



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Droits des passagers aériens

Question écrite n° 12118

Texte de la question

M. Hadrien Clouet alerte M. le ministre des transports sur le détricotage de la protection dont bénéficiaient jusqu'à présent les passagers aériens face à l'organisation capitaliste des transports aériens de passagers. Ceux-ci sont parmi les modes de déplacement les plus aléatoires, sujets à des retards ou des annulations pour raisons tant météorologiques qu'organisationnelles. La rentabilité de certaines compagnies est d'ailleurs fondée sur l'imprévu, le retard et le report de vol, au détriment de millions de passagers chaque année. Or le règlement relativement protecteur actuellement en vigueur est menacé par une coalition réactionnaire au niveau continental, prête à faire primer les prérogatives des compagnies moins-disantes sur les droits des consommateurs. En effet, depuis une vingtaine d'année, le règlement européen n° 261/2004 prévoit un ensemble de droits garantis aux passagers, en cas d'annulation ou de retard de vol. Pour tout vol au départ d'un aéroport sur le continent européen ou opéré par une compagnie stationnée dans l'Union européenne, les passagers disposent de trois droits différents. Premièrement, un droit à être informé par écrit de tout incident et des conséquences en matière d'indemnisation et d'assistance, si la compagnie annule un vol ou le retarde de deux heures. Deuxièmement, un droit à être pris en charge, soit selon la durée du retard des services de téléphonie, boisson, restauration, transport, réacheminement ou hébergement. Troisièmement, un droit à indemnisation dont le montant dépend de la durée de retard et de la distance du trajet. D'application directe, ce règlement permet de saisir les tribunaux nationaux. Une jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne est même venue renforcer ce règlement, en précisant que le refus d'embarquement (*surbooking*) ouvre les mêmes droits, que le surclassement est gratuit et le déclassement remboursé, qu'un motif technique ou un endommagement ne sauraient être considérés comme des circonstances extraordinaires, que le retard se calcule à l'heure finale d'arrivée sur piste ou que la distance se mesure de manière orthodromique. Cependant, en 2026, le *lobby* des compagnies *low-cost* ou des entreprises aériennes fondées sur l'escroquerie est en passe de remporter une victoire contre les droits des passagers. Les ministres européens des transports, avec la complicité française, ont adopté un nouvel accord en juin 2025 dégradant les conditions d'indemnisation des passagers (exonérant certains retards de moins de 4 heures et ouvrant des indemnités plus faibles). Néanmoins, la commission des transports du Parlement européen a refusé cette évolution et a même introduit de nouveaux droits, comme l'amendement du député français Arash Saeidi proscrivant la facturation des *check-ins* en aéroport. D'autant qu'en France, le décret n° 2025-772 du 5 août 2025 censé entrer en vigueur le 7 février 2026 a complexifié les garanties des passagers, autre manière de dégrader les droits des consommateurs. Il exige désormais l'assignation par commissaire de justice pour saisir le tribunal judiciaire et impose une médiation obligatoire préalable. En outre, les actions de groupe sont limitées à la famille au 4e degré contre tout collectif aux yeux du droit européen. Aussi M. le député attend-il de M. le ministre et, plus généralement, d'un gouvernement d'intérêt général qu'il défende les droits des passagers contre cette attaque fourbe et ce recul sans précédent pour les consommateurs. M. le ministre soutiendra-t-il la position de la commission des transports du Parlement européen ? M. le ministre compte-t-il revenir sur le décret n° 2025-772 pour abroger l'assignation par commissaire de justice et la médiation obligatoire préalable ? Il lui demande s'il ouvrira des discussions autour de la reconstitution d'un véritable service public du transport de passagers aériens, appuyé sur un ministère autonome (comme il existait un sous-secrétariat d'État aux transports aériens de 1920 à 1926, puis un ministère de l'air de 1928 à 1940, puis un commissariat aux forces aériennes et à l'air de 1941 à 1943 et finalement à nouveau un ministère de l'Air de 1944 à 1945).

Données clés

Auteur : [M. Hadrien Clouet](#)

Circonscription : Haute-Garonne (1^{re} circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12118

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [6 janvier 2026](#), page 30