

14ème législature

Question N° : 32922	De Mme Isabelle Le Callennec (Union pour un Mouvement Populaire - Ille-et-Vilaine)	Question écrite
Ministère interrogé > Économie et finances		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > réglementation	Analyse > fiscalité. perspectives.
Question publiée au JO le : 16/07/2013 Réponse publiée au JO le : 14/01/2014 page : 529 Date de changement d'attribution : 20/08/2013		

Texte de la question

Mme Isabelle Le Callennec attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les conditions d'attribution d'avantages fiscaux ou aides particulières à des compagnies aériennes. Le marché du *low-cost* aérien s'est fortement développé ces dernières années. Elle souhaiterait savoir si le Gouvernement compte prendre des mesures visant à le réguler.

Texte de la réponse

Nombreux sont les transporteurs à bas coûts (TBC) qui sont apparus dans le ciel européen depuis quelques années. Il faut cependant rappeler qu'il n'existe pas de définition formelle de ce modèle économique. Cependant, au-delà de la revendication du qualificatif « à bas coûts » par le transporteur lui-même, la conjonction de plusieurs critères, relatifs à son mode d'exploitation et aux services qu'il propose à ses passagers, peut être considérée comme révélatrice d'une activité à bas coûts : homogénéité de la flotte, forte utilisation des avions, liaisons point à point sans correspondance, utilisation d'aéroports secondaires, non attribution de sièges, restrictions pour les bagages et les services à bord, etc. Certains transporteurs dits « traditionnels » se sont d'ailleurs inspirés de ce modèle économique en appliquant une partie de ces critères sur leur réseau court et moyen courrier. Les transporteurs à bas coûts desservant la France assurent désormais le transport de 31 millions de passagers, en hausse de 7 % par rapport à 2011. Deux acteurs dominant toujours le marché français : le groupe easyJet est le premier, avec 49 % du trafic, suivi par Ryanair, avec 25 %. Le transporteur français Transavia achemine 4,2 % du trafic. Plus de quarante aéroports français ont été desservis par des TBC en 2012, les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly bénéficiant du plus grand volume. Désormais, les TBC représentent 23 % du trafic total de la France, 39 % du trafic international entre la France et l'Europe, 16 % du trafic intérieur métropolitain et 6 % du trafic international entre la France et les pays hors de l'espace économique européen (EEE). Ces transporteurs, européens pour la plupart, exercent leur activité dans le cadre réglementaire européen (règlement 1008/2008 du 24 septembre 2008 notamment) qui leur permet d'assurer les dessertes de leur choix à l'intérieur du marché unique. Pour ce qui concerne la fiscalité et le droit de la concurrence, qui encadre notamment les aides d'État, ils sont soumis aux mêmes règles que les transporteurs français. Les autorités françaises sont bien entendu favorables au développement de nouveaux services aériens au départ des aéroports régionaux. Elles demeurent néanmoins vigilantes pour que les accords passés avec les gestionnaires d'aéroports régionaux respectent bien les conditions prévues par la réglementation nationale et communautaire et que soient préservées les conditions d'une concurrence équitable. A cet égard, elles ont notamment fait connaître à la Commission, dans le cadre de leur réponse à la consultation sur la révision des lignes directrices de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies



aériennes au départ d'aéroports régionaux, leur souhait de voir clarifiées, au niveau communautaire, les pratiques de certains transporteurs à bas coûts liant leur venue à la conclusion de contrats de prestations de service financés par des ressources publiques. Elles ont également appelé l'attention des exploitants d'aéroports et des collectivités propriétaires d'aérodromes sur la nécessité de bien peser les termes de ces accords. La révision des lignes directrices et l'instruction, par la Commission européenne, de la plainte d'Air France sur les mesures mises en oeuvre par des aérodromes locaux, devraient permettre de disposer bientôt d'un cadre juridique pérenne que le Gouvernement français aura en charge d'appliquer. Sur le plan social, les autorités françaises entendent mener toutes les enquêtes nécessaires pour vérifier que le droit est bien respecté par les transporteurs. La lutte contre les fraudes sociales constitue une priorité du Gouvernement et pour le seul secteur du transport aérien, plusieurs compagnies font l'objet de procédures.