

15ème législature

Question N° : 42216	De M. Jacques Marilossian (La République en Marche - Hauts-de-Seine)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Accord sur le transport aérien entre l'UE et le Qatar	Analyse > Accord sur le transport aérien entre l'UE et le Qatar.
Question publiée au JO le : 26/10/2021 Réponse publiée au JO le : 08/03/2022 page : 1634		

Texte de la question

M. Jacques Marilossian attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le transport aérien entre l'Union européenne et le Qatar. Cet accord - annoncé en juin 2021 et le premier signé entre l'UE et un État du Golfe -, prévoit d'ouvrir le marché de manière égale avec l'ensemble des 27 États membres, en améliorant les règles et les normes qui sont actuellement applicables aux vols entre le Qatar et l'UE. Selon la Commission européenne, cet accord contient des « clauses environnementales, sociales et de concurrence loyale solides, assorties de mécanismes robustes permettant d'en contrôler l'application afin d'éviter toute distorsion de concurrence ou d'autres abus ». Or les syndicats d'Air France interpellent la représentation nationale sur les déséquilibres que comprend cet accord, notamment en matière de concurrence déloyale et de non-respect des clauses citées précédemment. Selon les récriminations émises par les syndicats d'Air France envers la compagnie Qatar Airways, celle-ci serait « une compagnie largement subventionnée en tout temps et appliquant des conditions sociales rétrogrades ». Cet accord libérerait ainsi des créneaux horaires de décollages et d'atterrissages à Orly en faveur de Qatar Airways « en contrepartie du feu vert accordé par la Commission à la recapitalisation de 4 milliards d'euros de l'État français ». Il souhaite connaître la position du Gouvernement et les éclairages qu'il peut apporter concernant cet accord qui suscite légitimement des interrogations suite au feu vert de la Commission européenne.

Texte de la réponse

L'accord sur le transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et l'État du Qatar, d'autre part, signé le 18 octobre 2021, se substitue aux accords bilatéraux que les États-membres de l'Union européenne avaient conclus avec cet État. Ces accords bilatéraux avaient déjà largement ouvert le marché européen aux transporteurs aériens du Qatar, plus d'une vingtaine d'États membres ayant même entièrement libéralisé le trafic avec le Qatar ; en revanche, aucun d'entre eux ne comportait de disposition encadrant strictement les conditions de concurrence, ni ne prévoyait de disposition promouvant les droits et principes fondamentaux au travail tels que définis par l'Organisation internationale du travail. Enfin, aucun de ces accords n'abordait de façon précise la problématique environnementale. C'est dans ce contexte et pour atteindre des objectifs précis en matière de concurrence, de droit du travail et d'environnement, que les États membres ont décidé en juin 2016 d'autoriser la Commission européenne à ouvrir des négociations avec l'État du Qatar. Celles-ci ont abouti, début 2019, à un texte répondant aux objectifs qui avaient été assignés à la Commission européenne. À ce titre, l'accord européen avec le Qatar comporte des dispositions novatrices en matière de concurrence directement inspirées du droit européen sur les abus de position dominante, les ententes, ou encore les concentrations, et sur les aides d'État. Il comporte des

obligations de transparence financière, seule à même de permettre le respect de ces dispositions concurrentielles. Il renvoie aux obligations des Etats découlant de leur appartenance à l'Organisation internationale du travail, ce qui est là-aussi novateur. Il entérine, enfin, la nécessité de protéger l'environnement, avec notamment un engagement à appliquer le dispositif CORSIA de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Les Etats-membres, pris individuellement, auraient vraisemblablement eu des difficultés à négocier de telles clauses. En contrepartie, l'accord européen prévoit une ouverture du marché européen, progressive et limitée comme la France et l'Allemagne l'avaient souhaité pour les passagers aux vols entre l'Union européenne et le Qatar. L'ensemble de ces éléments fait de cet accord un texte dans lequel les droits ouverts aux transporteurs aériens s'accompagnent d'obligations fortes, et les autorités françaises seront vigilantes pour que ces obligations soient respectées. A cet égard, le Gouvernement a demandé à la Commission européenne de réunir sans délai le comité mixte, instance créée par l'accord aérien, dont l'une des missions est de s'assurer de la pleine application de l'accord. Enfin, les créneaux horaires libérés à Orly par Air France ne sont nullement liés au Qatar. Il s'agit d'une contrepartie exigée par les autorités européennes de la concurrence dans le cadre du plan de recapitalisation de la compagnie devant lui permettre de faire face à la crise sanitaire. Ces créneaux, correspondant à 9 allers-retours quotidiens, ont été attribués à la compagnie espagnole Vueling après analyse des offres concurrentes et validation du processus par la Commission européenne. Dans ses discussions avec la Commission, le Gouvernement est parvenu à imposer comme critère pour les postulants l'obligation d'être établi sur l'aéroport d'Orly, afin de maintenir des emplois sur cette plateforme, d'imposer le paiement des différents cotisations sociales en France, et de préserver une concurrence équitable avec les autres opérateurs en évitant tout dumping social. Qatar Airways n'a donc bénéficié d'aucun de ces créneaux et ne pouvait d'ailleurs pas postuler au regard des critères de sélection.