



Paris, le 19 novembre 2015

## AVIS POLITIQUE SUR LA CONCURRENCE DANS LES TRANSPORTS AÉRIENS

- ① La commission des affaires européennes du Sénat fait les observations suivantes :
- ② Les règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, 2408/92 et 2409/92, remplacés par le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil ayant libéralisé la prestation de transport dans le ciel de l'union européenne, ils ont compromis la viabilité du modèle traditionnel des compagnies à réseau associant des lignes intérieures court ou moyen-courrier entre aéroports régionaux ou desservant un *hub* national d'une part, des lignes internationales de *hub* à *hub* d'autre part ;
- ③ Les opérateurs à bas prix, habituellement dénommés « *low cost* » ont utilisé les possibilités nouvelles pour développer à un rythme exceptionnellement soutenu leur offre de voyage à bas prix, principalement entre aéroports régionaux – au sein d'un même État membre ou entre États membres. La démocratisation ainsi opérée des voyages aériens est satisfaisante en soi, mais la recherche de prix de revient aussi bas que possible s'est accompagnée d'abus trop fréquents, parfois pratiqués à grande échelle. Il convient aujourd'hui de mettre un terme à l'emploi de travailleurs prétendument indépendants dont la réalité du travail et de la subordination aux donneurs d'ordre est identique à celle des salariés. De même, les schémas d'évasion fiscale ne doivent plus perdurer ;
- ④ Indépendamment des compagnies *low cost*, les trois grands transporteurs basés dans le Golfe ont bouleversé la logique des liaisons internationales de *hub* à *hub*, puisque les voyageurs

quittant l'Europe à destination d'Abu Dhabi, Doha ou Dubaï ont dans leur très grande majorité une destination finale située à des milliers de kilomètres. En pratique, les *hubs* européens reliés aux trois grandes plates-formes aéroportuaires du Golfe jouent – pour ces liaisons – le rôle traditionnellement dévolu aux aéroports régionaux envers le *hub* national. Londres, Francfort, Paris, Rome et Madrid ne sont pas des aéroports régionaux d'un émirat pétrolier, mais les liaisons aériennes fonctionnent comme si tel était le cas ! C'est vrai à un point tel que les compagnies européennes sont presque totalement exclues de nombreuses destinations en Asie du sud-est, *a fortiori* en Australie où les deux seuls opérateurs de transport encore présents sur les liaisons avec l'Union européenne – *British Airways* et *Virgin Atlantic* – ont des liens capitalistiques avec les compagnies du Golfe (respectivement *Qatar Airways* et *Etihad Airways*). La situation actuelle des grandes compagnies nationales historiques basées dans les États membres de l'Union européenne est extrêmement difficile, puisque *British Airways* offre le seul exemple d'une adaptation réussie sur le plan de la rentabilité ;

- ⑤ De façon générale, la commission des affaires européennes demande avec insistance que la politique suivie par l'Union en matière de concurrence dans les transports aériens prenne effectivement en compte le fait que le marché pertinent est en réalité constitué par le Globe tout entier, ce qui doit conduire à ne plus prendre en considération le seul prix des billets d'avion acquittés sur le sol de l'Union européenne ;
- ⑥ S'agissant de façon plus précise des conditions de la concurrence entre prestataires de services aériens opérant au sein de l'Union, la commission des affaires européennes du Sénat souhaite que soient intégrés au plus vite les principes suivants :
  - ⑦ – l'utilisation d'une définition harmonisée pour la totalité de l'Union européenne des deux notions suivantes : « travailleurs salariés » et « travailleurs indépendants » ;
  - ⑧ – l'adoption de règles uniformes et spécifiques régissant l'emploi de travailleurs très mobiles au sein de l'Union européenne en raison de leur activité ;
  - ⑨ – la prise en compte des coûts effectivement induits par les passagers en départ direct, en arrivée définitive ou en transit pour

établir les redevances versées aux aéroports par les compagnies aériennes ;

- ⑩ – la possibilité, pour les États membres, de ne pas imposer aux passagers en transit une double taxation qui fait aujourd’hui payer pour chacun d’eux une somme identique à celle que la compagnie doit acquitter pour un voyageur qui atterrit et pour un autre qui s’envole ;
- ⑪ – l’introduction dans le droit de l’Union d’un dispositif encadrant les contreparties que les compagnies aériennes peuvent exiger des petits aéroports afin de les desservir ;
- ⑫ En outre, la commission des affaires européennes du Sénat souhaite que soient prohibés au plus vite les dispositifs d’évasion fiscale permettant de soustraire les aéronefs aux impôts sur les actifs économiques des entreprises – notamment par une domiciliation fictive dans un paradis fiscal ;
- ⑬ Elle demande par ailleurs que les États membres puissent utiliser le dispositif des services d’intérêt économique général pour garantir la desserte aérienne de telle ou telle plate-forme régionale ;
- ⑭ S’agissant de la concurrence avec des opérateurs externes aux États membres, la commission des affaires européennes du Sénat estime indispensable que l’Union européenne prenne l’initiative d’une négociation internationale afin d’étendre les attributions de l’OMC pour y inclure l’aviation civile ;
- ⑮ Elle demande avec insistance l’application effective du règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne. Si besoin est, ce règlement devrait être adapté afin de rendre équitable la concurrence entre compagnies relevant d’États membres et celles relevant d’États tiers ;
- ⑯ Enfin, en attendant d’appliquer les règles posées dans le cadre de l’OMC, la commission des affaires européennes souhaite vivement que les prises de participation au sein de compagnies

aériennes basées dans un État membre, par des opérateurs basés dans des États tiers, respecte à l'avenir deux principes :

- ⑰ – la réciprocité du droit, afin que les opérateurs européens ne soient pas les seuls susceptibles d'être au moins partiellement rachetés par des opérateurs provenant d'États tiers ;
- ⑱ – la vérification préalable de l'absence de pratiques déloyales et de la sincérité des comptes publiés par l'éventuel investisseur originaire d'un État tiers.