



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>36691</b>	De <b>M. Jean Lassalle</b> ( Non inscrit - Pyrénées-Atlantiques )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > transports aériens	<b>Tête d'analyse</b> > réglementation	<b>Analyse</b> > compagnies à bas coût.
Question publiée au JO le : <b>03/09/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/10/2013</b> page : <b>10664</b>		

### Texte de la question

M. Jean Lassalle appelle l'attention de 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 les pratiques de la compagnie d'aviation Ryanair. Cette compagnie semble détourner des fonds publics vers des comptes *off-shore* à Jersey ou dans l'île de Man. En effet, pour la desserte de petites lignes régionales, les collectivités territoriales payent de lourdes subventions aux compagnies d'aviation. Selon un rapport de la Cour des comptes datant de 2008, la compagnie aurait perçu près de trente-cinq millions d'euros d'aides publiques rien que sur une année. L'aéroport de Pau-Pyrénées, géré par la CCI Pau-Béarn estime ainsi avoir versé plus de 4,5 millions d'euros de subventions publiques à Ryanair depuis 2003. Il apparaît que la compagnie aérienne à bas coût exerce une pression constante sur de petits aéroports et des collectivités locales si les subventions ne sont pas versées. Par ailleurs, les subventions sont versées à Ryanair au travers de filiales de la compagnie chargées du marketing telles AMS. Or cette société est basée dans un paradis fiscal et place donc des fonds publics sur des comptes *off-shore*. Il lui demande quelles mesures il compte adopter pour contrôler ces fonds publics détournés vers des paradis fiscaux et quelle réflexion globale le Gouvernement compte entreprendre sur les pratiques des transporteurs aériens à bas coût.

### 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 concurrentiel du transport aérien et n'induisent pas une concurrence excessive entre plates-formes aéroportuaires. Les lignes directrices communautaires 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. Mais le développement, depuis quelques années, de nouvelles pratiques par lesquelles des compagnies, notamment la compagnie Ryanair, 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, soulèvent de nombreuses interrogations quant à leur conformité juridique. Depuis plusieurs années, 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 à leur traitement et elle souhaite 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. Il est important que puissent être maintenues des aides d'État compatibles avec le traité et que celles-ci permettent de sauvegarder 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 certaines compagnies aériennes qui ne respectent pas les textes en vigueur 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 voulu par le Gouvernement.