

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>86648</b>	<b>De M. Philippe Gosselin ( Les Républicains - Manche )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt;</b> Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire &gt;</b> Transports, mer et pêche
<b>Rubrique &gt;</b> transports aériens	<b>Tête d'analyse &gt;</b> compagnies	<b>Analyse &gt;</b> concurrence. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>04/08/2015</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/10/2015</b> page : <b>7976</b>		

### Texte de la question

M. Philippe Gosselin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la situation préoccupante du secteur du transport aérien français. La libéralisation des marchés de transport aérien à l'intérieur de l'Union européenne a introduit de nouveaux concurrents aux compagnies traditionnelles, notamment les compagnies à bas coût et les transporteurs du Golfe. Or ces nouvelles compagnies bénéficient, d'une part, de subventions de la part des États qui les contrôlent. D'autre part, s'agissant des compagnies du Golfe persique, elles acquièrent sans cesse, dans le cadre des négociations industrielles, des droits de trafic supplémentaires sur des destinations françaises. Ceci a abouti au développement d'une concurrence déloyale qui pénalise lourdement les compagnies françaises, et affecte la croissance et l'emploi en France. C'est pourquoi il lui demande les décisions stratégiques, à l'échelle nationale ou européenne, que le Gouvernement entend prendre ou encourager pour faire cesser cette hémorragie et préserver l'avenir du transport aérien français.

### Texte de la réponse

Les compagnies françaises sont soumises à la très forte concurrence, d'une part, des compagnies à bas coûts, qui transportent désormais plus du quart des passagers du marché français, et, d'autre part, des compagnies du Golfe, dont le trafic des trois principales (Qatar Airways, Etihad et Emirates) a progressé de plus de 87 % entre 2010 et 2014. En premier lieu, le Gouvernement est attentif au respect des règles sociales auxquelles sont soumis les transporteurs qui viennent travailler en France. Des actions volontaristes sont menées depuis plusieurs années pour contrôler les compagnies à bas coûts et elles portent leurs fruits. Le Gouvernement aide par ailleurs les aéroports à se conformer aux nouvelles règles de la Commission européenne relatives aux aides d'État entrées en vigueur en 2014. Les transporteurs des pays du Golfe, principalement Etihad Airways basé à Abu Dhabi, Emirates basé à Dubaï et Qatar Airways basé à Doha, ont axé leur stratégie de développement sur une mise en correspondance, via leurs hubs respectifs, de l'Europe avec l'Asie, l'Afrique de l'Est, l'Océan indien et l'Océanie. Ce développement très rapide se fait au détriment du pavillon français, qui ne cesse de perdre des parts de marché sur ces destinations long-courriers, dans un contexte de concurrence déloyale dénoncée quasi-unaniment par les compagnies aériennes européennes. Les trois plus grandes compagnies américaines (American Airlines, Delta Airlines et United Airlines) ont chiffré à 42 milliards de dollars, le montant des aides dont Emirates, Etihad Airways et Qatar Airways auraient ainsi bénéficié en dix ans. La suspicion est notamment entretenue par le manque de transparence des comptes des compagnies du Golfe qui, pour certaines d'entre elles, ne sont pas publiés. Les effets actuels et potentiels de cette concurrence ont conduit le secrétaire d'État chargé des transports Alain Vidalies, à proposer à la Commission européenne, avec son homologue allemand, une stratégie commune vis-à-vis des compagnies des pays du Golfe.



L'objectif de cette stratégie, qui a été présentée au Conseil transports du 13 mars 2015, est de négocier, au niveau européen, un accord aérien avec les pays du Golfe organisant une ouverture progressive du marché du transport aérien européen, en contrepartie de la définition et de la mise en oeuvre des conditions d'une concurrence loyale entre les compagnies du Golfe et celles de l'Union européenne (UE). Cette stratégie est la seule qui paraît susceptible d'obtenir l'engagement, de la part des compagnies du Golfe, de respecter des règles de concurrence. Sa mise en oeuvre devrait conduire les États-membres à limiter l'octroi de nouveaux droits de trafic aux pays du Golfe en attendant la conclusion d'un accord global. Elle a été reçue favorablement par la Commission européenne et plusieurs États-membres (Pays-Bas, Belgique, Suède et Autriche) ont d'ores et déjà apporté leur soutien à l'initiative franco-allemande. Le mandat de négociation de la Commission européenne avec les pays du Golfe pourrait être finalisé au cours du 1er semestre 2016.