuable. Un tel modèle de développement qui pousse à faire parfois des investissements coûteux et conduit les territoires à se livrer à une concurrence excessive entre eux pour attirer les compagnies aériennes, sans garantie de la pérennité du trafic, s'oppose au modèle de développement durable voulu par le Gouvernement. Les premières décisions de la Commission concernant les plaintes évoquées précédemment ainsi que la parution des nouvelles lignes directrices devraient intervenir entre la fin de l'année 2013 et le début de l'année 2014. Ce texte et ces décisions formeront un nouveau cadre juridique plus précis pour les aéroports et les compagnies aériennes, sur lequel l'État pourra s'appuyer pour renforcer l'efficacité du dispositif de contrôle national et limiter les abus.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Lamblin](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 37655

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [17 septembre 2013](#), page 9612

Réponse publiée au JO le : [29 octobre 2013](#), page 11436