

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
PÔLE TRANSPORTS INSTITUT DE FORMATION
UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU TRANSPORT AERIEN
(IFURTA)

Sujet : La libre concurrence à l'épreuve des
règlementations des aides d'Etat aux compagnies
aériennes.

Sous la direction de Mme Le professeur Julie LABORDE DIT BOURIAT et de
Mme La tutrice Daphnée JAKHA

Master 2 Droit des affaires : Droit
et management du transport aérien
Année universitaire 2020-2021

ATLAN CHLOE
Née 25/06/1998
N° Etudiant : 19023764

Remerciements

Avant toute chose, je tiens à remercier l'équipe de gestion de sinistres aviation d'AXA XL pour m'avoir embauchée et accordée leur confiance.

Je remercie aussi, madame Daphnée Jakha, Claims Handler chez AXA XL, pour le soutien sans faille qu'elle m'a apportée tout au long de l'année. Je la remercie également pour m'avoir aidée, poussée et conseillée durant toute la période d'élaboration de mon mémoire, et au cours de cette année professionnalisante.

Ensuite je remercie Carolane Ruiz-Vozar pour m'avoir formée et accompagnée tout au long de cette année d'alternance.

En outre je souhaite remercier Nicolas Martin qui m'a énormément appris.

Je tiens à les remercier tous les trois pour avoir réussi à me former, malgré le contexte sanitaire, d'avoir su prendre le temps et être présents malgré la distance.

J'adresse mes plus sincères remerciements à Madame Julie LABORDE DIT BOURIAT pour m'avoir permis, en acceptant ma candidature à l'IFURTA, de vivre cette expérience unique que représente l'alternance.

Pour finir, je remercie mes camarades de classe sans qui cette année n'aurait pas été la même.

Sommaire

Partie 1 – La réglementation des aides d’Etat pour les compagnies aériennes antérieurement à 2019 (Page 13)

Chapitre 1 : Le libéralisme comme principe dominant du marché européen : l’interdiction des aides d’Etat (Page 14)

- Section 1 – L’état du marché des compagnies aérienne pré-covid (Page 14)
- Section 2 – La protection de ce marché à l’aide de réglementations (Page 23)

Chapitre 2 : Les possibilités de dérogations aux principes d’interdiction d’aide d’Etat (Page 37)

- Section 1 – La principale dérogation : l’obligation de service public (Page 37)
- Section 2 – Les autres dérogations (Page 45)

Partie 2 – La réglementation des aides d’Etat aux compagnies aériennes à la suite du Covid-19 (Page 56)

Chapitre 1 : La protection des compagnies aériennes par des aides d’Etat en période de crise sanitaire : Le retour du protectionnisme (Page 57)

- Section 1 – L’impact du Covid-19 sur le marché des compagnies aériennes (Page 57)
- Section 2 – La nécessaire aide de l’état aux compagnies aériennes (Page 70)

Chapitre 2 : L’inégalité entre les compagnies aériennes face aux aides accordées par l’état. (Page 81)

- Section 1 – Des aides principalement accordées aux compagnies majors (Page 81)
- Section 2 – L’effet de ces aides inégales sur le marché aérien (Page 97)

Conclusion (Page 105)

Table des abréviations et sigles utilisés

CJUE	Cour de Justice de l'Union Européenne
EEE	Espace Economique Européen
IATA	Association du Transport Aérien International
OSP	Obligation de service public
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne
UE	Union Européenne

INTRODUCTION

La mise en place d'une libre concurrence entre les Etats membres de l'Union Européenne est un des objectifs dégagés lors de la création de l'Union Européenne. Selon le conseil constitutionnel la « libre concurrence » renvoie « *aux règles qui garantissent le libre exercice des activités économiques et qui visent principalement à protéger les concurrents contre les interventions de l'État* »¹. Le principe général de libre concurrence est une combinaison entre le principe d'égalité et le principe de liberté². La libre concurrence est présente en droit Français notamment avec la création de marché public pour que toutes les entreprises concurrentes soient égales et traitées de la même manière. La promesse d'une concurrence libre est une ouverture du marché permettant d'obtenir un marché concurrentiel et accessible.

L'Union Européenne a été créée pour pouvoir garantir la paix entre les pays après la seconde guerre mondiale³. Avant d'être l'Union de pays que nous connaissons aujourd'hui, l'Europe a connu différentes formes. Tout d'abord, c'est sous la forme d'une communauté que les pays se sont alliés. Cette Communauté Européenne du charbon et de l'acier (CECA) avait pour but d'unir économiquement et politiquement six pays : la France, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique, les Pays Bas et le Luxembourg. Une interdépendance des différents pays était un moyen de s'assurer que les guerres ne se reproduisent plus. Très vite cette communauté a prospéré économiquement. Les droits de douane ont été abandonnés par les différents membres de la Communauté au bénéfice des échanges commerciaux intérieurs.

En effet, en 1957 le traité de Rome a été ratifié créant ainsi la Communauté Economique Européenne (CEE). Le marché commun voit le jour grâce à cette communauté. Celle-ci s'est par la suite étendue à de nouveaux pays : Le Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni, puis d'autres les ont suivis. Avec les années, cette entente entre les Etats est devenue plus qu'une simple communauté mais une véritable Union comme son nom l'indique.

¹ Droit constitutionnel et liberté de la concurrence. (s. d.). Conseil constitutionnel. Consulté le 10 août 2021, à l'adresse <https://www.conseil-constitutionnel.fr/nouveaux-cahiers-du-conseil-constitutionnel/droit-constitutionnel-et-liberte-de-la-concurrence#:~:text=La%20C2%AB%20libre%20concurrence%20C2%BB%20renvoie%20aux,les%20interventions%20de%20l'%C3%89tat.>

² Existe-t-il un principe général du droit de la libre concurrence ? – Didier Linotte – AJDA 2005. Page 1549

³ L'histoire de l'Union européenne. (2021, août 6). Union Européenne. https://europa.eu/european-union/about-eu/history_fr

A la fin des années 1990, l'idée d'une Europe sans frontière a vraiment pris forme. Avec le traité de Maastricht, l'espace Schengen a été créé permettant ainsi la libre circulation des biens, des services, des personnes et des capitaux.

Avec l'apparition de ce marché unique, des normes de concurrence se sont avérées nécessaires. Le droit de la concurrence a donc émergé à ce moment-là.

Le droit de la concurrence porte sur un processus qui permet de confronter, d'organiser une rivalité entre plusieurs éléments. Ce processus concurrentiel peut être appréhendé de différentes manières. Par exemple, l'économiste Joseph Schumpeter voit la concurrence comme un « processus de destruction créatrice ». Selon lui, l'innovation rend certains secteurs obsolètes, amenant ainsi à leur destruction. Cependant cette même innovation va permettre l'émergence de nouvelles industries porteuses de croissance et d'emplois, le côté création⁴. L'économiste Friedrich von Hayek y voit un processus de découverte ayant un pouvoir vertueux sur l'économie. Puisque ce processus est créateur et vertueux pour l'économie, il faut le protéger. La réglementation de la concurrence intervient à ce moment-là.

Le droit de la concurrence émerge à diverses occasions. Tout d'abord, le marché est protégé des pratiques anticoncurrentielles, telles que les ententes ou les abus de position dominante sur le marché. Le droit de la concurrence va venir aussi contrôler les concentrations pour éviter qu'une fusion ou acquisition d'entreprise ne fausse la concurrence sur le marché. Ce droit intervient donc pour éviter que la concurrence ne soit obstruée par des sociétés privées. Il vient aussi protéger cette concurrence vis-à-vis des actions des Etats eux-mêmes. En effet, le droit de la concurrence a une branche entière consacrée à la réglementation des aides d'Etat.

L'Union Européenne, règle et contrôle les aides des Etats membres aux sociétés privées. C'est un droit essentiellement européen dont la principale source se trouve dans le traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne aux articles 107 et suivants. Seuls les Etats membres sont concernés par ces dispositions. Le but de ce droit est de protéger le marché intérieur des actions de l'Etat qui sont susceptibles de fausser le jeu de la concurrence en favorisant certaines entreprises par des différents moyens.

Le droit des aides d'Etat est un droit vivant, en pleine mutation et en pleine construction. Ce droit dépend énormément de la situation dans laquelle se trouve le marché. Ce droit est une des preuves de l'importance de la libre concurrence en Europe. C'est au nom de cette libre concurrence, « égalité entre les entreprises et liberté », qu'il est interdit pour les Etats d'intervenir dans les relations des différents acteurs du marché.

⁴ Lelivrescolaire.fr éditions. (s. d.). Monopole et innovation : l'analyse de Schumpeter et son actualité | Lelivrescolaire.fr. Consulté le 10 août 2021, à l'adresse <https://www.lolivrescolaire.fr/page/6511727>

Ce marché, très protégé, était propice à la création et à l'innovation. C'est sur ce marché que se sont développées de nombreuses entreprises du secteur de l'aéronautique et notamment des compagnies aériennes.

Le transport aérien a émergé au début du 20^{ème} siècle. La commercialisation du transport aérien de passagers par voies aériennes a suivi. Ce dernier a un aspect international inhérent à son fonctionnement. La compagnie Air France par exemple a été créée en 1933⁵, cette compagnie était à l'origine une compagnie nationale. Avec le temps et la création d'un marché unique européen, de nombreuses compagnies sont devenues privées. L'apparition de réglementation de la concurrence s'est appliquée aux acteurs du marché aérien et donc aux compagnies aériennes. Ces compagnies aériennes, majoritairement privées, se retrouvent donc seules et n'ont pas le droit d'avoir de soutien de l'Etat, sauf dans certaines conditions très particulières. Cette interdiction se fait encore une fois au nom de la libre concurrence, de l'égalité des acteurs sur le marché et de la protection de la concurrence.

Ce sont ces réglementations d'aides d'Etat aux compagnies aériennes qui vont être traitées dans ce mémoire.

En 2020, une crise sanitaire a impacté tout le marché européen. Le marché européen mais aussi mondial s'est retrouvé fortement endommagé par cette crise sanitaire qui devient peu à peu une crise économique. Le virus de la Covid 19, aussi appelé coronavirus ou SARS-CoV-2, est un virus très contagieux⁶. S'il n'est pas toujours mortel, son incidence de propagation peut créer une saturation des hôpitaux. Afin d'endiguer sa propagation la majeure partie des pays européens ont confiné leur population, réduisant ainsi les déplacements. Cette décision a eu pour effet de stopper l'économie. Le secteur de l'aérien a été un des premiers frappés par cette crise puisque le déplacement des personnes s'est avéré interdit.

Le droit des aides d'Etat est un droit très jeune et dépendant de l'état du marché intérieur. La politique de réglementation des aides d'Etat va donc varier selon la situation dans laquelle se trouve le marché. Le changement des politiques d'aides d'Etat va impacter le système concurrentiel au sens large.

Une aide d'Etat est un financement public sélectif fait au moyen d'un Etat. L'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne rend illégal les aides d'Etat qui répondent à quatre critères. En effet l'article 107 paragraphe 1 dispose « *Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou*

⁵ L'histoire d'Air France | Musée Air France. (2021). Le Musée Air France. <https://museeairfrance.org/fr/l-histoire-d-air-france>

⁶ Inserm. (2021). Coronavirus et Covid-19 · Inserm, La science pour la santé. <https://www.inserm.fr/dossier/coronavirus-sars-cov-et-mers-cov/>

qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. »⁷. Ainsi, les quatre critères permettant de qualifier une aide d'Etat illégale et incompatible avec le marché sont :

- Une aide publique
- Un avantage sélectif
- Une aide affectant la concurrence
- Une aide affectant les échanges intra-Union Européenne

Une aide d'Etat au profit d'une compagnie aérienne peut être acceptée à des conditions particulières qui seront étudiées dans ce mémoire. Bien qu'il existe des exceptions déterminées par la loi, le régime principal est celui de l'interdiction des aides d'Etats aux entreprises et donc aux compagnies aériennes.

La politique des aides d'Etat en période de crise sanitaire s'est avérée très protectrice des compagnies aériennes. Si normalement les aides sont complètement prohibées, en période de crise ce n'est pas le cas. Presque tous les Etats ont décidé de subventionner les compagnies aériennes, mais pas tous les types de compagnies. La concurrence se retrouve donc impactée par ce changement de politique et la libre concurrence fortement mise à l'épreuve.

Les aides d'Etat traitées dans ce sujet seront exclusivement celles accordées aux compagnies aériennes. Les aides d'Etat accordées aux constructeurs ou aux aéroports ne seront pas au centre du sujet, bien que parfois citées.

La Commission européenne se charge de vérifier la conformité d'une aide d'Etat au marché intérieur. C'est cette instance qui va venir sanctionner ou non un Etat pour son action, pour son aide illégale. Si la Commission affirme que l'aide est conforme et qu'un acteur du marché se trouve en désaccord avec la commission, il est possible pour cet acteur de former un recours devant la cour de justice de l'Union Européenne. En général quand un Etat décide de subventionner une entreprise, il doit le notifier à la commission et suivre une procédure particulière. Cette procédure ainsi que les sanctions en cas d'irrespect ne seront pas développées dans ce mémoire.

De plus certaines formes d'aides ne seront pas développées comme les aides fiscales, les plans sociaux de départ, les aides aux entreprises en difficultés. Ces aides relèvent majoritairement de droits spéciaux et ne sont pas comprises dans ce sujet.

En outre, certaines aides ne sont pas contrôlées par le droit des aides d'Etat du fait de leur montant. Dès lors que les effets d'une aide sont trop faibles, que le sujet n'est pas suffisamment sensible, le droit de la concurrence ne s'applique pas. Cette règle est appelée la « règle de minimis ». Tout ne peut pas être contrôlé par l'Etat et par l'Europe. C'est pourquoi cette règle a été mise en place. Ainsi les aides de moins de 200 000 euros

⁷ Article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A12008E107>

sur une courte période, inférieures à trois ans, ne sont pas notifiées à l'autorité compétente.

Le but de ce mémoire est d'étudier les changements de politiques d'aide d'Etat. Les fluctuations des réglementations d'aide d'Etat et leur impact sur la libre concurrence. Avec la crise sanitaire que nous connaissons, le modèle de réglementation des aides a été complètement bouleversé. Si le libéralisme était le mot d'ordre des réglementations pré-Covid-19, cela n'a pas duré pendant la crise. Les Etats Européens ont été très protecteurs de leurs compagnies aériennes.

Après la seconde guerre mondiale, l'Etat Français avait déjà été très protecteur de ses entreprises. Pour pouvoir relancer l'économie, des millions d'euros ont été investis dans les sociétés françaises. L'Etat a mené des interventions économiques et sociales dans le but de faire repartir son économie. L'Etat a été appelé « d'Etat providence » car il intervenait dans le domaine du social et particulièrement à travers des systèmes de protection sociale.

Avec le temps et l'arrivée de l'Europe, cet aspect d'Etat intervenant dans l'économie a été abandonné au profit du libéralisme. L'Etat s'est donc placé en retrait afin de laisser faire le libre jeu de la concurrence.

La crise sanitaire qu'est le Covid-19 a été comparée à une guerre par le président de la République Française Emmanuel Macron. Cette comparaison est intéressante puisque les réglementations des aides d'Etat passent de libérales avant la crise, à protectrices pendant la crise, comme elles ont pu l'être après les guerres mondiales.

Ce mémoire va donc présenter cette transition entre libéralisme d'avant crise et protectionnisme d'après crise.

Les Etats ont donc décidé d'intervenir dans l'économie, ce qui impacte la concurrence. Mais ils ont aussi décidé de n'intervenir que pour certaines compagnies, ce qui impacte l'égalité. La libre concurrence est donc affectée par des aides d'Etat qui de surcroît sont inégalitaires.

Certaines compagnies ont bénéficié d'aides de l'Etat tandis que d'autres n'ont rien eu. Cette sélection des compagnies s'est faite sur deux critères. Tout d'abord la nationalité de la compagnie a été annoncée comme un critère permettant d'accorder ou non des aides. Ensuite, quoique ce n'ait pas vraiment été affirmé par les Etats, on remarque que les aides ont principalement concerné les compagnies majors au détriment des compagnies low-costs et middle-costs. Les anciennes compagnies nationales ont bénéficié d'aides alors que les compagnies privées n'ont rien obtenu. Cette différence de traitement réduit donc l'égalité entre les différents acteurs. Tous ont dû affronter la crise et essuyer des pertes importantes, pourtant les traitements n'ont pas été les mêmes.

Ce mémoire s'intéresse donc aux réglementations des aides d'Etats mais aussi à leurs conséquences et à leurs applications.

Les conséquences de ces choix sur la libre concurrence seront aussi développées. Ce sont donc les réglementations, leurs applications, leurs évolutions qui seront étudiées dans ce mémoire. Les conséquences à longs termes seront aussi envisagées ainsi que les différentes solutions qui s'offraient aux Etats.

L'inégalité de distribution des aides d'Etat aux compagnies n'est pas sans conséquences sur le marché de l'aéronautique. Si cette solution a pu permettre de sauver les compagnies majors comme Air France, Lufthansa, SAS et d'autres, il n'en demeure pas moins qu'elle a mis en difficulté les autres acteurs.

Les aides d'Etat ont été attribuées afin de pallier au besoin de liquidité des compagnies lors de la crise. En effet, les compagnies avaient besoin d'argent pour rembourser les vols non-opérés et pour payer son personnel. Les banques n'auraient pas accepté de financer les compagnies aériennes qui n'étaient pas en bonne posture. C'est pourquoi des aides directes et des prêts garantis par l'Etat ont été mis en place. Les compagnies qui n'ont pas bénéficié d'aides n'ont pas pu avoir ces liquidités. Elles ont dû piocher dans leur trésorerie. La trésorerie de ces compagnies a pour la plupart été dilapidée dans cette crise sanitaire. Ceci est la conséquence directe des inégalités de distribution des aides et sera étudiée dans ce mémoire.

Ce mémoire est donc une analyse critique de l'évolution de la politique des aides d'Etat aux compagnies aériennes.

Comment s'organisent, s'appliquent et évoluent les réglementations d'aides d'Etat aux compagnies aériennes au sein de l'Union Européenne ?

Pour répondre à cette question il s'agit d'étudier les réglementations en période « normale », « ordinaire », hors crise sanitaire de manière générale. C'est pourquoi la première partie traite les réglementations des aides d'Etat pour les compagnies aériennes antérieurement à 2019 (Partie 1). Dans cette partie nous verrons comment se sont développés le libéralisme et la raison d'être des réglementations des aides d'Etat. L'étude du marché européen permettra de comprendre comment est entendue la libre concurrence, comment elle est appliquée et ses effets. C'est en étudiant le marché que l'on comprend l'intérêt de sa protection. Les dérogations à cette interdiction seront étudiées pour comprendre au mieux l'application des aides d'Etat sur le marché européen avant le Covid.

Ensuite, ce seront les réglementations des aides d'Etat et leurs applications en période extraordinaire qui seront analysées et critiquées. C'est pourquoi la seconde partie traite des réglementations appliquées à la suite de la crise sanitaire, de Covid-19 (Partie 2). C'est dans cette partie que les perspectives après crise seront évoquées.

A l'instar de la première partie, nous verrons d'abord l'Etat du marché aérien européen pendant la crise du Covid-19. L'aspect protectionniste de l'Etat ne peut se comprendre qu'en étudiant les conséquences de la crise sur le marché. Nous examinerons ainsi comment les réglementations des aides d'Etat se sont adaptées à ce marché troublé. Puis nous verrons l'application en pratique de ces réglementations avec les aides accordées aux compagnies aériennes. En étudiant ces aides nous verrons leurs tenants, leurs aboutissants, leur caractère inégale ainsi que les conséquences.

Partie 1 – La réglementation des aides d’Etat pour les compagnies aériennes antérieurement à 2019

Les aides d’Etat sont très restreintes par les réglementations européennes. Cette restriction est due au fait que le libéralisme est un des principes dominant du marché européen.

Ce libéralisme important amène à un principe d’interdiction des aides d’Etat (chapitre 1).

Ce principe connaît tout de même plusieurs dérogations permettant sous certaines conditions strictes la création d’aides d’Etat (chapitre 2)

Chapitre 1 : Le libéralisme comme principe dominant du marché européen : l’interdiction des aides d’Etat

Le marché des compagnies aériennes pré-covid européen était libéral (Section 1). C’était un marché ouvert propice à la création de nombreuses compagnies aériennes. Cette ouverture permettait d’obtenir une concurrence importante entre les différents acteurs du marché. Pour préserver cette concurrence libre et loyale des systèmes de réglementations des aides d’Etat ont été mises en place (Section 2).

Section 1 – L’état du marché des compagnies aérienne pré-covid

Le marché intérieur européen est un marché ouvert entre les différents pays membres (I). Cette ouverture permet la création de nouvelles compagnies aériennes et assurer à celles existantes de nombreux droits (II).

I] Un marché intérieur européen ouvert aux compagnies aériennes

Le marché européen est un marché unique entre les états membres et un marché ouvert (A). La libre circulation des biens, des services et des personnes y est possible. Pour que ce marché soit accessible aux membres de l’UE des normes sont créées et sont les mêmes pour tous. C’est l’égalité des normes européennes entre les états membres (B).

A/ Un marché unique et ouvert

L'espace Schengen (1) est la concrétisation du souhait de création d'un marché unique entre les différents membres de l'union européenne. Ce marché unique permet aussi aux membres de l'Union de voler partout en Europe et de négocier ensemble des traités de circulations, c'est l'avantage du ciel unique européen (2).

1 L'espace Schengen

L'UE est née d'une idée, d'un projet, inscrit dans l'histoire : la volonté de coopérer, de joindre les forces pour défendre des intérêts communs. Cette idée était déjà présente après la première guerre mondiale. Pourtant, ce n'est qu'après la seconde guerre mondiale qu'une institution stable est née. Le but était la mise en place d'une coopération entre les Etats sur le plan économique, militaire et politique. Cette alliance entre les Etats avait aussi pour intérêt d'éviter une nouvelle guerre en créant une interdépendance entre les Etats.

L'Union Européenne, telle que nous la connaissons actuellement, n'a pas toujours existé. C'est au fil des années, des traités et des accords que l'Union Européenne a vu le jour.

Une des avancées majeures permettant l'émergence de l'Union Européenne est la signature des accords de Schengen. La signature des accords de Schengen a eu lieu en 1985 et en 1990 par 5 pays de la Communauté Economique Européenne. Ces pays étaient l'Allemagne, la Belgique la France, le Luxembourg et les Pays—Bas⁸.

L'objectif était de créer un espace autorisant la libre circulation des biens et des personnes dans ces pays. En 1997, les accords de Schengen ont été ajoutés au traité d'Amsterdam, permettant ainsi d'intégrer le droit communautaire.

Aujourd'hui il y a 26 Etats membres de l'espace Schengen dont 22 Etats membres de l'Union Européenne (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède) et 4 Etats membres de l'Espace Economique Européen (EEE) : L'Islande, la Norvège, la Suisse et le Liechtenstein.

L'espace Schengen est vu comme l'une des plus grandes réussites de l'Union Européenne (UE). C'est désormais un espace qui n'a pas de frontières intérieures, la libre circulation des citoyens y est possible. Ce ne sont pas seulement les personnes qui

⁸ A. (2021, 1 avril). Le fonctionnement de l'espace Schengen. Touteurope.eu. <https://www.touteurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/le-fonctionnement-de-l-espace-schengen/>

circulent mais aussi les biens et les services. Ceci a permis une augmentation des échanges avec un impact économique important⁹.

Cet espace est une aubaine pour les voyageurs, puisqu'il permet à chacun de se déplacer librement sans avoir besoin d'obtenir de visa particulier. Ce qui n'est pas sans conséquence pour les compagnies aériennes. Elles peuvent exporter leurs services sans problèmes et elles vont bénéficier de cette aisance de voyage pour augmenter leur nombre de passagers au fil des années.

L'espace Schengen est donc profitable à l'économie, aux citoyens mais aussi aux compagnies aériennes qui se retrouvent avec un marché unique plus grand et un nombre de lignes pouvant être ouvertes plus important.

Les accords Schengen ne sont pas les seuls à améliorer la possibilité de circulation aux compagnies aériennes. Le ciel unique européen, issu de cet espace permet une meilleure circulation des aéronefs.

2 Le ciel unique européen

A l'instar de l'espace Schengen, le ciel unique européen est composé de tous les Etats membres de l'Union Européenne et de l'EE. Sur terre, l'espace représente plus de 1.7 millions de kilomètres carrés. Ce ciel unique a été évoqué pour la première fois par la Commission Européenne en 1999, tandis que pour la commission il ne s'agissait pas uniquement de faire des mesures techniques et opérationnelles communes mais de faire vraiment une gestion commune de l'espace aérien européen.

En 2004, quatre règlements ont été adoptés relatifs à la réalisation du ciel unique européen¹⁰, aux services de navigation aérienne¹¹, de l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien¹² et enfin l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic¹³.

Ce ciel unique a été modifié en 2009 par un règlement visant à améliorer les performances et la viabilité du système aéronautique européen¹⁴.

⁹ Calignon, G. (2016, 3 février). La fin de l'espace Schengen pénaliserait fortement l'économie européenne. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/2016/02/la-fin-de-lespace-schengen-penaliserait-fortement-leconomie-europeenne-196956>

¹⁰ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - Déclaration des États membres sur les questions militaires liées au ciel unique européen

¹¹ Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen

¹² Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen

¹³ Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien

¹⁴ RÈGLEMENT (CE) N o 1070/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) no 549/2004, (CE) no 550/2004, (CE) no 551/2004 et (CE) no 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

Ainsi, l'espace aérien européen est devenu unique comme l'est l'espace Schengen. Cela a été une avancée majeure pour le développement de l'industrie aéronautique et a permis à l'Europe de négocier d'une seule voix les traités avec les pays tiers, comme cela s'est produit avec les Etats-Unis.

C'est ainsi qu'ont été signés les Accords de ciel ouvert avec les Etats-Unis. Cette convention permet aux sociétés européennes ou américaines de devenir actionnaires majoritaires dans une compagnie de l'autre continent. Une meilleure collaboration entre les pays devient possible.

D'autre part, les compagnies ayant leur siège dans un des pays membres de l'UE ou des USA, ont la possibilité d'affréter des lignes entre les deux continents sans avoir à demander d'accords. Ainsi, les vols pourront se faire au départ ou à destination de n'importe quel aéroport européen. Grâce à ces accords il n'y a plus de restrictions sur le nombre de vols, d'appareils et de routes¹⁵.

Le but de ces accords de ciel ouvert était de rétablir l'égalité entre les compagnies des différents membres de l'UE. Le second objectif était d'avoir un traité unique avec les Etats-Unis et d'éviter la prolifération de nombreux accords bilatéraux qui pourraient créer une cacophonie juridique¹⁶. Ces accords montrent bien que toutes les compagnies européennes, de tous les pays membres de l'Union profitent de façon égale du marché unique européen.

C'est le fait que l'Union Européenne soit un marché unique qui permet à tous les pays de négocier d'une seule voix avec un pays puissant comme celui des USA. Ce type d'accord permet aux plus petits pays de profiter de l'influence du groupe pour obtenir des accords qu'ils n'auraient jamais obtenus seuls. Les sociétés et en l'espèce les compagnies aériennes en sont les premiers bénéficiaires.

Cette égalité entre tous les pays membres et leurs compagnies se fait à l'aide de l'égalité des pays face aux normes européennes.

B/ L'égalité des normes européennes

Le marché unique européen est ouvert mais son accès reste règlementé. Le caractère unique du marché passe aussi par l'égalité entre les compagnies notamment par les normes. Les compagnies de l'Union Européenne connaissent des conditions d'accès au marché similaires (1). La réciprocité est vraie puisque les raisons du refus d'accès à ce marché sont les mêmes pour toutes les compagnies (2).

¹⁵ Alexis Dufour (23 juin 2010) Signature de l'accord de ciel ouvert entre l'Europe et les USA

¹⁶ Commission Européenne (5/11/2002) Accords de ciel ouvert : la Commission européenne accueille favorablement l'arrêt de la Cour de Justice

1 Un accès identique au marché pour toutes les compagnies aériennes

Toutes les compagnies européennes sont soumises aux mêmes règles pour accéder au marché européen. Elles sont soumises aux mêmes contraintes permettant ainsi une égalité de traitement entre elles. Les premiers règlements établis en la matière datent du 23 juillet 1992 avec la création des règles communes pour l'exploitation des services aériens¹⁷.

Ces contraintes normatives européennes régulent les acteurs du marché. Elles sont présentes à la fois à l'entrée du marché mais aussi tout au long de leur présence sur ce marché.

Tout d'abord pour entrer sur le marché, chaque transporteur européen doit respecter les règlements comme le CEE 240792 sur les licences des transporteurs aériens ou le CEE 240892 sur l'accès des transporteurs aériens communautaires aux lignes aériennes intracommunautaires.

Ensuite, les aéronefs de la compagnie doivent respecter des contraintes techniques identiques. En effet, une harmonisation des règles techniques a été effectuée. Par exemple, le règlement 392291 donne les règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civiles applicables à toutes les compagnies intracommunautaires.

Il existe des règlements créant des règles communes pour la sûreté et la sécurité des vols. Par exemple, le règlement 3002008 instaure des règles communes en matière de sûreté aérienne. Il existe aussi le règlement 9962010 relatif aux enquêtes et préventions des incidents et accidents au sein de l'aviation civile. Ces règles sont applicables pour entrer sur le marché mais aussi pour y rester.

Des contrôles sont effectués sur les aéronefs pour vérifier leur conformité. La non-conformité aux règles peut emmener jusqu'à l'interdiction de faire voler les aéronefs. La sévérité de cette sanction montre l'importance accordée aux respects de ces règles.

Les compagnies sont soumises aux mêmes règles pour entrer et rester sur le marché. La sanction de la non-conformité peut être l'exclusion du marché mais parfois c'est aussi le refus d'accès.

2 Un refus identique au marché pour certaines compagnies aériennes

L'Union Européenne est très soucieuse de la sécurité des passagers européens. C'est pourquoi de nombreuses règles d'harmonisation de sécurité ont été prises et que l'Union travaille en permanence pour améliorer encore la sécurité.

Ces règles de sécurité s'appliquent aux compagnies de l'Union mais aussi à celles qui sont membres des pays tiers de l'Union européenne et qui souhaitent effectuer des

¹⁷ J. Laborde, (2020) *cours droit aérien*

vols au départ ou à destination de ces pays. Ainsi, toutes les compagnies ont les mêmes contraintes permettant une nouvelle fois une égalité entre les différents transporteurs. L'Union Européenne n'hésite pas à sanctionner des compagnies mêmes non-européennes qui ne respectent pas les minimums de sécurité. C'est pourquoi l'UE a mis en place la liste noire des compagnies aériennes. En 2021, c'est 96 compagnies aériennes qui sont interdites de vol dans l'UE en raison de l'irrespect des normes internationales de sécurité¹⁸.

Cette liste noire des compagnies a aussi pour but d'éviter la concurrence déloyale que pourraient exercer certaines compagnies en pratiquant des prix moins élevés au détriment des normes de sécurité.

L'UE refuse aussi certains types d'aéronefs pour des raisons de sécurité mais aussi d'environnement. Là encore, certaines compagnies pourraient décider d'affréter des aéronefs plus polluants, plus vieux, moins sécuritaires et moins chers afin d'effectuer une forte pression concurrentielle pour de mauvaises raisons.

Cette recherche de l'égalité entre tous les acteurs aériens, membre de l'Union Européenne ou non a pour but que le marché unique soit le plus égalitaire, ouvert et aussi sûr que possible. Cet objectif a été atteint et a permis ainsi d'obtenir des effets bénéfiques sur le marché.

II] L'effet du marché unique européen sur les compagnies aériennes

Le fait que le marché intérieur européen soit ouvert aux compagnies aériennes a entraîné des conséquences sur les acteurs et l'économie. En effet, de nouveaux modèles économiques de compagnies aériennes ont pu voir le jour (A). La création de ces nouveaux modèles a eu pour effet de stimuler la concurrence entre les différents acteurs et ainsi arriver à une concurrence forte et loyale (B).

A/ L'apparition de différents modèles économiques de compagnies aériennes

Lors de la création du transport aérien chaque pays a voulu obtenir sa flotte avec ses aéronefs afin de rendre son pays accessible. Les premières compagnies étaient des compagnies nationales, elles sont appelées de nos jours les « majors » (1). De nouveaux modèles économiques de compagnies ont vu le jour après la création du marché unique européen. Ces nouveaux modèles sont les « low-costs » et les « middle-costs » (2).

1 Les compagnies nationales : les majors

Les compagnies major sont les compagnies historiques des Etats Membres de l'Union Européenne. La majeure partie d'entre elles appartiennent encore en partie aux Etats.

¹⁸ La liste noire des compagnies aériennes interdites en Europe. (2021, 2 juin). Service Public. <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14130>

Ces compagnies proposent une large gamme de services avant le vol et à bord. Au sein des compagnies majors, il existe plusieurs classes de services (économique, business, premium, etc.). Ces compagnies effectuent des vols long-courriers et des correspondances.¹⁹

Les compagnies major exploitent un modèle de réseau dit « hub and spokes ». Le système dit de « hub and spokes » permet de mettre en relation plusieurs marchés à l'aide de correspondances. Ce genre de système est le plus complet. Souvent le hub principal, aéroport servant de base, utilisé par ces compagnies est à la capitale du pays dont elles font parties²⁰. Par exemple, le hub d'Air-France est situé à Roissy-Charles de Gaulle près de Paris. Le hub principal de British Airways est l'aéroport de Londres-Heathrow.

Au début de l'aviation, les compagnies majors avaient un quasi-monopole. En effet, pour créer une compagnie aérienne il faut des investissements très conséquents. C'est seulement après plusieurs dizaines d'années qu'une compagnie peut devenir rentable. C'est pourquoi seuls les Etats avaient la capacité financière de créer des compagnies.

De plus, une compagnie aérienne représente la souveraineté d'un état. C'est une dimension symbolique qui, sur la scène internationale, représente beaucoup²¹.

En outre, l'industrie permet le développement de l'économie d'un pays. Ainsi, « avoir une compagnie aérienne contribue à la croissance économique, à l'emploi au tourisme et assure la connectivité entre les régions du monde »²².

C'est ainsi que toutes ces compagnies qui étaient en situation de monopole pendant plusieurs dizaines d'années, ont pris pour habitude de pratiquer des prix relativement élevés. Cela a eu pour conséquences de cloisonner le marché du transport aérien aux personnes les plus riches.

Aujourd'hui, les prix pratiqués sont justifiés auprès de la clientèle par la qualité du service et l'idée subsistante que ces compagnies sont nationales, alors même que parfois elles ont été privatisées.

De nos jours, les majors n'ont plus ce monopole et subissent une forte concurrence par un nouveau modèle de compagnies : les low-costs et les middle-costs.

2 Le nouveau modèle économique : les low-costs et les middle-costs

Le modèle économique des compagnies low-costs et middle-costs est relativement récent puisqu'il a émergé seulement dans les années 1985-1990 contre les années 1935-

¹⁹ F.Fouchet (2021) Cours de gestion des compagnies aériennes.

²⁰ R.Wino (2021) Cours de géographie du transport aérien.

²¹ Lassana KOITA (01 juin 2017) Le transport aérien : les compagnies nationales, autrefois symboles d'une souveraineté, sont aujourd'hui dans la tourmente

²² Lassana KOITA (01 juin 2017) Le transport aérien : les compagnies nationales, autrefois symboles d'une souveraineté, sont aujourd'hui dans la tourmente

1940 pour les majors. Bien que ce modèle soit relativement récent, il a connu une ascension fulgurante.

Les compagnies low-costs et middle-costs se concentrent sur une politique économique de réduction des coûts afin de pratiquer des prix de billets très bas. Le but est d'ouvrir le marché à une population plus diversifiée et d'augmenter le nombre de passagers. Tous les services additionnels proposés par ces compagnies sont payants. Par exemple, le « catering » (la préparation et le service de repas en vol) est payant alors que dans des compagnies majors il est inclus dans le prix du billet. De même le choix des vols, l'enregistrement à l'aéroport sont des services payants. Tous ces services non-proposés dans le prix du billet sont des zones d'économie pour les compagnies à bas prix²³.

Dans le même objectif, ces compagnies n'effectuent que des vols courts et moyens courriers afin d'augmenter le nombre de rotations et de passagers transportés. Ce type de compagnies n'effectuent généralement pas de vols long-courriers, ni d'escales. Le type de réseau souvent pratiqué est dit « étoilé²⁴ ». Les compagnies choisissent souvent un aéroport qui sera leur base opérationnelle, duquel ils font partir plusieurs lignes. Souvent les aéroports utilisés sont dits « aéroports secondaires ». Ces mêmes aéroports ne sont pas utilisés ou très peu par les compagnies majors.

L'émergence de ce système a été corrélée à l'apparition du marché unique européen. En effet, la possibilité de faire des vols partout dans l'UE et l'EEE a permis d'augmenter de façon considérable les lignes pouvant être affrétées et a simplifié les démarches administratives pour ces compagnies. Le marché unique a aussi eu pour effet de permettre du cabotage autonome. Le « cabotage autonome » est la 9^{ème} liberté de l'air, elle permet à un transporteur d'une nationalité A de faire des vols au départ et à destination d'un territoire de nationalité B. La conséquence a été un bon fulgurant des lignes courts courriers pouvant être affrétées par une compagnie low-costs ou middle-costs européenne.

Le marché ouvert a alors engendré une diversification des types de compagnies,

B/ Une concurrence forte et loyale

L'apparition des différents modèles de compagnies a eu pour effet de stimuler la concurrence et de rendre la concurrence européenne forte et loyale. Elle a permis une meilleure ouverture du marché auprès des consommateurs ce qui s'est traduit par une augmentation de la fréquentation (1). Cette importante concurrence apparaît aussi dans l'augmentation du nombre de compagnies (2).

²³ F.Fouchet (2021) Cours de gestion des compagnies aériennes.

²⁴ R.Wino (2021) Cours de géographie du transport aérien.

1 L'augmentation de la fréquentation

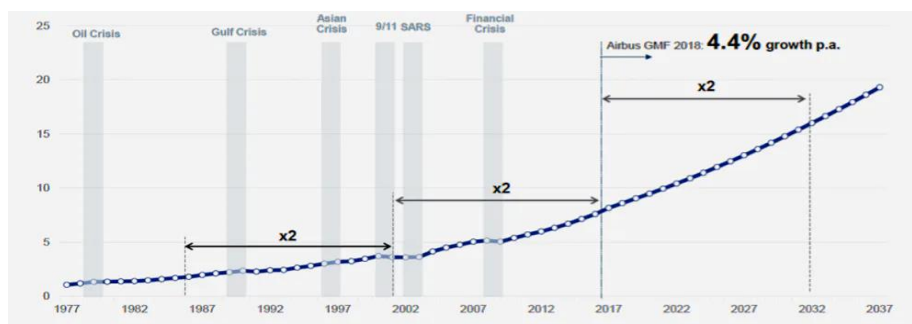
Le transport aérien a longtemps été vu comme dangereux et accessible uniquement aux personnes aisées. Ces deux images du transport aérien ne sont plus d'actualité.

D'une part, la sécurité s'est accrue. Les normes internationales sur la sécurité et la sûreté ont permis au transport aérien d'être le moyen de locomotion le plus sûr au monde. Ce moyen de transport tue en moyenne 600 personnes dans le monde contre 5000 personnes²⁵ rien que pour la France en voiture. De plus, dans ces 600 personnes, sont compris tous types d'aviations et toutes les compagnies, même celles interdites en Europe. Les catastrophes aériennes diminuent chaque année depuis 1995²⁶.

D'autre part, à l'arrivée des low-costs et des middle-costs les catégories de personnes moins riches ont alors pu se permettre de prendre l'avion. De nos jours, certaines compagnies proposent des billets en Europe pour moins d'une cinquantaine d'euros l'aller-retour²⁷.

Le transport aérien a réussi à gagner la confiance des passagers et à attirer un plus grand nombre à son bord. Cela a permis une augmentation constante du transport aérien depuis les années 1990. Bien que cette croissance soit plus présente dans les pays du Nord (Amérique, Asie, Europe) elle est de plus en plus étendue dans le monde.

Avant la crise sanitaire, la fréquentation des passagers croissait de 6% par an en moyenne²⁸. Cette augmentation du trafic est intimement liée au développement de nouvelles technologies mais aussi de nouvelles approches économiques. Cette croissance impressionnante du trafic avait même tendance à doubler tous les 15 ans :



Le nombre de passager aurait dû continuer à augmenter mais malheureusement avec la crise sanitaire et la fermeture des frontières cette courbe a été freinée.

²⁵ L'avion, moyen de transport le plus sûr au monde ? (2014, 30 juillet). *Actu - News - Gulli*. <https://www.gulli.fr/Actu/Fil-Infos/News/L-avion-moyen-de-transport-le-plus-sur-au-monde>

²⁶ Quel est le moyen de transport le plus sûr ? (2019, 9 décembre). *Groupito*. <https://www.groupito.com/blog/la-minute-groupito/quel-est-le-moyen-de-transport-le-plus-sur/>

²⁷ VOLOTEA. (2021, 17 juin). Nous relient les villes volotea. <https://www.volotea.com/fr/>

²⁸ Chiambaretto, P. (2019, 8 mai). Trafic aérien mondial, une croissance fulgurante pas prête de s'arrêter. *The Conversation*. <https://theconversation.com/trafic-aerien-mondial-une-croissance-fulgurante-pas-prete-de-sarreter-116107>

Il n'en demeure pas moins que lorsque cette courbe de trafic continuait d'augmenter les compagnies étaient profitables et elles étaient aussi de plus en plus nombreuses.

2 L'augmentation du nombre de compagnies

L'essor de la fréquentation du transport aérien a induit une augmentation d'aéronefs, de mouvements d'aéronefs mais aussi d'infrastructures.

Les aéroports, par exemple, sont indispensables aux avions et de facto indispensables à l'augmentation de la fréquentation des avions et des lignes. Beaucoup de ces infrastructures ont été créées grâce à l'augmentation de la fréquentation des passagers. C'est près de 250 aéroports internationaux qui existent désormais en Europe²⁹. Ceux qui concentrent le plus de passagers ont dû connaître des agrandissements pour supporter l'affluence quotidienne croissante.

Les compagnies aériennes, elles aussi ont bénéficié de cette augmentation du trafic. Il y avait en 2015, 1 397 compagnies aériennes dans le monde avec près de 25 300 avions au total. 107 des compagnies étaient européennes.

Cette diversification a permis une nette descente des prix des billets dans les années 2000.

Le principe de l'offre et de la demande s'est appliqué : La demande était croissante, avec l'apparition des nouveaux modèles économiques de compagnies, une nouvelle offre est apparue et a permis au marché de descendre les prix.

L'augmentation des passagers représente l'offre, les compagnies aériennes et leurs lignes représentent la demande. Le marché s'est stabilisé grâce à cette concurrence toujours plus forte mais toujours loyale comme nous l'avons vu précédemment avec une égalité de chacun devant les règles.

Afin de protéger cette stabilité de marché des protections supplémentaires ont été ajoutées. Ces protections concernent notamment les aides d'Etat.

Section 2 – La protection de ce marché à l'aide de réglementation

La forte concurrence présente au sein du marché européen se doit d'être préservée. C'est pourquoi de nombreuses réglementations sont mises en place pour éviter que les Etats ne viennent fausser cette concurrence. En effet, les moyens colossaux que possède un Etat permettraient à certaines compagnies d'être soutenues financièrement, voire dopées, par rapport à d'autres. L'Union Européenne a donc établi un principe d'interdiction d'aides d'état aux compagnies de l'Union Européenne (I) évitant qu'il y ait une mise en place de mesures protectionnistes. Néanmoins, ce type de réglementation

²⁹ Ghijss, S. (2018, 30 juillet). 45% des vols sont desservis par 25 aéroports internationaux ! Fly Aeolus. <https://flyaeolus.com/fr/blog-fr/45-des-vols-partent-de-25-aeroports/>

n'existe pas dans d'autres pays (II), ce qui peut avoir pour effet de créer une concurrence déloyale avec les compagnies des pays tiers de l'Union européenne.

1] Le principe d'interdiction d'aides d'état aux compagnies de l'union

Le principe est donc celui d'interdiction des aides d'Etat dans toutes ses formes. Les formes d'aides d'état peuvent être nombreuses comme le démontre la notion d'aide d'Etat (A). Ces aides d'Etat sont règlementées au sein du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne à l'article 107 (B).

A/ La notion d'aide d'état

Pour saisir la notion d'aide d'état au sens de l'Union Européenne, il faut analyser la définition de ce terme (1) donnée par la jurisprudence et par les textes. Aussi, il faut connaître les différentes formes que peuvent prendre une aide d'Etat (2).

1 La définition d'une aide d'état

Cette notion est évoquée dans le §1 de l'art 107. En effet l'article dispose que « Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. »³⁰ L'article ne définit pas exactement ce qu'est une aide. La CJUE a donc dû préciser cette notion, notamment en précisant que la notion d'aide d'état est une notion objective pour la cour : « afin d'apprécier s'il y a aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions de marché. »³¹

Il faut donc faire une analyse économique de l'action faite par l'Etat à l'égard d'une compagnie pour savoir si celle-ci peut être rattachée à une aide ou pas. De plus, il conviendra par la suite de vérifier, si ce n'est pas une aide, quelle qualification juridique peut être accordée à cette action particulière. Par exemple, il faut pouvoir différencier l'aide d'Etat d'une subvention³².

Cette analyse économique va donc se faire sur l'avantage accordée à la compagnie. Il va falloir alors connaître en quoi consiste l'avantage³³.

³⁰ EUR-Lex - 12008E107 - EN - EUR-Lex Art 1 § 1 Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne (2008, août 9). *Europa*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A12008E107>

³¹ Arrêt du 15 mai 1997, Siemens c/ Commission (C-278/95)

³² Jérôme Verlhac ; Œuvre collective sous la direction de Philippe-Henri Dutheil (2016) *Droit européen*

³³ Voir infra « 2. Les différentes formes d'aide d'Etat »

L'analyse va se porter également sur le marché et les conditions de marché. En effet, lorsque la Cour de Justice de l'Union Européenne dit « *un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions de marché* », il faut connaître le marché et les conditions. En l'espèce, pour la concurrence entre les compagnies aériennes au sein de l'Union européenne, il s'agit de toutes les aides diverses et variées accordées aux compagnies mais ayant un impact sur le marché de l'aéronautique au sens plus large du terme.

C'est en comprenant le marché qu'on peut comprendre la qualification d'aide d'Etat. L'aide d'Etat s'avère être très compliquée à qualifier en pratique car la commission jouit d'un pouvoir discrétionnaire. En effet, c'est la commission qui effectue l'analyse et c'est elle seule qui apprécie les différentes conditions économiques et sociales, bien qu'aide d'experts.

La définition d'aide d'Etat est aussi en fonction de l'économie et du contexte communautaire³⁴ ce qui la rend d'autant plus difficile à établir. En effet, puisque l'économie est mouvante en permanence, la définition d'aide d'Etat l'est aussi³⁵. La commission a d'ailleurs tenté d'éclaircir le sujet en publiant une communication : « Communication de la Commission relative à la notion d'« aide d'Etat » visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (2016/C 262/01) »³⁶. La densité de cette communication traduit la difficulté qu'a le droit à saisir une notion comme celle d'aide d'Etat.

Ainsi la définition d'aide d'Etat est d'autant plus complexe que ses formes peuvent être diverses et variées.

2 Les différentes formes d'aides d'état

Les formes des aides accordées par un Etat peuvent donc être très variées.

La Cour Européenne a notamment précisé dans son arrêt *Air liquide Industries Belgium* du 15 juin 2016 que ce sont « *non seulement des prestations positives telles que les subventions elles-mêmes, mais aussi des interventions qui allègent les charges qui normalement grèvent le budget d'une entreprise et qui, sans être des subventions au sens strict, sont de même nature et ont des effets identiques* ». Ainsi, la Cour a classé les aides publiques en deux catégories distinctes.

Tout d'abord les avantages directs accordés par l'Etat ou aussi appelés de « mesures positives ». Ce sont généralement des avantages financiers directs tels qu'un apport en capital à une entreprise ou une production, qui serait différent d'un apport qu'aurait pu

³⁴ Arrêt du 21 mars 1990, Belgique c/ Commission (C-142/87)

Arrêt du 21 mars 1991, Italie c/ Commission (C-303/88)

³⁵ Voir infra « II] l'impact sur la politique des aides d'Etats : retour d'un protectionnisme »

³⁶ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016XC0719\(05\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016XC0719(05)&from=EN)

faire un investisseur privé³⁷. Ce sont aussi des primes encourageant une production. Une aide d'Etat peut aussi résider dans la fourniture d'une assistance logistique et commerciale comme l'a affirmé la cour dans un arrêt du 11 juillet 1996³⁸. Ainsi, on comprend que l'aide d'état dite « directe » ou « positive » provient d'une action positivement effectuée par l'Etat. Cette catégorie se comprend d'autant mieux lorsque la seconde catégorie est étudiée.

Le second type d'aide d'Etat existant est à l'inverse appelé « d'indirect » ou de « négatif ». Ici, c'est une inaction de l'Etat qui va constituer l'aide d'Etat. Par exemple, le fait de ne pas taxer une entreprise alors que l'Etat la taxe habituellement, est considéré comme une aide « indirecte » ou « négative ». L'Etat ne vient pas fournir un service ou un financement à l'entreprise mais vient alléger les charges de cette dernière. Ainsi les exonérations fiscales³⁹, exonération de redevance, conversion en capital de dettes d'entreprise par des autorités publiques⁴⁰, prise en charge des cotisations sociales sont des aides d'Etats indirectes.

Ces qualifications permettent de mieux saisir ce qui sera identifié comme une aide d'Etat. Par exemple, si un aéroport public décide de réduire ou de supprimer les redevances pour une compagnie alors cette action pourra être qualifiée d'aide d'Etat « indirecte » ou « négative ». A l'inverse, lorsque l'Etat a décidé de convertir la dette d'Air France en capital alors l'aide est qualifiée de directe ou de positive.

Pour qu'un avantage accordé à une société soit qualifié d'aide d'Etat il faut que l'action réponde à différents critères exposés par l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne⁴¹.

B/ L'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne

L'article 107 paragraphe premier du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne dispose que « Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous

³⁷ Voir I] Le principe de l'investisseur privé en économie de marché

³⁸ CJUE, 11 juillet 1996, Syndicat français de l'express international (SFEI) et autres contre La Poste et autres. « Il s'ensuit que la fourniture d'une assistance logistique et commerciale par une entreprise publique à ses filiales de droit privé exerçant une activité ouverte à la libre concurrence est susceptible de constituer une aide d'État ». Point 3 du sommaire.

³⁹ CJUE, 27 juin 2017, question préjudicielle : « Une exonération fiscale, telle que celle en cause au principal, dont bénéficie une congrégation appartenant à l'Église catholique pour des ouvrages réalisés dans un immeuble destiné à l'exercice d'activités dépourvues de finalité strictement religieuse, est susceptible de relever de l'interdiction énoncée à l'article 107, paragraphe 1, TFUE ... »

⁴⁰ CJCE, 2 mai 1990, Halkis Cement Company : « Les aides que le gouvernement grec a accordées à Halkis Cement Company, en permettant à ses entreprises et ses organismes publics de ne pas recouvrer leurs créances auprès de cette entreprise et en laissant ces créances s'accumuler, sont illégales attendu qu'elles ont été accordées en infraction aux règles énoncées à l'article 93 paragraphe 3. »

⁴¹ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:fr:PDF>

quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. ». Les aides d'Etat sont considérées comme telles par le TFUE à partir du moment où ce sont des aides publiques (1) répondant à un critère de sélectivité, c'est-à-dire que l'aide doit avantager certaines entreprises, certaines productions (2). Elles doivent aussi affecter la concurrence (3) et affecter les échanges au sein de l'UE (4).

1 Aide publique

L'article 107 §1 du TFUE énonce de façon claire que les avantages interdits sont : « *les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme* ». Ainsi on comprend que l'aide doit être publique, donnée par l'état ou un organe attaché à l'Etat. Il doit exister un lien suffisamment direct avec le budget public. En effet, une personne privée fortunée peut investir comme elle le souhaite dans une entreprise sans avoir à rendre des comptes. L'Etat, et ses organes, ne peut pas agir de la sorte car son budget repose sur des deniers publics.

Ainsi seules les aides publiques sont contrôlées par la commission européenne. Cette aide pour qu'elle soit qualifiée de publique doit être accordée par l'état (a) ou au moyen de ressources de l'Etat (b). Il est nécessaire d'avoir une de ces deux conditions avant tout contrôle par la commission.

a) Avantage accordé par l'Etat

Cette notion d'avantage accordé par l'Etat a dû être précisée par la jurisprudence de la CJUE. La Cour a entendu cette notion de façon large. Pour qu'une aide soit considérée comme « accordée par l'Etat » il faut qu'il y ait un lien suffisamment important. Ce lien peut être retrouvé dans de nombreuses entités émanant de l'Etat.

Pour la Cour une aide financée par une entité représentant l'Etat comme une collectivité territoriale peut être considérée comme un avantage accordé par l'Etat⁴². Ainsi une région peut être considérée comme donnant une aide. Cette notion est très importante pour la compréhension de la qualification d'aide d'Etat. Par exemple, des avantages donnés par des régions aux compagnies low-cost comme Ryanair.

L'Etat peut être représenté aussi à travers des personnes publiques spéciales comme les établissements publics administratifs (EPA) ou établissements publics industriels et commerciaux (EPIC). Une entreprise publique peut aussi être vue comme une source possible d'aides d'Etat.

⁴² CJCE, 14 octobre 1987, République fédérale d'Allemagne c/ Commission des Communautés européennes. – au sujet des aides d'Etat et de la compatibilité d'un programme d'aide à finalité régionale. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61984CJ0248>

Il faut comprendre que la commission ne veut pas que la personnalité juridique d'un établissement juridique fasse écran à la qualification « d'avantage accordé par l'Etat ». Lors de l'arrêt du tribunal de première instance du 12 décembre 1996, Compagnie nationale Air France contre commission des communautés européennes, cette interdiction de détournement des règles a été exprimée de façon claire. Le tribunal a affirmé que : « *d'une part, le pouvoir législatif auquel cet établissement est rattaché est l'un des pouvoirs constitutionnels d'un État, et, d'autre part, le droit communautaire ne saurait admettre que le seul fait de créer des institutions autonomes chargées de la distribution d'aides permette de contourner les règles relatives aux aides d'État.* ». C'est aussi dans cet arrêt que l'Etat au sens du pouvoir législatif a été vu comme pouvant accorder des aides⁴³.

En outre, il faut pouvoir identifier que l'aide accordée produise une charge directe pour les finances publiques. Cette charge peut résulter d'un manque à gagner ou alors d'un avantage sans contrepartie pour l'Etat. Il faut un lien causal direct entre la mesure et l'impact sur les finances publiques pour que la qualification soit retenue. Si le lien est trop indirect la qualification ne sera pas retenue. Par exemple, dans un arrêt de principe en droit des aides d'Etat, nommé Sloman Neptun, le coût de la mesure dans les finances publiques était considéré comme « *aléatoire et non quantifiable* »⁴⁴, ainsi la qualification d'aide d'Etat n'a pas été retenue.

Le caractère de « suffisamment direct avec les finances publiques » est crucial car sans ce critère la qualification d'aide d'Etat peut être exclue⁴⁵.

⁴³ TPICE, 12 décembre 1996, Air France c/ Commission : « Toutes les subventions menaçant le jeu de la concurrence et émanant du secteur public tombent sous le coup de l'article 92 du traité sans qu'il soit requis que ces subventions soient accordées par le gouvernement ou par une administration centrale d'un État membre.

A cet égard, relève du secteur public un établissement institué par la loi d'un État membre en tant qu'établissement spécial placé sous la surveillance et la garantie de l'autorité législative, dont les missions sont réglées par des dispositions légales et réglementaires et dont le directeur général et les autres dirigeants sont nommés respectivement par le chef d'État et par le gouvernement de cet État membre, sans que ce caractère public puisse être remis en cause par des éléments de l'organisation interne du secteur public, tels que l'existence de règles assurant l'indépendance de cet établissement par rapport à d'autres instances publiques. »

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61994TJ0358>

⁴⁴ CJCE, 17 mars 1993, Sloman Neptun « un tel régime ne tend pas, de par sa finalité et son économie générale, à créer un avantage financé par des ressources d'État, c'est-à-dire qui constituerait une charge supplémentaire pour l'État ou pour les organismes publics ou privés, désignés ou institués par l'État, car il se limite à modifier, en faveur des entreprises de navigation maritime, le cadre dans lequel s'établissent les relations contractuelles entre ces entreprises et leurs salariés. Ses conséquences en matière de base de calcul des cotisations sociales et de rentrées fiscales, établies sur des rémunérations de faible niveau, lui sont inhérentes et ne constituent pas un moyen d'accorder aux entreprises concernées un avantage déterminé. » Concernant une législation sur le salaire des marins Allemands. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61991CJ0072>

⁴⁵ CJUE, 14 janvier 2015, Eventech concernant des voies de taxi et VTC <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A62013CJ0518>

CJUE, 13 mars 2001, PreussenElektra concernant des prix miniums fixés par la loi pour des énergies renouvelables. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61998CJ0379>

Si l'avantage n'est pas accordé au moyen de l'Etat il peut l'être au moyen des ressources de l'Etat.

b) Au moyen des ressources de l'Etat

La Cour Européenne a affirmé qu'un avantage peut être octroyé par des organismes publics ou privés qui mobilisent des ressources de l'Etat. Cette idée présente dans l'article 107 a été confirmée dans l'arrêt *Steinike & Weiling c/ République fédérale d'Allemagne* que : « *L'interdiction de l' article 92, paragraphe 1, englobe l' ensemble des aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d' Etat, sans qu'il y ait lieu de distinguer entre le cas où l' aide est accordée directement par l' Etat ou par des organismes publics ou privés qu'il institue ou désigne en vue de gérer l' aide* »⁴⁶.

Parfois, la jurisprudence a considéré que la condition des ressources d'Etat devait être cumulatives avec l'imputabilité à l'Etat. Dans cette affaire la cour a affirmé le fait que l'entreprise ayant accordé l'aide soit une filiale du service public, il suffisait de rendre l'aide publique.

Le critère de l'imputabilité de l'aide à l'Etat se rapproche d'un avantage accordé par l'Etat, la différence dépend d'un ensemble d'indices. La cour a affirmé dans le point 55 de l'arrêt du 16 mai 2002 *France c/ Commission* qu'« *Il y a lieu d'admettre que l'imputabilité à l'Etat d'une mesure d'aide prise par une entreprise publique peut être déduite d'un ensemble d'indices résultant des circonstances de l'espèce et du contexte dans lequel cette mesure est intervenue.* »⁴⁷. Ce seront des indices tels que le statut juridique, l'intensité de la tutelle d'autorité publique ou la nature des activités, etc. qui seront pris en compte.

Concernant le critère de financement au moyen des ressources de l'Etat, il faut simplement que les ressources soient sous le « contrôle public » de manière constante⁴⁸. Cette condition est nécessaire : alors même que les fonds ne transitent pas par le budget de l'Etat ils peuvent être considérés comme un moyen de ressources de l'Etat s'il y a un ce contrôle permanent⁴⁹.

⁴⁶ CJUE, 22 mars 1977, *Steinike & Weiling c/ République fédérale d'Allemagne*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61976CJ0078>

⁴⁷ CJUE, 16 mai 2002, *République française c/ Commission des Communautés européennes* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61999CJ0482>

⁴⁸ CJUE, 16 mai 2002, *République Française c/ Commission* « lorsque l'État est parfaitement en mesure, par l'exercice de son influence dominante sur les entreprises publiques, d'orienter l'utilisation de leurs ressources pour financer, le cas échéant, des avantages spécifiques en faveur d'autres entreprises. » <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61999CJ0482>

⁴⁹ CJCE, 16 mai 2000, *République française c/ Ladbrooke Racing Ltd et Commission des Communautés européennes*. « Le Tribunal en a inféré que la conclusion de la Commission selon laquelle la mesure en question, bien qu'elle visât à financer les dépenses sociales des sociétés de courses liées à l'organisation du pari mutuel, ne constituait pas une aide d'État, faute d'un transfert de ressources d'État, est fondée sur des prémisses erronées » <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61998CJ0083>

Lorsque l'un des deux critères, « *les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit* », est rempli, il faut vérifier que cette aide est bien sélective.

2 Le critère de la sélectivité : l'aide avantage certaines entreprises, certaines productions

A la fin du paragraphe premier de l'article 107 du TFUE, il est mentionné : « *en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.* », ainsi, le critère de la sélectivité est annoncé. Une mesure générale d'aide n'est donc pas une aide d'Etat mais, une mesure générale visant un certain type de production peut en être une. Ces subtilités font qu'il est difficile de distinguer une aide sélective d'une aide générale.

Pour vérifier ce critère la CJUE agit en deux temps :

D'abord, elle identifie la situation factuelle et juridique des entreprises concernées par l'aide puis compare avec celles qui n'en bénéficient pas. Si elles ne sont pas dans une situation comparable alors la mesure est générale.

Ensuite, si les entreprises sont dans une situation comparable, la Cour va apprécier si la mesure est justifiée par la nature ou l'économie du système.

Par exemple, si une aide est donnée au secteur de l'aéronautique comme lors de la crise sanitaire, alors cette mesure est considérée comme sélective sectorielle⁵⁰. Car c'est le secteur qui est aidé par rapport aux autres secteurs de transport. Un autre exemple, si une aide est créée pour la ligne aérienne Marseille – Paris et même si toutes les compagnies aériennes en bénéficient, cette aide pourra être vue comme sélective. En effet, cette ligne est aussi affrétée par train ou par bus. Ainsi la mesure aiderait de façon « sélective » un certain mode de transport et serait susceptible de créer une brèche dans le jeu de la concurrence entre les différents modes de transports. Encore faut-il qu'un réel impact sur la concurrence puisse exister.⁵¹

La mesure sera aussi sélective si l'aide ne concerne que les compagnies, que les aéroports, ou que les compagnies de moins d'un certain nombre d'employés. Le fait que la société soit cotée en bourse ou non est aussi considéré comme un critère de sélectivité.⁵²

⁵⁰ CJCE, 15 juin 2006, Air Liquide Industries Belgium SA c/ Ville de Seraing et Province de Liège « S'agissant de la troisième condition, relative au caractère sélectif des mesures en cause, des avantages fiscaux qui ne s'appliquent pas à tous les opérateurs économiques, mais qui sont accordés aux seules entreprises exerçant certains types d'activités, ne peuvent être considérés comme des mesures générales de politique fiscale ou économique. » <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62004CJ0393>

⁵¹ Voir infra « 3. Une aide affectant la concurrence »

⁵² Décision de la commission du 16 décembre 2003 concernant le régime d'aide mis à exécution par la France concernant la reprise d'entreprises en difficulté <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32004D0343>

La sélectivité de la mesure est cruciale dans la détermination de l'aide d'Etat car c'est ici que réside le début de la distorsion de la concurrence. Il est évident qu'une mesure qui s'applique à tous sans exceptions ne peut pas impacter la concurrence. A contrario, ce n'est pas parce qu'une mesure est « sélective » qu'elle impacte forcément la concurrence. Il faut absolument que la mesure soit identifiée comme, a minima, « susceptible d'impacter la concurrence » pour qu'elle soit interdite.

3. Une aide affectant la concurrence

L'article 107 du TFUE prévoit qu'une aide est incompatible si l'aide ou les aides « faussent ou qui menacent de fausser la concurrence. ». A l'instar des autres critères cette notion est assez large car il n'y a pas besoin que la menace soit actuelle, elle peut simplement être potentielle, prévisible. La commission ne recherche pas comment se porte effectivement le marché avec la mesure mais comment le marché est « susceptible de se comporter » lors de l'arrivée de la mesure, sans pour autant être complètement hypothétique.

Une nouvelle fois ce critère s'apprécie à l'aide d'une analyse économique du marché et de ses atteintes possibles et prévisibles. Cette analyse du marché servira de motivation à la Commission pour interdire ou non la mesure⁵³.

Il est important de comprendre que ce critère est destiné à protéger la concurrence. Les critères précédents servent à identifier la mesure. Ici la protection commence à s'appliquer. Le but est que le marché ne soit pas vicié par des mesures qui créeraient des leurres. Par exemple, si une entreprise apparaît très compétitive et pratique des prix extrêmement bas, cela peut stimuler la concurrence en obligeant les autres à s'adapter. En revanche, si ces prix pratiqués sont faits à l'aide d'une mesure, les autres acteurs du marché ne pourront jamais s'adapter suffisamment. Dans l'exemple, l'entreprise apparaît de prime abord comme un nouvel acteur alors que finalement, à long terme, il n'en est rien. Ce n'est que l'Etat qui lui permet de rester sur le marché.

De plus, le marché est entendu au sens large car les aides peuvent affecter le marché concerné mais aussi les marchés connexes. Si on reprend l'exemple d'une aide pour une ligne Marseille-Paris cité précédemment : Si l'aide concerne une seule compagnie, alors elle affectera la concurrence sur le marché concerné. Si l'aide est faite sur la ligne, elle peut affecter un marché connexe, tels que le transport de Marseille-Paris par train ou celui par bus. Les deux types de distorsions de concurrence seront analysées par la Commission et les deux pourront justifier l'interdiction de la mesure.

⁵³ CJCE, 14 novembre 1984, SA Intermills c/ Commission des communautés européennes « il appartient à la commission d'examiner si ces aides se trouvent en conflit avec l'article 92, paragraphe 1, et, dans l'affirmative, d'apprécier si elles peuvent éventuellement être exemptées en vertu du paragraphe 3 du même article, en motivant sa décision en conséquence. »

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A61982CJ0323>

Lorsque le constat que l'aide affecte la concurrence est réalisé, il faut vérifier un dernier critère : l'aide doit affecter les échanges au sein de l'UE.

4. L'aide affecte les échanges à l'intérieur de l'UE

Ce dernier critère est intimement lié avec la condition d'affectation de la concurrence. Cette condition se vérifie et s'obtient lors de la vérification du marché affecté. Lorsque l'effet sur la concurrence est démontré, il y a une « *quasi-présomption d'affectation* » au marché de l'Union européenne.

Pour la CJUE, il y a *affectation* entre les états membres si l'aide renforce la position d'une entreprise par rapport à la position des autres entreprises du marché européen. Même si l'entreprise est petite et ne semble pas faire d'échange en dehors de son pays, elle peut affecter la concurrence. Ce principe résulte du fait que le marché est ouvert et unique. Si la concurrence est affectée dans un pays européen la concurrence sur « l'ensemble du marché européen » sera affectée. Finalement, un pays membre de l'UE est une partie à part entière du marché européen. Ainsi cette condition est rarement insatisfaite si l'affectation à la concurrence l'est.

De plus, en ce qui concerne les compagnies aériennes, le marché européen est toujours impacté du fait de la dimension internationale rattachée au transport aérien.

En revanche, ce critère n'est pas rempli dès lors que les aides d'Etat sont fait par un pays tiers de l'UE sur une compagnie appartenant à un pays tiers. Ce corollaire évident créé lui aussi des distorsions de concurrence en ce qu'il n'existe pas de réglementation hors Union Européenne.

II] L'absence de ce type de réglementations hors union européenne

L'Union Européenne est une union de pays unique dans le monde (A). Cet aspect unique du marché européen fait qu'il est le seul à connaître des normes régulant à ce point la concurrence et les aides d'Etats. Cette carence de réglementations dans les autres continents conduit à la présence d'une concurrence déloyale par des compagnies de pays tiers. C'est le cas par exemple des compagnies du Golfe (B).

A/ Le caractère unique du modèle européen

L'Union Européenne est la forme d'union économique la plus développée au monde. Cette alliance entre pays n'est pas la seule au monde mais elle en est le modèle le plus aboutit en ce qui concerne le développement de règles communes aériennes.

Des tentatives de régionalisation ont été développées dans presque tous les continents. Tout d'abord en Asie du Sud-Est, l'Association des Nations d'Asie de l'Est (ASEAN) a été créée en 1967. L'ASEAN est une organisation politique, économique et culturelle regroupant Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines,

Singapour, Thaïlande et Vietnam. Cette association de pays n'est pas faite pour l'aviation. Cependant, comme l'Union Européenne, elle a commencé à créer des règles communes au fur et à mesure du temps. En effet, à partir de 2003, un accord multilatéral de services aérien a été signé. Ceci permet au transporteur ayant la nationalité d'un des 10 pays de circuler librement depuis leur pays d'origine vers un des pays membres de l'ASEAN. A la différence de l'Union européenne, cette région ne permet pas le cabotage interne et n'a pas un corpus de règles aussi développé. Le transport aérien asiatique connaît une croissance exponentielle. On peut donc imaginer que les règles communes vont émerger avec le temps. La création d'une régionalisation permettrait d'étendre ce trafic et de continuer cette courbe de croissance pendant plusieurs années encore. Si cette association continue de se développer elle pourrait ressembler au modèle de l'UE à terme.

Le MERCOSUR, ressemble aussi à l'Union Européen puisque c'est une communauté économique de plusieurs pays d'Amérique du Sud.

MERCOSUR est la forme abrégée de *Mercado Comùn del Sur* (Marché commun du Sud). Le MERCOSUR est le regroupement de plusieurs pays : l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay. La Bolivie est en cours d'adhésion tandis que le Venezuela est suspendu pour des raisons politiques. Comme l'UE, le MERCOSUR a développé un marché commun par le biais du Traité d'Asuncion du 26 Mars 1991. Ce traité permet la libre circulation des biens, des services, des facteurs de production et des personnes. Comme l'UE, le MERCOSUR a développé des règles en matière de circulation aérienne. En 1996, l'accord de Fortaleza a été signé permettant à tous les transporteurs d'avoir un droit de passage au-dessus du territoire, un droit d'escale technique, un droit de transport depuis le pays du transporteur vers un des état membre et l'inverse. Ces droits correspondent à la libéralisation des quatre premières libertés de l'air. Le MERCOSUR ressemble donc à une forme embryonnaire de l'UE en ce qui concerne le transport aérien. Cette tentative de régionalisation des règles aériennes n'est pas encore très aboutie car elle ne permet pas de faire du cabotage. De plus, le nombre de pays membre du MERCOSUR n'est pas aussi important que celui de l'UE, bien qu'il soit très vaste.

Ensuite, en 2000 en Afrique, un accord a été nommé la « *déclaration Yamoussoukro* ». Cet accord avait pour but d'ouvrir les *4 premières libertés de l'air* entre les pays membres. Néanmoins, aucune réelle régionalisation du droit aérien ne s'est produite par la suite. C'est le seul accord multilatéral existant sur le continent Africain. On peut imaginer qu'avec le développement du transport aérien dans les pays du Sud d'autres accords vont naitre, mais pour le moment il n'en est rien.

Enfin, au Moyen-Orient un accord multilatéral concernant uniquement l'aéronautique a été mis en place. Cet accord a été signé en 2004 et a été ratifié en 2007 par 8 Etats : les Emirats Arabes Unis, la Jordanie, le Liban, le Maroc, l'Oman, la Syrie et le Yémen. Cet

accord établit des règles en matière de protection des passagers et de concurrence. Les règles en matière de concurrence traitent de droit des concentrations et de droit des pratiques anticoncurrentielles (antitrust) mais pas de droit des aides d'Etat. La région du Moyen-Orient est très instable politiquement. Une régionalisation complète comme en Europe ou dans le MERCOSUR avec une libre circulation des biens, des services et des personnes ne paraît pas envisageable. Les règles mises en place ne permettent pas des droits de survols particuliers.

Toutes ces tentatives de régionalisation des règles aériennes montrent le caractère unique de l'Union Européenne. On remarque néanmoins que la création d'un modèle régional émerge sur tous les continents du monde, bien que ce ne soient pas des formes finies. En effet, les pays membres de l'UE sont les seuls pouvant effectuer des vols partout en Europe, des vols en provenance et à destination de pays membre de l'UE et différent de la nationalité du transporteur. L'UE, avec son ciel ouvert et ses règles en matière de sécurité et de concurrence est un modèle unique au monde. Cet ensemble de règles uniformes et ces libertés de l'air font que l'UE ressemble plus à la législation d'un pays unique qu'à une régionalisation.

Si les règles de libre circulation sont envisagées dans toutes les régions du monde, il n'en est pas de même pour les règles de concurrence. Ces règles d'interdiction d'aides d'Etat pour la préservation du marché ne sont pas envisagées pour des puissances émergentes comme celles d'Asie, du Moyen-Orient ou de l'Amérique du Sud. Cela crée des difficultés pour les compagnies européennes lorsqu'elles sont sur des vols internationaux. En effet, si le marché aérien européen tend à être loyale et régulé, il n'en est pas de même pour les compagnies des pays tiers de l'UE.

Ainsi, des compagnies aériennes étrangères à l'UE peuvent recevoir des sommes colossales de leur Etat. Elles peuvent pratiquer des prix qui seraient considérés comme déloyaux en UE et se retrouver sur le même marché que des compagnies européennes. C'est le cas par exemple des compagnies du Golfe.

B/ La concurrence déloyale des compagnies non soumises à ces réglementations : l'exemple des compagnies du Golfe

Les compagnies du Golfe Emirates, Qatar Airways et Etihad sont des compagnies créées au début des années 2000. Emirates et Etihad sont détenues toutes les deux aux Emirats Arabes Unies en majeure partie. Tandis que Qatar Airways appartient à l'Etat du Qatar. En 15 ans ces compagnies ont connu une croissance fulgurante. Par exemple Qatar Airways est passé de 12 millions de passagers transportés en 2008 à plus de 30 millions

en 2016⁵⁴. La flotte dont dispose ces compagnies est très imposante et grandissante. Un autre exemple, la compagnie Emirates a 394 aéronefs en 2021⁵⁵.

La part de marché grandissante de ces compagnies effrayent les compagnies européennes mais aussi américaines. En effet, les trois ambitieuses ont pris près de 40% du marché des compagnies Delta Airlines, American Airlines et United pour leur vols reliant l'Amérique à l'Europe puis à l'Asie⁵⁶. Le taux de croissance économique de ces compagnies a avoisiné les 40% dans les années 2010⁵⁷. De plus, ces compagnies ont investi dans de nombreuses autres compagnies aériennes afin de devenir de réels leaders dans le marché mondial de l'aviation.

Si cette entrée sur le marché est impressionnante elle ne s'est pas faite de façon loyale. En effet ce serait près de 40 milliards de subventions déguisées qui auraient été accordées en 10 ans aux compagnies du Moyen Orient⁵⁸. Emirates aurait reçu 6 milliards de dollars, Qatar Airways 16.5 milliard et Etihad plus de 17 milliards de subventions⁵⁹. Sans ces aides, les compagnies n'auraient pas été viables. Le services de ces compagnies qui étaient proposés avec un très haut standing a été pendant longtemps pratiqué à perte. Les compagnies Européennes, sous le coup des législation Européenne, ne pourraient pas proposer légalement de tels services à de tels prix. En l'absence de possibles aides d'Etat aux compagnies Européennes s'ajoutent une supériorité des taxes et des coûts salariaux de 20 à 40%⁶⁰. En effet, les normes salariales sont bien moins importantes aux EAU et au Qatar.

Le marché Européen essayant de se protéger autant que possible de l'intérieur connaît donc des distorsions de concurrence opérées par les compagnies du Moyen-Orient. En effet, les normes de concurrence ne s'appliquent à aucun moment aux pays tiers de l'Union Européenne. Si ces compagnies continuent leur croissance, elles pourraient se

⁵⁴ Wikipedia contributors. (2021, 27 juin). *Qatar Airways*. Wikipédia. https://fr.wikipedia.org/wiki/Qatar_Airways

⁵⁵ Emirates Fleet Details and History. (2021, 17 juillet). Planespotters. <https://www.planespotters.net/airline/Emirates>

⁵⁶ Christian Menanteau, RTL (2015) Eco Menanteau <https://www.dailymotion.com/video/x2j4a7x>

⁵⁷ Monde, L. (2010, 17 juin). Le développement rapide des compagnies aériennes du Golfe inquiète leurs rivales européennes. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2010/06/17/le-developpement-rapide-des-compagnies-aeriennes-du-golfe-inquiete-leurs-rivales-europeennes_1374431_3234.html

⁵⁸ American Airlines, Delta, United (Janvier 2015) Restoring Open Skies: Addressing Subsidized Competition from State-Owned Airlines in Qatar and the UAE <https://travelskills.com/wp-content/uploads/2015/03/Presentation.pdf>

⁵⁹ France info (20 mars 2015) Les compagnies aériennes européennes font bloc face à la concurrence des pays du Golfe https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/les-compagnies-aeriennes-europeennes-font-bloc-face-a-la-concurrence-des-pays-du-golfe_853711.html

⁶⁰ TTC (22 septembre 2014) Les compagnies du Golfe <https://www.rts.ch/play/tv/-/video/?urn=urn:rts:video:6164846>

retrouver en situation de quasi-monopole sur les lignes Europe/Moyen-Orient/Asie ce qui pourrait être mauvais pour le consommateur⁶¹.

Le problème pour l'Europe est que les seules sanctions pouvant être envisagées sont des sanctions politiques. Celles-ci pourraient consister à restreindre les possibilités de survol, comme l'ont envisagé les trois compagnies américaines⁶². Les compagnies Européennes, Air-France et Lufthansa, ont tenté de demander une régulation de la concurrence auprès de la Commission Européenne. Ces propositions de régulations et de sanctions n'ont pas vu le jour car les compagnies du Golfe sont devenues les premiers clients de Boeing et d'Airbus. Envisager des sanctions politiques à l'encontre des pays détenant ces compagnies expose donc les avionneurs à la perte de leur client et de leur principale source de revenus. De plus grâce aux commandes monumentales passées par les compagnies, ce sont des milliers d'emplois qui ont été créés. Les sanctions politiques ne sont donc pas une réponse économiquement envisageable.

Bien que le marché Européen soit protégé à l'aide de ses réglementations de concurrence et d'aides d'Etat, il n'est pas protégé pour tous. Seules des règles mondiales ou a minima régionales contre les aides d'Etat pourraient réguler cette situation.

Pour le moment seule l'Union Européenne a créé des régulations des aides entre plusieurs pays. Cette régulation a pour effet de protéger le marché intérieur unique Européen. Cette protection permet une augmentation de la concurrence qui s'avère forte et loyale. Néanmoins, cette protection n'est pas parfaite car les compagnies de l'UE subissent tout de même des actes de concurrence déloyaux par des compagnies de pays tiers. La protection du marché est fondée sur le principe d'interdiction des aides d'Etats, mais comme tout principe il connaît des exceptions.

⁶¹ Xavier Lebray (16 novembre 2015) Transport aérien : restaurer une concurrence libre et loyale

⁶² American Airlines, Delta, United (Janvier 2015) Restoring Open Skies: Addressing Subsidized Competition from State-Owned Airlines in Qatar and the UAE <https://travelskills.com/wp-content/uploads/2015/03/Presentation.pdf>

Chapitre 2 : Les possibilités de dérogations aux principes d'interdiction d'aide d'état

En droit des aides d'Etat, le principe est celui de l'interdiction comme vu précédemment. Néanmoins, ce principe doit être nuancé par l'existence d'exceptions. La principale dérogation à ce principe est celle découlant de l'obligation de service public (I). Lorsqu'une obligation de service public est mise en place et est effectuée par une compagnie aérienne alors elle peut être financée en partie par l'Etat. Cette indemnité financière accordée à la compagnie missionnée du service public est une aide d'Etat. Si cette obligation de service public est la principale source d'exceptions au régime d'interdiction des aides d'Etats, il en existe aussi d'autres (II). En effet, le principe de l'investisseur privé en économie de marché permet aussi de déroger à ce régime restrictif des aides. Au même titre que la promotion d'un territoire ou d'une région peut justifier de telles aides.

Section 1 – La principale dérogation : l'obligation de service public

L'obligation de service public est la principale source de dérogation au régime d'interdiction. Le financement de l'obligation de service public par l'état est nécessaire à sa mise en place (II). Ceci se comprend notamment par la notion même de service public (I).

I] La notion de l'obligation de service public

Une obligation de service public peut être créée lorsque plusieurs conditions sont remplies (B). Ces conditions se comprennent facilement si l'on définit l'obligation de service publique (A).

A/ La définition d'une OSP

Selon le dictionnaire : « Une obligation en sens général est synonyme de devoir résultant en général de la loi »⁶³ Et le service public : « Désigne usuellement aussi bien une activité destinée à satisfaire un besoin d'intérêt général que l'organisme administratif chargé de la gestion d'une telle activité. On dira également de l'enseignement et de l'université

⁶³ Association Henri Capitant (2017) Vocabulaire juridique Gérard Cornu 11^e édition

que ce sont des services public »⁶⁴. Ainsi, on comprend que l'obligation de service public est un devoir réalisé par l'administration de l'Etat.

Cette notion apparait pour la première fois dans le règlement (CEE) n°1191/69 article 2 paragraphe premier et deuxième qui dispose que :

« 1. Par obligations de service public, il faut entendre les obligations que, si elle considérait son propre intérêt commercial, l'entreprise de transport n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions.

2. Les obligations de service public au sens du paragraphe 1 comprennent l'obligation d'exploiter, l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire. »⁶⁵.

Ainsi, une obligation de service public en transport aérien a pour but de maintenir des services réguliers « sur les liaisons vitales pour le développement économique de certaines régions de leur territoire, les États membres de l'Union européenne peuvent imposer des obligations de service public. »⁶⁶. La ligne directrice 2017/C 194/01 précise que l'OSP est une exception au principe général de la liberté de prestation des services aériens au sein de l'Union Européenne.

Puisque c'est l'Etat qui impose le service aérien, alors que le transporteur n'aurait pas forcément effectué ce service car la ligne est peu rentable ou autre, alors c'est à l'Etat qu'incombe la charge financière de la réalisation de l'OSP. Ainsi, quand le marché ne permet pas d'assurer un niveau de service acceptable c'est l'Etat qui vient se substituer en imposant une OSP au marché⁶⁷. Grâce aux OSP il est possible de désenclaver certains territoires en mettant en place des « *normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale* » (Lignes directrices 2017/C 194/01).

Ainsi, l'Etat va venir financer directement le transporteur en charge de l'OSP sans pour autant que ce financement soit perçu comme une aide d'Etat. Ce ne sera pas vu comme une aide d'Etat si l'OSP répond bien aux différentes conditions de création imposées par l'UE.

B/ Les conditions de création d'une OSP

En Europe, il y a près de 176 lignes qui sont soumises à des OSP dans 14 Etats membres différents. La France a 38 de ces lignes ce qui représente 22%⁶⁸. Avant la crise sanitaire,

⁶⁴ Association Henri Capitant (2017) Vocabulaire juridique Gérard Cornu 11e édition

⁶⁵ Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A31969R1191>

⁶⁶ Obligations de service public. (2017, 9 mars). Ministère de la Transition écologique. <https://www.ecologie.gouv.fr/obligations-service-public#:~:text=Afin%20de%20maintenir%20des%20services,des%20obligations%20de%20service%20public.>

⁶⁷ Cours obligation de service public (2021) Direction générale de l'aviation civile Jean-Christophe Braun

⁶⁸ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal-market/pso_en

les obligations de services publics représentaient près de 1,5% du trafic en Europe, 37.5% en France.

Pour créer une OSP il faut respecter une procédure d'imposition stricte. Cette procédure est présente à l'article 16 du règlement 1008/2008 qui donne : « *les principes généraux applicables aux obligations de service public* »⁶⁹. Tout d'abord, un arrêté au JORF et une publication d'information au JOUE sont déposées. Cet arrêté est fait sur demande de l'autorité locale compétente. Ensuite, l'autorité locale et la DGAC vont préparer un projet de spécification d'OSP. Ils vont à ce moment-là établir à quelle fréquence la ligne doit être affrétée, avec quelle catégorie d'appareil, la capacité, les horaires, les tarifs etc. L'autorité locale et la DGAC doivent faire un dossier motivant la création de la ligne. Ce dossier est transmis à la Commission.

La Commission peut accepter la ligne si elle répond à plusieurs conditions :

- Il faut que ce soient des liaisons aériennes régulières qui soient prévues
- La liaison doit être considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport
- Il ne faut pas que la liaison desserve un aéroport de périphérie ou qu'il s'agisse d'une liaison à faible trafic

La Commission vérifiera aussi la nécessité et l'adéquation de l'OSP par rapport à quatre critères.

Le premier est la proportionnalité avec les besoins de développement économique et sociaux.

Ensuite c'est l'insuffisance d'autres modes de transport sur le territoire.

Troisièmement, les tarifs et conditions de dessertes déjà existantes sont bien excessives, si elles existent.

Enfin, l'absence d'offres existantes à proximité : moins de 100 km ou moins d'une heure en transport public.

Une fois l'OSP acceptée par la commission, l'attribution de l'OSP se fait par le biais d'un appel d'offre et respecte donc la procédure du marché public. Cette particularité montre le formalisme de la création de l'OSP.

La création d'une OSP donnera la possibilité à l'Etat ou une collectivité territoriale de fournir une aide directe à une compagnie⁷⁰. Ces aides normalement interdites deviendront possibles si toutes les conditions sont bien réunies. Une aide d'Etat est donc consentie pour assurer l'OSP.

⁶⁹ RÈGLEMENT (CE) N o 1008/2008 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32008R1008>

⁷⁰ Art 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation, JO, n° C 350 du 10 décembre 1994

II] L'aide d'état pour assurer l'obligation de service public

Pour qu'une aide d'Etat soit accordée et justifiée par une obligation de service public, il faut que le financement du service public réponde à plusieurs conditions. Ces conditions sont données dans l'arrêt de principe de la Cour de Justice de la Communauté Européenne (CJCE) en date du 24 Juillet 2003, l'arrêt Altmark (*CJCE, 24 juillet 2003, Altmark Trans, C-280/00, Rec., p. I-7747*). Cet arrêt fixe les différentes conditions pour que la compensation financière donnée par l'état dans le cadre de l'exécution d'une obligation de service public ne soit pas vue comme une aide d'Etat déloyale.

Il existe quatre critères :

La première est qu'une entreprise bénéficiaire du financement doit être chargée de l'exécution d'une obligation de service public (A).

Ensuite, le financement accordé par l'Etat doit être clair et transparent (B).

Le troisième est que l'aide doit être proportionnée (C).

Le quatrième critère tient au fait que l'aide doit être déterminée sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne aurait en cours (D).

Cette analyse correspond à l'appel d'offre donnant délégation de l'OSP. Si la délégation de l'OSP n'est pas effectuée dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres ou s'il n'y a pas assez de candidats alors il faudra faire une analyse particulière⁷¹.

A/ l'entreprise chargée de l'exécution d'une OSP

Pour qu'une entreprise bénéficie d'un financement direct de l'Etat et que cette mesure ne soit pas qualifiée d'aide d'Etat illégale, il faut que l'entreprise soit chargée de l'exécution d'obligation de service public.

Pour cela la mission doit être une activité d'intérêt général.

Selon la CJUE dans un arrêt du 10 décembre 1991 l'« intérêt économique général qui présente des caractères spécifiques par rapport à celui que revêtent d'autre activité de la vie économique »⁷².

Si la Commission a bien validé la création de l'obligation de service public en respectant la procédure définit, alors, la mission sera bien vue comme une activité d'intérêt général.

En outre, les obligations doivent être bien définies. Encore une fois, si la procédure de création d'une OSP a bien été respectée, alors l'entreprise chargée de l'OSP a répondu

⁷¹ ALEXIS, A. (2003). L'arrêt Altmark Trans du 24 juillet 2003 : La Cour de justice précise les conditions de financement des Services d'intérêt économique général. Competition Policy Newsletter, 2003(3), 1-7. https://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/2003_3_1.pdf

⁷²CJUE 10 décembre 1991, *Merci convenzionali porto di Genova SpA c/ Siderurgica Gabrielli SpA* « Les opérations portuaires ne revêtent pas, en principe, un intérêt économique général qui présente des caractéristiques spécifiques par rapport à celui que revêtent d'autres activités de la vie économique et soit susceptible de les faire rentrer dans le champ d'application de l'article 90, paragraphe 2, du traité. » <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:61990CJ0179&from=FR>

à un appel d'offre. Dans cet appel d'offre, les obligations de la mission sont clairement précisées. Si la procédure d'appel d'offre n'a pas pu être mise correctement en place, il faut que ces missions soient prévues dans le contrat.

Pour finir, l'entreprise doit effectivement effectuer l'obligation de service public. Elle doit affréter la ligne de façon continue en respectant les horaires définis au préalable, avec les aéronefs prévus. L'entreprise n'a pas le droit de sous-traiter sa mission à un autre acteur.

Le règlement n°1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté reprend les critères de la jurisprudence Altmark dans son article 17.

La condition de l'aide accordée à une entreprise chargée d'une OSP clairement définit est reprise. En effet, l'article 17 § 3 dispose :

« 3. *L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants : a) les normes requises par l'obligation de service public ; [...]* »

Les normes requises par l'OSP sont les conditions de la mission. Elles sont présentes dans l'appel d'offre et sont donc clairement définies.

Selon ce même article, l'aide doit aussi être claire et transparente.

B/ Une aide claire et transparente

L'arrêt Altmark donne ensuite la deuxième condition pour que la compensation financière ne soit pas une aide d'Etat. La Cour énonce que : « *les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente* »⁷³

Tout d'abord, le caractère préalable renvoie une nouvelle fois à la notion d'appel d'offre, ou a minima à la relation contractuelle.

En effet, c'est lors de la réponse de l'appel d'offre et du contrat que l'aide sera définie, ce sera donc de façon préalable à l'exécution de l'obligation de service public.

Toutefois, si ce critère paraît évident il se peut qu'il ne soit pas rempli.

Dans ce cas-là, la compensation sera directement qualifiée d'aide d'Etat.

Il convient de préciser que ce n'est pas le montant de l'aide qui doit être défini préalablement, mais la méthode de calcul de l'aide. Il est parfois difficile d'envisager le prix exact d'un service, c'est pourquoi l'autorité contrôlante accepte une méthode de calcul.

La méthode de calcul de l'aide se doit d'être objective et transparente.

⁷³ CJUE, 24 juillet 2003, Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg c/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62000CJ0280>

Ainsi, les paramètres de calculs peuvent être fondés sur le nombre de mouvements d'aéronefs ou le coût de revient par passagers, etc.

Tous les paramètres doivent être publiés en même temps que les résultats de l'appel d'offre.

Cette deuxième condition de l'arrêt Altmark est reprise dans le paragraphe 3 de l'article 17 du règlement 1008/2008 « 3. *L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants : [...]*

e) les paramètres objectifs et transparents sur lesquels se fonde le calcul de la compensation éventuelle pour l'exécution des obligations de service public. ».

Le but de cette condition est d'éviter que la compensation ne comporte un avantage économique disproportionné susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes.

Une nouvelle fois, le but est de protéger la concurrence de toutes les distorsions possibles.

Pour que la compensation financière ne soit pas perçue comme une aide d'Etat, il faut aussi qu'elle soit proportionnée.

C/ Une aide proportionnée

L'arrêt Altmark de 2003 donne une troisième condition pour que la compensation de l'obligation de service public ne soit pas une aide d'Etat.

Ce critère est le suivant :

« La compensation ne peut excéder ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'accomplissement des OSP, compte tenu des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable »⁷⁴.

Comme souvent en droit public, la mesure prise doit être nécessaire et proportionnée.

Ce critère avait déjà été évoqué par la cour lors de l'arrêt Ferring du 22 novembre 2001.

Cette décision est la première acceptant qu'une compensation financière soit donnée à une entreprise exerçant une obligation de service public.

Avant cet arrêt de 2001, la compensation était systématiquement perçue comme une aide d'Etat et était donc interdite.

Dans l'arrêt de 2001 la contrepartie d'OSP peut exister si elle est strictement nécessaire et proportionnée.

⁷⁴ CJUE, 24 juillet 2003, Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg c/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62000CJ0280>

A l'inverse, si un financement dépasse ce qui est nécessaire et proportionnée alors c'est une aide d'Etat.⁷⁵ Le but de ce critère est que la compensation ne doit pas être un investissement déguisé.

Le financement a pour but de couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public. Le financement doit tenir compte des recettes réalisées ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de l'obligation. L'idée du bénéfice raisonnable n'était pas présente en 2001. Ce droit vient du fait que l'entreprise a pour but de faire des bénéfices et du profit.

Ce critère de la nécessité a lui aussi été repris dans le règlement 1008/2008 à l'article 17 § 8 qui dispose que « 8. *L'État membre concerné peut verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné en vertu du paragraphe 7, pour avoir respecté les normes découlant d'une obligation de service public imposée en vertu de l'article 16. Cette compensation ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable.* »

Enfin, il s'avère que l'aide sera analysée en fonction de l'économie globale du contrat. Cette analyse sera le dernier critère pour déterminer s'il s'agit d'une aide d'Etat ou non.

D/ Une aide analysée

Le quatrième critère donné par l'arrêt Altmark dispose que « *lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution des OSP, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'aurait encourus une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport.* »⁷⁶

Il arrive qu'une obligation de service public ne soit pas attribuée par le biais d'appel d'offre faute de candidat. Le défaut d'appel d'offre peut venir aussi du fait de la nature du service public demandé.

⁷⁵ CJUE, 22 novembre 2001, Ferring SA c/ Agence centrale des organisme de sécurité sociale (ASCOS) « [...] Au demeurant, lorsque cette condition d'équivalence entre l'exonération accordée et les surcoûts exposés est remplie, les grossistes répartiteurs ne bénéficient pas, en réalité, d'un avantage au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité, car la mesure concernée aura comme seul effet de mettre ceux-ci et les laboratoires pharmaceutiques dans des conditions de concurrence comparables. » <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62000CJ0053>

⁷⁶ CJUE, 24 juillet 2003, Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg c/ Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62000CJ0280>

Selon les règles communautaires, c'est la prestation au moindre coût qui est retenue. Parfois il arrive que l'offre économiquement la plus avantageuse ne soit pas la moins chère mais celle qui répond à la meilleure économie globale dans l'ensemble du contrat. Ainsi, c'est un rapport qualité prix qui est effectué à l'aide de plusieurs critères pour la qualité tels que : le prix, le délai de livraison ou de production, les frais de fonctionnement, les considérations environnementales, etc.⁷⁷.

Dans le cas de l'absence d'autres candidats potentiels il est impossible d'opérer une comparaison. Il faut alors analyser l'aide qui sera donnée en fonction de l'offre retenue. L'analyse va donc porter sur l'aide en regardant le prix de façon objective, le service rendu, les recettes effectuées ou prévisibles par l'entreprise. A cette analyse va s'ajouter les raisons de l'absence de marché public telle que l'économie du marché, la procédure mise en place, les critères minimums données par l'administration pour son service etc... Ainsi une analyse approfondie de la compensation et de son contexte va être effectuée. Si on lit à *contrario* ce critère on comprend aussi que de manière générale et quasi-obligatoire c'est la procédure d'appel d'offre qui est imposée. Si un appel d'offre a bien été fait, alors c'est la conformité au régime des appels d'offre qui sera vérifiée.

Ce critère rappelle donc que la procédure d'appel d'offre est le régime ordinaire pour les OSP.

La première partie de ce critère est repris par l'article 16 du règlement 1008/2008 qui dispose : « *Le droit d'exploiter les services visés au paragraphe 9 est concédé après appel d'offres conformément à l'article 17.* »

Puis, la procédure dérogatoire a été précisé par les experts de l'Union Européenne « *Si l'article 16, paragraphe 10, ne précise pas davantage la procédure d'appel d'offres, selon l'arrêt rendu dans l'affaire Altmark, la procédure choisie devrait conduire à la prestation du service au moindre coût pour la collectivité. Par conséquent, lors de l'application du quatrième critère Altmark, s'il n'existe qu'une seule offre soumise dans le cadre de la procédure d'appel d'offres, il ne saurait, en principe, être présumé que ce critère a été respecté, à moins que i) la procédure ne prévoie des sauvegardes particulièrement strictes visant à garantir la prestation du service au moindre coût pour la collectivité, ou que ii) l'État membre concerné vérifie par des moyens supplémentaires que le résultat correspond au moindre coût pour la collectivité.* » (LD 2017)⁷⁸

Si tous les critères présentés ci-dessus sont respectés alors une compensation financière est admise pour la société faisant une obligation de service public.

⁷⁷ CJUE, 17 septembre 2002, Concordia Bus Finland Oy Ab « De même, l'article 21, paragraphe 1, du décret 567/1994 prévoit que l'entité adjudicatrice doit choisir, entre toutes les offres, celle qui est la plus avantageuse sur le plan économique global, en fonction des critères » Point 14 et 15

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:61999CJ0513&from=EN>

⁷⁸ Cours obligation de service public (2021) Direction générale de l'aviation civile Jean-Christophe Braun

L'accumulation de ces critères démontre la vive attention portée par l'Union Européenne sur les financements des Etats aux compagnies quel qu'ils soient. On remarque que la principale dérogation à l'interdiction des aides d'Etat est justifiée par l'intérêt public.

La possibilité d'accorder des aides d'Etat est fondée sur un régime préventif, il faut que les aides soient acceptées en amont par l'Etat ou l'Union Européenne. Ce système permet une meilleure protection du marché et de la concurrence, au détriment d'une lenteur administrative et de l'exercice de la souveraineté d'un Etat. Bien que ce système soit lourd de procédure, il permet une bonne protection du marché c'est pourquoi les Etats acceptent de suivre les règles.

Afin d'alléger le poids de cette interdiction d'aide d'Etat, l'UE a accepté d'autres dérogations.

Section 2 – Les autres dérogations

Il existe d'autres dérogations à l'interdiction d'aides d'Etat. Ces dérogations sont différentes car elles sont appréciées à *posteriori* alors qu'une obligation de service public est toujours annoncée comme une aide d'Etat et est contrôlée au préalable par la commission.

La première de ces deux exceptions est le principe de l'investisseur privé en économie de marché (I). L'Etat est parfois actionnaire de certaines sociétés et comme tout actionnaire, il veut préserver la société détenant son investissement.

La seconde dérogation est la promotion d'un territoire ou d'une région (II). Les territoires peuvent être désenclavés à l'aide d'obligation de service public, mais ils peuvent aussi être promu par une compagnie afin d'attirer du tourisme ou de nouvelles sociétés.

1] Le principe de l'investisseur privé en économie de marché.

Ce principe apparaît comme logique (A) puisque l'Etat comme tous les autres actionnaires souhaite tirer des bénéfices de ses investissements et veut protéger ses actions. Ce principe, bien que logique, connaît des limites (B). En effet puisque l'Etat a des ressources différentes, il ne peut pas être considéré comme n'importe quel investisseur privé.

A/ La dérogation logique par ce principe

Il n'est pas rare que l'Etat soit actionnaire d'entreprise. C'est le cas par exemple de la compagnie Air France dans lequel l'Etat est actionnaire majoritaire. Les Etats ont le droit de disposer de parts de société comme il est rappelé dans l'article 345 du TFUE « *Les traités ne préjugent en rien le régime de la propriété dans les États membres* »⁷⁹.

Pourtant, il y a peu l'Etat a donné des sommes considérables à Air France et ces aides ont été considérées comme des aides d'Etat. On pourrait penser pourtant que l'Etat voulait juste sauver l'entreprise dont il est actionnaire. Pourtant cette réflexion n'est pas concevable. Parce qu'un investisseur agissant dans les conditions normales d'une économie de marché n'aurait jamais pu en faire autant.

Encore une fois, il convient de préciser que le but du droit des aides d'Etat est de protéger le marché de distorsions de concurrence. Il serait anti-concurrentiel d'avoir un concurrent sur le marché ayant des poches sans fond. A l'inverse, il serait aussi anti-concurrentiel que l'Etat n'ait pas le droit d'aider les entreprises comme les autres investisseurs. En effet, comme tout actionnaire, il souhaite protéger ses parts et percevoir des fonds grâce à ces dernières.

Pour permettre un investissement, cette dérogation a été permise. Le critère de référence pour repérer l'aide d'Etat est « *d'apprécier si, dans le cadre d'une opération donnée, l'Etat a accordé un avantage à une entreprise en ne se comportant pas comme un opérateur en économie de marché* »⁸⁰. Comme le nom de ce principe le laissait présager, « *son application impose de vérifier si, placé dans une situation analogue, un investisseur privé aurait agi de la même façon que l'actionnaire public intervenant au profit de l'entreprise, ou encore de s'interroger sur les possibilités qu'aurait eues l'entreprise de trouver des capitaux sur le marché privé dans les mêmes conditions* »⁸¹.

Il faut diriger une analyse selon plusieurs points⁸² : des circonstances similaires ; un investisseur avec une taille comparable (concernant ses parts) ; opérant dans des conditions similaires ; aurait pu réaliser l'investissement. Concrètement il ne faut donc pas que quelqu'un l'ait fait.

⁷⁹ Article 345 TFUE (ex article 295 TCE) <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A12008E345>

⁸⁰ Commission Européenne. (2016, 19 juillet). Informations provenant des institutions, organes et organismes de l'union européenne [Communiqué de presse]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719%2805%29>

⁸¹ Investisseur privé en économie de marché - Concurrences. (2020, 10 décembre). Concurrences Anti-Trust Publications Events. <https://www.concurrences.com/fr/dictionnaire/investisseur-privé-en-économie-de-marché>

⁸² TUE, 28 février 2012, Land Burgenland et Autriche Critère de l'investisseur privé en économie de marché — Application dans la situation où l'État agit comme vendeur — Détermination du prix du marché c/Commission <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62008TJ0268>

L'avantage de cette dérogation est qu'elle s'adapte au marché, qu'il soit en crise ou non. En effet, les conditions vont s'adapter à l'économie du marché. Ce principe d'investisseur privé à la différence des OSP est vérifié après que le versement a été effectué. L'Etat n'a pas besoin d'accord particulier, bien qu'il ait mis en place des procédures pour éviter de probables sanctions. Si la vérification de l'aide se fait après qu'elle est octroyée, les conditions de marché analysées seront celles d'avant l'accord de l'aide. En effet, l'Etat n'est pas omniscient. Il faut donc qu'il ait agi comme un investisseur privé avec les informations qu'il avait avant l'aide et non après⁸³. L'appréciation *in concreto* du principe permet de l'appliquer à tout moment bien que le marché soit tourmenté.

L'autre avantage est que, si le financement répond à ce critère, il n'aura pas besoin d'autres justifications. Par exemple, il n'a pas besoin de justifier des mesures politiques, ni de sauvegardes d'emplois ou autres. Il agira vraiment comme un investisseur privé. Si l'investisseur privé agi, c'est parce qu'il en tirera des bénéfices, c'est donc pour ces mêmes bénéfices que l'Etat investit. A l'inverse et en lisant ce principe, un investisseur privé n'investira pas dans une société dans le seul but de sauver des emplois, d'autant plus s'il a conscience qu'il va connaître des pertes abyssales. Si un investisseur ne le fait pas, alors l'Etat ne le fera pas. Un investissement dans une société, une contribution, un apport en capital peut être justifié par des raisons d'intérêt général. Cependant ce cas-là ne rentrera plus dans la dérogation de l'investisseur privé en économie de marché.

Ce principe est avantageux car il permet de fluidifier l'action de l'Etat sur le marché et de lever quelque peu les restrictions d'aide. Néanmoins ce principe, bien que pratique en apparence, se retrouve souvent limité lors de son application.

B/ La limite de ce principe : l'incertitude de la qualification du principe.

Le principe d'investisseur privé en économie de marché est limité. En effet l'Etat dispose de moyens disproportionnés par rapport à des investisseurs ordinaires. La Commission Européenne va agir comme un garde-fou des potentielles dérives de ce principe. Elle va effectuer un contrôle poussé du principe. Ce contrôle amène d'ailleurs à une incertitude quant à la qualification du principe en pratique.

Pour que la commission accepte l'application du principe de « l'investisseur privé en économie de marché », il faut que l'investissement ne fasse pas de distorsion de concurrence. La commission va donc balancer les coûts et les avantages pour la concurrence afin de savoir si le marché peut recevoir le financement sans en être trop

⁸³ CJUE, 5 juin 2012, critères permettant de distinguer l'État agissant en tant qu'actionnaire de l'État exerçant ses prérogatives de puissance publique — Définition de l'investisseur privé de référence
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62010CJ0124>

impacté. Cette balance va créer une première incertitude dans la qualification du principe de l'investisseur privé en économie de marché.

C'est la commission qui est entièrement chargée de cette vérification. Les juges, eux, se bornent à une vérification juridique, du respect des règles de procédure et de motivation, de l'exactitude matérielle des faits, de l'absence d'erreur manifeste dans l'appréciation de ces faits et de l'absence de détournement de pouvoir.⁸⁴

La commission va vérifier que le bénéficiaire du financement n'aura pas un avantage économique trop important par rapport à ses concurrents. C'est pourquoi la commission va regarder si les autres concurrents placés dans la même situation bénéficient eux aussi d'avantages.

Cette balance coût / avantage pour la concurrence rend incertain la qualification ou non d'aide d'Etat au financement apporté par l'Etat dans une entreprise. Ce caractère incertain de la qualification impacte la sécurité juridique de l'Etat. Pour essayer d'accroître sa sécurité juridique, il revient à l'Etat de procéder à ce financement : « *sur la base d'éléments objectifs et vérifiables que la mesure mise en œuvre ressortit à sa qualité d'actionnaire* »⁸⁵. Il doit donc créer sa propre sécurité juridique, fondée uniquement sur des critères définis au préalable.

Dans l'arrêt EDF de 2012, la cour affirme que l'Etat ne peut pas se prévaloir de la profitabilité « à posteriori » de l'aide, mais il doit se fonder sur des éléments de réflexion « avant » l'aide. Ainsi, à la différence d'un investisseur privé, l'Etat ne peut pas faire des financements risqués car un « investisseur privé normal » n'aurait pas fait de même. Alors même qu'à terme l'investissement rapporte à l'Etat⁸⁶.

En outre, ce n'est pas parce qu'un investisseur privé a financé l'entreprise concomitamment à l'Etat que la qualification de la dérogation sera retenue. Par exemple, dans un arrêt la cour a affirmé *que ce n'est pas parce que des investissements privés ont été fait par des employés que l'Etat peut faire un investissement qui entrera*

⁸⁴ CJUE, 21 mars 2013, Commission c/ Buczek Automotive sp. z.o.o

⁸⁵ CJUE, 5 juin 2012, critères permettant de distinguer l'État agissant en tant qu'actionnaire de l'État exerçant ses prérogatives de puissance publique — Définition de l'investisseur privé de référence « *Par conséquent, l'applicabilité du critère de l'investisseur privé dépend, en définitive, de ce que l'État membre concerné accorde en sa qualité d'actionnaire, et non pas en sa qualité de puissance publique, un avantage économique à une entreprise lui appartenant.*

Il s'ensuit que, si un État membre invoque, au cours de la procédure administrative, ledit critère, il lui incombe, en cas de doute, d'établir sans équivoque et sur la base d'éléments objectifs et vérifiables que la mesure mise en œuvre ressortit à sa qualité d'actionnaire. » Point 81 et 82

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62010CJ0124>

⁸⁶ CJUE 5 Juin 2012 précité « En revanche, des évaluations économiques établies après l'octroi dudit avantage, le constat rétrospectif de la rentabilité effective de l'investissement réalisé par l'État membre concerné ou des justifications ultérieures du choix du procédé effectivement retenu ne sauraient suffire à établir que cet État membre a pris, préalablement ou simultanément à cet octroi, une telle décision en sa qualité d'actionnaire ».

dans la dérogation⁸⁷. Ainsi, si les employés d’Air-France décident de soutenir la compagnie, cela n’autorise pas l’Etat à en faire de même. Il faut que l’Etat agisse comme un investisseur privé qui n’aurait pas d’attaches avec la compagnie, ni à faire des investissements risqués.

En revanche, l’aide peut prendre toutes les formes que ce soit s’il est actionnaire de l’entreprise. Cette affirmation a été énoncée dans l’arrêt de principe de 2012 EDF. Selon la cour, ce n’est pas la forme de l’avantage qui compte, mais le montant dont elle bénéficie. Si l’on peut comprendre aisément la notion du montant dont bénéficie l’entreprise, il n’en est pas de même avec la forme.

En effet, si l’on suit stricto sensu la comparaison d’un investisseur privé en économie de marché, alors on ne peut pas effectuer de remise sur les impôts car un investisseur ne le peut pas non plus. Pourtant, la cour admet que les abandons de créances fiscales rentrent sous cette dérogation⁸⁸.

Le caractère abstrait de la vérification a conduit la commission à s’interroger sur le point de savoir si un prêt de 400 millions d’euros à la compagnie aérienne Alitalia constitue une aide d’Etat⁸⁹.

Cette dérogation peut être vue comme le dernier argument permettant d’éviter la qualification d’aide d’Etat. Son caractère incertain fait qu’il est plus limité dans son application en réalité. L’aide accordée à Alitalia n’a pas encore été déterminée comme aide ou non car « *il y a des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché* »⁹⁰. La Commission a donné à l’Italie la possibilité de répondre pour qu’elle puisse justifier de la compatibilité du financement et ainsi éviter la sanction. Pour le moment aucune décision définitive n’a été prise par la commission.

Le principe de l’investisseur privé est donc utilisé par l’Etat pour aider les compagnies aériennes. Mais parfois, il se trouve que le caractère n’est pas reconnu, et dans ce cas la

⁸⁷ CJUE 4 septembre 2014, SNCM c/ Crosica Ferries — Test de l’investisseur privé en économie de marché — Exigence d’une analyse sectorielle et géographique — Pratique suffisamment établie — Rationalité économique à long terme

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A62012CJ0533>

⁸⁸ CJUE, 5 juin 2012, précité « la situation financière de l’entreprise publique bénéficiaire dépend non pas de la forme de la mise à disposition de cet avantage, quelle qu’en soit la nature, mais du montant dont elle bénéficie en définitive. C’est donc sans erreur de droit que le Tribunal a concentré son analyse de l’applicabilité du critère de l’investisseur privé sur l’amélioration de la situation financière d’EDF en vue de l’ouverture du marché de l’électricité à la concurrence et sur les effets de la mesure en cause sur la concurrence et non sur la nature fiscale des moyens employés par l’État français. » point 91

⁸⁹ Commission Européenne. (2020, 28 février). Aides d’État : La Commission européenne ouvre une enquête approfondie sur un prêt de 400 millions € consenti par l’Italie à Alitalia [Communiqué de presse]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_20_349

⁹⁰ Commission, 28 février 2020, State Aid SA.55678 (2019/NN) – Italy New loan to Alitalia Point 125 (Conclusion) https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202130/283011_2258797_151_2.pdf

compagnie se trouve sanctionnée. La sanction peut être le remboursement de l'aide jugée illégale par la compagnie⁹¹.

Si l'Etat n'est pas actionnaire de la compagnie aérienne il peut toujours effectuer des financements pour des lignes particulières. En effet, des accords de promotion entre un territoire ou une région avec une compagnie aérienne n'est pas une aide d'Etat, c'est une autre dérogation au principe d'interdiction des aides.

II] La promotion d'un territoire ou d'une région

La promotion d'un territoire peut s'avérer nécessaire pour faire vivre certains territoires ou certaines régions. Le financement est donné à une compagnie comme une contrepartie à la promotion dudit territoire (A). Les aides d'Etat au bénéfice de la promotion d'un territoire ou d'une région restent limitées (B) notamment par leur application pratique.

A/ La promotion du territoire comme une contrepartie de l'aide d'état

La promotion du territoire ou d'une région peut justifier une aide d'Etat à une compagnie aérienne.

Cette aide paraît comme réciproque (1) puisque la compagnie effectue un service au bénéfice de la région. De plus cette exception a été reconnue (2) par des textes nationaux et européens.

1. Une aide pouvant être vue comme réciproque

Une aide est définie comme suit : « *Action d'aider quelqu'un, de lui donner une assistance momentanée ; appui, soutien* »⁹². On comprend ainsi qu'une aide est unilatérale. Or, lorsqu'une promotion d'un territoire ou d'une région est faite, un avantage, un soutien est obtenu par chacune des parties.

Tout d'abord le territoire ou la région.

Le fait de faire de la promotion pour un territoire ou une région apporte bien évidemment un avantage pour le lieu promu. La publicité permet au territoire d'être plus visible par les touristes, plus attractif ou même simplement de le faire connaître. Lorsque des compagnies font la promotion d'un endroit, l'objectif majeur est qu'un grand nombre de personnes connaissant l'endroit apprennent qu'il est possible d'y aller

⁹¹ Commission, 28 février 2020, State Aid SA.55678 (2019/NN) – Italy New loan to Alitalia “ The Commission reminds Italy that Article 108(3) TFEU has suspensory effect, and would draw your attention to Article 16 of Council Regulation (EU) 2015/1589, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient”

https://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases1/202130/283011_2258797_151_2.pdf

⁹² Larousse, Æ. (2021). Dictionnaire français - Dictionnaires Larousse français monolingue et bilingues en ligne. Dictionnaire Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

directement par avion. Lorsqu'une telle promotion est effectuée le lieu gagne en touristes.

La compagnie desservant la région en tire ainsi un avantage. En effet, puisque les touristes ont pris connaissance du lieu ils veulent y avoir accès facilement. Pour cela ils vont consulter les offres de transports disponibles. Lorsque la promotion du territoire ou de la région est réalisée, c'est souvent grâce à l'appui de ligne existante ou nouvelle. Le nom de la compagnie apparaît dans ces cas-là permettant d'attirer de nouveaux clients à bord des avions. Le gain en touristes impacte la compagnie qui va avoir un nombre plus important de voyageurs.

Parfois c'est la région ou le territoire qui promeut une ligne mais le résultat est similaire. L'augmentation de fréquentation va aussi impacter l'aéroport du territoire ou de la région concernée. Plus de voyageurs c'est plus de revenus pour un aéroport, que ce soit en taxes ou en consommation dans l'aéroport.

A terme, si le nombre de voyageur augmente de façon importante, l'aéroport peut espérer avoir aussi plus d'avions, plus de compagnies et ainsi percevoir plus, faire plus de bénéfice à terme.

Parfois, c'est la promotion d'un aéroport de la région en particulier qui est visée.

En effet, il existe des aéroports dits secondaires qui permettent de répartir différemment le trafic. Cela permet à certaines compagnies de pratiquer des prix plus bas. Par exemple, l'aéroport de Beauvais est à proximité de Paris, il permet à des touristes voulant visiter Paris de venir à moindre coût avec la compagnie Ryanair. Ainsi la région va pouvoir accueillir plus de monde même si ses aéroports principaux sont saturés.

L'augmentation de touristes dans une région permet aussi de bonnes retombées économiques et de créer des emplois qui ne sont pas délocalisables. Les touristes permettent la création d'emplois en restauration, en hôtellerie et dans les lieux corrélés au tourisme. La localisation étant importante, il n'est donc pas possible de délocaliser ces emplois.

Du fait que beaucoup d'acteurs bénéficient de cette promotion, on pourrait penser qu'il s'agit d'un simple contrat entre un lieu, un aéroport et une compagnie. Pourtant sous couvert d'être un contrat, il peut arriver que ce soit une aide d'Etat qui soit accordée. Par exemple, à la suite d'une plainte de Brit Air, le tribunal administratif de Strasbourg a dû annuler les aides données par le gestionnaire de l'aéroport (La chambre de

commerce et de l'industrie de Bas Rhin) pour l'ouverture d'une ligne Strasbourg-Londres car le financement a été jugé de disproportionné par rapport au service rendu⁹³.

A contrario, l'aide d'Etat accordée par la région peut être justifiée par la promotion d'un territoire ou d'une région. Cette dérogation au principe d'interdiction des aides d'Etat a été reconnue par les textes européens et nationaux.

2. Une dérogation reconnue

Cette dérogation a été affirmée dans l'article relatif aux aides d'Etat dans le TFUE. En effet, l'article 107 § 3 TFUE donne les aides pouvant être compatibles avec le marché intérieur. Ce paragraphe a cinq points qui concernent presque tous la promotion.

En effet l'article 107§3 du TFUE dispose que :

« [...] 3. *Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur :*

a) les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, ainsi que celui des régions visées à l'article 349, compte tenu de leur situation structurelle, économique et sociale,

b) les aides destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre,

c) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun,

d) les aides destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges et de la concurrence dans l'Union dans une mesure contraire à l'intérêt commun, [...] »⁹⁴

La promotion d'un territoire ou une région permet le développement économique de certaines régions qui ont un développement économique assez bas.

Ainsi le point a) du paragraphe 3 peut justifier cette dérogation.

Les points c) et d) peuvent venir justifier cette dérogation également.

On remarque donc que l'UE permet légalement de déroger à l'interdiction d'aide d'Etat avec les promotions de territoires.

Les différents points permettent au contrat de promotion de rentrer dans cette dérogation facilement. Il faut par exemple que l'investissement initial soit accompagné de créations d'emplois pour être justifié.

⁹³ TA Strasbourg, 24 juillet 2003 confirmé par CAA Nancy le 18 décembre 2003 <https://www.rajf.org/spip.php?article2108>

⁹⁴ Article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A12008E107>

Le financement de la promotion peut être justifié mais comme tous les financements, il est limité par certains principes comme la nécessité et la proportionnalité.

B/ La limite de cette dérogation : la réticence de la commission à l'application de la dérogation

Le caractère réciproque de l'aide découlant de la promotion d'un territoire ou d'une région pourrait laisser penser que cette aide ne connaît que peu de limites en pratique. Pourtant, ce n'est pas le cas. Il s'avère que la commission émet une réticence importante vis-à-vis des subventions des aéroports aux compagnies. Au fil du temps, la jurisprudence a montré que cette application était plus compliquée en pratique qu'en théorie.

Tout d'abord, la Commission européenne, suivie par la cour, laissait une large possibilité de coopération entre les compagnies et les aéroports dans le cadre de la promotion d'un territoire ou d'une région.

Par exemple, dans une décision du 21 janvier 1998, la commission avait validé la possibilité de coopération entre un aéroport et une compagnie sur une campagne publicitaire⁹⁵.

En outre, dans une deuxième décision du 14 juin 1999, les institutions de l'UE ont consenti le droit pour les aéroports d'inciter les compagnies aériennes avec des financements à créer de nouvelles lignes. Cette possibilité est conditionnée au fait que le financement ne soit pas discriminatoire et qu'il soit limité dans le temps.⁹⁶

Les financements, pour la création de ligne dans une région, sont autorisés mais sont très conditionnés pour éviter les débordements.

Par exemple, il est possible pour les territoires ou région de procéder à des investissements dits de « one shot »⁹⁷.

Ces investissements sont accordés par l'Etat actionnaire (ou une collectivité régionale, territoriale ou une entité publique) de financer le démarrage de lignes nouvelles de compagnies dans des aéroports secondaires. Le but est de faire de la promotion de la

⁹⁵ 21 janvier 1998, 98/337/CE Ostende Commission de BEYS, J. (2004). LA DÉCISION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU 12 FÉVRIER 2004 SUR LES AIDES D'ÉTAT ACCORDÉES À RYANAIR. CAIRN INFO, 2004/27(1852), 1-37. <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-2004-27-page-1.htm>

⁹⁶ 14 juin 1999 concernant l'aide NN 109/98, Manchester Airport de BEYS, J. (2004). LA DÉCISION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU 12 FÉVRIER 2004 SUR LES AIDES D'ÉTAT ACCORDÉES À RYANAIR. CAIRN INFO, 2004/27(1852), 1-37. <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-2004-27-page-1.htm>

14 juin 1999 concernant l'aide NN 109/98, Manchester Airport

⁹⁷ Carrard, M. (2013). LA RÉFORME AÉROPORTUAIRE ET LES RELATIONS STRATÉGIQUES ENTRE AÉROPORTS ET COMPAGNIES AÉRIENNES : UNE ANALYSE À L'AIDE DE LA THÉORIE DES JEUX. CAIRN INFO, 2013/4, 765-792. <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2013-4-page-765.htm>

nouvelle ligne en direction de la région. Cette aide est très limitée puisqu'elle ne doit pas dépasser plus de 50% du coût du lancement de la ligne. L'aide doit être limitée au montant mais aussi dans le temps.

En effet, ces aides ne peuvent pas être accordées pendant plus de 3 ans⁹⁸. En plus d'être limitées dans le temps ces aides se doivent être dégressives, c'est-à-dire que chaque année le montant perçu est moins important que l'année d'avant. On comprend donc que le but est d'accompagner le démarrage de la ligne sans pour autant la financer sur toute la longueur.

Ici, on voit bien la différence avec une obligation de service publique. Dans une obligation de service publique il est possible que plus de 50% du coût d'exploitation de la ligne soit prise en charge par les autorités.

De plus, le financement est présent tout au long de la durée de vie de la ligne, tant que dure le contrat de délégation de service public.

La réticence de l'application du principe de promotion d'un territoire ou d'une région s'est fait ressentir depuis la décision de la commission européenne en date du 12 février 2004 concernant les aides accordées à Ryanair par des aéroports secondaires.

Cette aide était une aide accordée par la région afin d'inciter l'ouverture d'une ligne permettant la desserte de grandes villes dans la région.

En l'espèce, deux contrats ont été signés : le premier entre Ryanair et la région de Wallonne et un second entre Ryanair et l'aéroport de Charleroi. Les deux contrats sont signés pour une durée de 15 ans. Le problème qui s'est alors posé, est que les faveurs accordées étaient inégales. L'aéroport de Charleroi cofinçait des opérations de publicité, donnait une participation aux frais d'ouverture de la plate-forme et pratiquait un tarif préférentiel pour l'assistance en escale. La région Wallonne pratiquait des rabais sur les charges aéroportuaires et s'est engagée à indemniser la compagnie en cas de pertes à la suite d'une modification des taxes aéroportuaires ou des horaires d'ouverture de l'aéroport. En échange Ryanair devait affréter des lignes.

La Commission a remarqué cette inégalité entre les charges des parties et a donc qualifié ces contrats d'aides d'Etat.

Cette qualification est compréhensible si l'on considère les avantages que retire la compagnie. Mais les conséquences sont très défavorables pour la région qui, après sanction de la compagnie, se retrouve non desservie.

⁹⁸ Carrard, M. (2013). LA RÉFORME AÉROPORTUAIRE ET LES RELATIONS STRATÉGIQUES ENTRE AÉROPORTS ET COMPAGNIES AÉRIENNES : UNE ANALYSE À L'AIDE DE LA THÉORIE DES JEUX. CAIRN INFO, 2013/4, 765-792. <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2013-4-page-765.htm>

Un autre exemple existe avec l'aéroport de Strasbourg et Ryanair. Un contrat similaire avait été conclu, lorsque la commission l'a invalidé, c'est l'aéroport qui s'est retrouvé le plus pénalisé⁹⁹.

Dans ces contrats permettant la desserte d'une région, la compagnie Ryanair profite de sa position de force. Les territoires et régions sont très demandeurs de l'arrivée de lignes qui permettront un développement économique. Ryanair use et abuse de cette situation, ce qui conduit la commission à identifier ces contrats de promotion de région et de création de lignes, d'aides d'Etat.

La commission est de plus en plus réticente à accepter les promotions de territoire et de région comme dérogation d'aides car trop de dérives apparaissent et souvent au détriment du territoire promu. Cette réticence se remarque par l'analyse poussée de la commission concernant l'économie générale du contrat.

Ainsi, les aides d'Etat sont interdites mais plusieurs dérogations existent pour permettre une intervention ponctuelle de l'Etat sur le marché. L'application du droit des aides d'Etat est faite de façon minutieuse avec beaucoup d'analyses économiques. Le but de ce droit est de protéger le marché et d'être le plus résilient possible quant aux fluctuations du marché.

Néanmoins même si ce droit semblait avoir prévu des exceptions et être le plus adapté au marché possible, on remarque que, lors d'une très importante crise du marché, ce droit n'est pas adapté.

L'exemple d'une des crises importantes du marché est l'actuelle crise de Covid 19 qui frappe notre planète toute entière.

⁹⁹ TA Strasbourg, 24 juillet 2003 confirmé par CAA Nancy le 18 décembre 2003 <https://www.rajf.org/spip.php?article2108> + Carrard, M. (2013). LA RÉFORME AÉROPORTUAIRE ET LES RELATIONS STRATÉGIQUES ENTRE AÉROPORTS ET COMPAGNIES AÉRIENNES : UNE ANALYSE À L'AIDE DE LA THÉORIE DES JEUX. CAIRN INFO, 2013/4, 765-792. <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2013-4-page-765.htm>

Partie 2 – La réglementation des aides d'états aux compagnies aériennes à la suite du Covid-19

Le système concurrentiel européen en temps normal est basé sur le libéralisme¹⁰⁰. Néanmoins, en état d'urgence ce système reste fragile. En effet, la crise du Covid 19 a amené les pays européens à déclarer l'Etat d'Urgence Sanitaire.

Les frontières se sont ainsi retrouvées fermées. Pendant cette crise les mouvements d'aéronefs et le transport de passagers a chuté drastiquement. Des pertes abyssales ont été enregistrées. L'Etat Français s'est déclaré comme « en guerre contre le virus de la Covid 19 » à l'instar du discours du président E. Macron le 16 mars 2020¹⁰¹.

Comme après la guerre de 1939-1945, l'Etat a pris la décision d'être protectionniste de ses entreprises afin qu'aucune d'elles ne fassent faillite.

Pour permettre aux compagnies de se remettre de cette crise, l'Etat Français et l'Union Européenne ont donc décidé de protéger certaines compagnies.

C'est le retour du protectionnisme (chapitre 1).

Il apparait néanmoins que ces aides créées des inégalités entre les compagnies aériennes (chapitre 2).

Chapitre 1 : La protection des compagnies aériennes par des aides d'Etat en période de crise sanitaire : Le retour du protectionnisme

Pour comprendre la décision d'accorder des aides d'Etat aux compagnies aériennes, il faut s'intéresser à l'impact que le Covid-19 a eu sur le marché des compagnies aériennes (Section 1).

Les aides d'Etat se sont avérées nécessaires pour certaines compagnies aériennes au vu du contexte et de l'état du marché (Section 2).

Section 1 – L'impact du Covid-19 sur le marché des compagnies aériennes

L'exploitation des compagnies aérienne a été impactée par l'arrivée du virus de la Covid-19 (I).

C'est cet impact qui a justifié le retour de mesures protectionnistes (II).

¹⁰⁰ Voir supra Partie 1

¹⁰¹ Adresse aux Français, 16 mars 2020. (2020, 16 mars). elysee.fr. <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/03/16/adresse-aux-francais-covid19>

1] L'impact sur l'exploitation des compagnies aériennes

La propagation active du virus de la Covid 19 a amené les pays à fermer leurs frontières. Cette fermeture massive des frontières a créé une impossibilité de faire voler des avions pendant la crise et les différents confinements (A).

En outre, le retour des vols s'est fait avec des conditions sanitaires très strictes pour les compagnies et leur voyageurs (B).

A/ L'impossibilité de faire voler des avions en période de COVID : fermeture des frontières à l'international

Lors de la crise sanitaire, les frontières de tous les pays du monde se sont fermées (1). Même les membres de l'UE ont décidé de restreindre la circulation des aéronefs pour limiter la propagation du virus.

Seuls les vols de rapatriement sanitaire et de fret ont été autorisés (2).

1. La fermeture des frontières à l'international

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le coronavirus peut entraîner des infections respiratoires chez l'être humain. Environ 1 personne sur 5 développe une forme grave du coronavirus, les formes les plus graves peuvent tuer les patients atteints du Covid-19. C'est le taux élevé de contagions du coronavirus qui crée des problèmes de santé publique démultipliés. Le problème majeur n'est donc pas la maladie en elle-même mais le nombre de personnes infectées et son taux de reproduction important.

Afin d'endiguer la propagation du virus SARS-CoV-2, les différents Etats du monde ont décidé de procéder à un confinement de leur population. Le but de cette manœuvre est de limiter les contacts entre les personnes afin de réduire le taux d'incidence du virus.

En France la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 est venue créer l'«Etat d'Urgence Sanitaire».

Cet état d'urgence a été inséré dans le Code de la Santé Publique dans la troisième partie nommée « lutte contre les dépendances », titre trois « menace et crises sanitaires graves » nouveau chapitre 1 bis « Etat d'urgence sanitaire ».

Ainsi les articles L 3131-12 à L3131-20 donne le régime de légalité exceptionnelle qu'est l'état d'urgence sanitaire. Ce régime permet de déclarer sur tout ou partie du territoire « *en cas de catastrophe sanitaire mettant en péril, par sa nature et sa gravité, la santé de la population* ».

L'article L3131-15 du code de la santé publique¹⁰² donne les mesures pouvant être prises pour garantir la santé publique. Dans ces mesures apparaît la possibilité de restreindre la circulation des personnes.

¹⁰² Article L3131-15 du code de la santé publique « Dans les circonscriptions territoriales où l'état d'urgence sanitaire est déclaré, le Premier ministre peut, par décret réglementaire pris sur le rapport du

L'UE laisse la possibilité à ses Etats Membres de fermer leurs frontières en cas de circonstances exceptionnelles. Ces circonstances exceptionnelles ont largement été reconnues par l'UE qui a accepté qu'exceptionnellement toutes les frontières internes soient fermées à la circulation des personnes. En revanche, les frontières restent ouvertes à la circulation des biens afin d'éviter de possibles pénuries alimentaire¹⁰³.

Cette fermeture des frontières à l'international a frappé de plein fouet les compagnies aériennes qui font majoritairement du transport de passagers. Les compagnies n'ont pas pu continuer de transporter les passagers puisque tous les européens étaient confinés chez eux. Cette fermeture des frontières a conduit à une perte de plus de 125 millions de passagers aériens uniquement en France en 2020¹⁰⁴.

Pendant la crise du Covid-19, les vols de transport de passagers international a été complètement stoppé avec des millions d'avions cloués au sol.

Les compagnies aériennes ont connu d'importantes pertes financières à cause de la pandémie mondiale. Les compagnies aériennes ont accusé des pertes de près de 1000 milliards d'euros en 2020¹⁰⁵.

Cette fermeture totale des frontières a duré pendant plusieurs mois de l'année 2020. Néanmoins, les frontières se sont réouvertes dès que des vagues épidémiologiques étaient passées.

Pendant les mois d'été par exemple, les frontières internes européennes ont été réouvertes mais partiellement et à des conditions particulières. Les frontières internationales de l'UE sont restées en partie fermées ou à minima très conditionnées¹⁰⁶.

La fermeture des frontières et l'interdiction de circulation des personnes se sont avérées dramatiques pour les compagnies aériennes.

ministre chargé de la santé, aux seules fins de garantir la santé publique : 1° Réglementer ou interdire la circulation des personnes et des véhicules et réglementer l'accès aux moyens de transport et les conditions de leur usage ;

2° Interdire aux personnes de sortir de leur domicile, sous réserve des déplacements strictement indispensables aux besoins familiaux ou de santé ;

3° Ordonner des mesures ayant pour objet la mise en quarantaine, au sens de l'article 1er du règlement sanitaire international de 2005, des personnes susceptibles d'être affectées »

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043589782/

¹⁰³ European Commission. (2020, 16 mars). COVID-19 Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services [Communiqué de presse]. https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/default/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf

¹⁰⁴ Roy, G. (2021, 22 janvier). Plus de 125 millions de passagers aériens perdus en 2020 en France. Aerobuzz. <https://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/plus-de-125-millions-de-passagers-aeriens-perdus-en-2020-en-france/>

¹⁰⁵ Dutheil, G. (2020, 25 novembre). Covid-19 : les compagnies aériennes essuient 100 milliards d'euros de pertes en 2020. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/25/covid-19-les-compagnies-aeriennes-essuient-100-milliards-d-euros-de-pertes-en-2020_6061058_3234.html

¹⁰⁶ Voir infra « retour au vol conditionnés »

L'interdiction de faire voler les avions n'était pas totale puisque les vols de rapatriement sanitaire et de fret ont été autorisés.

2. L'exception pour les vols de rapatriement sanitaire et le fret

L'Union Européenne a accepté de fermer ses frontières internes afin de protéger la population et de ralentir la propagation du virus de Covid-19.

Néanmoins, la Commission Européenne a accepté la circulation d'aéronef pour la livraison de marchandises essentielles dans toute l'Europe. Des déplacements de personnes étaient aussi possibles, notamment pour les rapatriements sanitaires.

Air France¹⁰⁷ a pu opérer de façon exceptionnelle quelques vols de rapatriement des citoyens Français présents partout dans le monde lors de l'annonce du confinement afin que chaque citoyen puisse rentrer chez lui en sécurité.

Ce type de vols a été pratiqué partout en Union Européenne afin de protéger les personnes et leur permettre de rentrer chez eux. Ces vols exceptionnels étaient autorisés par l'UE¹⁰⁸.

En outre, des vols domestiques ont été opérés en France afin de désengorger les hôpitaux les plus saturés.

Par exemple, la compagnie TwinJet a été chargée de plusieurs vols par semaine pour déplacer les patients malades en provenance d'hôpitaux saturés vers des régions moins touchées par la vague épidémique¹⁰⁹. Les avions comme les trains ont été réquisitionnés afin de gérer au mieux l'affluence dans les hôpitaux français.

Ces déplacements sont restés occasionnels et n'ont en rien permis de pallier l'interdiction de déplacement de tous les autres citoyens français. Le transport de passagers n'a pas été sauvé par les rapatriements sanitaires mais cela a permis quelques déplacements d'aéronefs.

Le transport de fret a continué à être utilisé afin de pouvoir assurer l'approvisionnement de certaines denrées dans les Etats membres de l'UE.

Si pour IATA 2020 a été considéré comme la pire année pour le transport de fret aérien¹¹⁰, il apparaît tout de même que les pertes sont moins importantes que celles du transport de passagers. Ces dernières sont d'environ 30% par rapport au trafic de

¹⁰⁷ D'autres compagnies ont été réquisitionnées comme ASL qui a rapatrié depuis l'Algérie ou Air Austral depuis la Réunion

¹⁰⁸ Suivi du rapatriement des Français de passage à l'étranger pendant la crise sanitaire. (2020, 17 juin). Sénat. <http://www.senat.fr/rap/r19-526/r19-526.html>

¹⁰⁹ Bonnefoi, F. (2020, 23 novembre). Aix : Twin Jet adapte ses avions au transport de malades du Covid. LaProvence.com. <https://www.laprovence.com/article/edition-ailleurs/6187236/twin-jet-adapte-ses-avions-au-transport-de-malades-du-covid.html>

¹¹⁰ IATA. (2021, 3 février). 2020, la pire année pour le transport de fret aérien depuis qu'on a commencé à noter les résultats en 1990 [Communiqué de presse]. <https://www.iata.org/contentassets/da9a8a4de1b949508979ced91037d03d/2021-02-03-01-fr.pdf>

2019¹¹¹, le transport de fret lui n'a perdu « que » 10% en moyenne¹¹² en comparaison avec 2019.

Paradoxalement plus d'avions de fret ont volé. Ceci s'explique du fait qu'en temps normal, la majeure partie du fret voyage dans des avions de transport de passager.

De nouvelles demandes ont été émises auprès des transporteurs de fret. En effet, le matériel médical d'urgence, des masques, des respirateurs ou encore les vaccins ont été acheminés par fret.

Par exemple, des millions de masques ont été importés à l'aide d'un Antonov An-225¹¹³.

La crise de Covid n'a pas stoppé complètement le trafic. Quelques activités de rapatriement, assez marginales, mais surtout de fret ont été pratiquées.

Bien que ces liaisons aient eu le mérite d'être présentes, il n'en demeure pas moins que le trafic aérien global a drastiquement chuté, lui faisant ainsi connaître une des plus sombres années pour l'industrie aéronautique.

Le trafic a peu à peu repris mais de façon conditionnée.

B/ Les conditions de vols lors des retours des lignes

L'ouverture lente des frontières et le retour progressif des vols s'est fait sous des conditions sanitaires strictes (1).

Ces conditions de voyages et la peur de la propagation du virus a conduit à une baisse de fréquentation des avions et des voyages drastique pour le secteur (2).

1. Un retour au vols conditionnés

A la fin du premier confinement un décret a été adopté afin que la vague épidémiologique ne reprenne pas de plus belle.

Ainsi le décret « n° 2020-860 du 10 juillet 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans les territoires sortis de l'état d'urgence sanitaire et dans ceux où il a été prorogé »¹¹⁴ a été adopté.

¹¹¹ Roy, G. (2021, 22 janvier). Plus de 125 millions de passagers aériens perdus en 2020 en France. Aerobuzz. <https://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/plus-de-125-millions-de-passagers-aeriens-perdus-en-2020-en-france/>

¹¹² IATA. (2021, 3 février). 2020, la pire année pour le transport de fret aérien depuis qu'on a commencé à noter les résultats en 1990 [Communiqué de presse]. <https://www.iata.org/contentassets/da9a8a4de1b949508979ced91037d03d/2021-02-03-01-fr.pdf>

¹¹³ Laborie, L. (2020, 12 juin). VIDEO - Coronavirus : le plus gros avion du monde chargé de masques a atterri ce dimanche à l'aéroport de Paris. France 3 Grand Est. <https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/marne/chalons-en-champagne/video-coronavirus-plus-gros-avion-du-monde-charge-masques-atterri-ce-dimanche-aeroport-paris-vatry-1817976.html>

¹¹⁴ Décret n° 2020-860 du 10 juillet 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans les territoires sortis de l'état d'urgence sanitaire et dans ceux où il a été prorogé <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000042105897/>

Le titre 2 de ce décret donne les dispositions concernant les transports, c'est la section 2 du 1^{er} chapitre qui donne les dispositions concernant le transport aérien.

L'article 10 de ce décret donne la possibilité à certaines personnes dans certaines situations d'effectuer des vols pour se déplacer sur le territoire Français¹¹⁵.

L'article 11 donne les conditions de voyages pour les passagers¹¹⁶.

L'article 12 donne de nouvelles obligations au transporteur telles qu'une obligation d'information sur les mesures sanitaires, une obligation de mettre à disposition du gel hydroalcoolique etc¹¹⁷.

Ces articles ont été abrogés par le décret n° 2020-1262 du 16 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire¹¹⁸.

Les articles sont peu ou prou les mêmes, seulement le droit de se déplacer s'élargit.

Puis il a été remplacé par le décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020¹¹⁹ puis par le décret n° 2021-57 du 23 janvier 2021¹²⁰.

Ce dernier décret est celui en vigueur actuellement. Il conditionne le déplacement par voie aérienne au strict respect des gestes barrières.

Ces gestes barrières restent adaptés à l'endroit confiné qu'est l'avion.

Lors du premier décret les distanciations sociales d'un mètre devaient être respectées ce qui impactait le taux de remplissage de l'avion, rendant la reprise des vols encore plus difficile. Désormais, les mesures sont plus adaptées à l'espace dont dispose un avion. Les compagnies sont dans l'obligation de désinfecter tout l'aéronef à l'arrivée ce qui alourdi leurs obligations et est susceptible d'augmenter le temps passé au sol.

Chaque compagnie aérienne doit informer sur les mesures sanitaires.

Par exemple, Air France a créé une plateforme dédiée « *Air France Protect* »¹²¹ sur laquelle sont postées des informations sur les conditions de vols. Une vidéo annonce la procédure sanitaire : obligation de port du masque tout au long du voyage, distanciation sociale dans l'aéroport, utilisation de mouchoir à usage unique, contrôle des températures corporelles des passagers et équipages, fermeture des endroits propices

¹¹⁵ Décret n° 2020-860 Titre 2 Chapitre 1^{er} Section 2 article 10
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000042105897/>

¹¹⁶ Décret n° 2020-860 Titre 2 Chapitre 1^{er} Section 2 article 11
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000042105897/>

¹¹⁷ Décret n° 2020-860 Titre 2 Chapitre 1^{er} Section 2 article 12
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000042105897/>

¹¹⁸ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000042431515/2020-10-17/>

¹¹⁹ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000043186182/2021-02-26/>

¹²⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGIARTI000043040940/2021-01-24/>

¹²¹ Air France protect. (2021, 21 juin). Air France.
https://www.airfrance.fr/FR/fr/common/page_flottante/engagement-air-france-protect.htm

à l'infection comme les aires de jeux, kit sanitaire mis à disposition pendant le voyage (mouchoirs, gel hydroalcoolique, etc.) ou encore absence de journal papier à bord. Toutes ces actions ont pour but de ralentir la propagation du virus. Elles permettent aussi de faire voler les avions en toute sécurité. Néanmoins, toutes ces mesures n'empêchent pas le transport aérien de connaître une perte drastique de fréquentation.

2. Baisse de fréquentation des avions et baisse du nombre des voyages

La fréquentation des avions pendant le premier confinement a été quasi nulle. Un retour progressif à la normale s'est produit avec une possibilité de reprendre l'avion sous condition.

Bien que les voyageurs puissent reprendre l'avion, le trafic n'est pas revenu à la normale pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, de nombreux pays ont continué de garder leurs frontières fermées. L'UE a fait le choix de rester fermée aux voyageurs internationaux afin de ne pas avoir plus de cas de covid. Ces frontières n'étaient pas complètement fermées puisque les déplacements pour « des motifs-impérieux » sont restés possibles.

D'autres pays se sont ouverts au tourisme afin de mieux supporter la crise. Le choix des destinations pour les voyageurs européens a diminué, ce qui n'a pas aidé la fréquentation des avions.

Les européens ont privilégié les destinations en Europe ou dans leur pays d'origine. Selon un sondage de l'IFOP seul 44% des Français comptaient partir en vacances pendant la période estivale de 2020 et 52% en 2021¹²². C'est 20% de moins que les années précédentes. Le fait de ne pas voyager impacte forcément la fréquentation de nos avions.

Les raisons de cette baisse des voyages sont multiples. En France beaucoup de personnes faisant partie des commerces considérés comme « non-essentiel » par le gouvernement ont été mises au chômage partiel¹²³. Ce chômage partiel a conduit à une réduction des salaires de 20% en moyenne, ce qui a eu pour conséquence qu'un certain nombre de personnes n'avaient plus les moyens de partir en vacances, ni donc de prendre l'avion.

De plus, les endroits clos sont connus pour être propices à la transmission du virus. Certaines personnes craignent d'attraper le virus ce qui les rend frileuses à l'idée de prendre l'avion.

¹²² Déléaz, T. (2021, 10 mai). Covid-19 : un Français sur deux ne partira pas en vacances cet été. Le Point. https://www.lepoint.fr/societe/covid-19-un-francais-sur-deux-ne-partira-pas-en-vacances-cet-ete-10-05-2021-2425673_23.php

¹²³ Par exemple : Décret n° 2020-1188 du 29 septembre 2020 relatif à l'activité partielle et au dispositif spécifique d'activité partielle en cas de réduction d'activité durable

Enfin, les conditions pour prendre l'avion peuvent être perçues comme trop contraignantes pour des européens qui ont l'habitude de voyager librement, sans contraintes avec une simple pièce d'identité.

Par exemple, en 2021 pour aller en Grèce en provenance d'un pays considéré comme vert (avec un taux d'incidence faible du virus), il faut un certificat de vaccination ou un test PCR négatif de moins de 48 heures ou un certificat de rétablissement de moins de 6 mois. Il faut ajouter à cela un formulaire de localisation aussi appelé PLF. Ce PLF est un document indispensable pour aller en Grèce¹²⁴.

Les compagnies aériennes ont pour obligation de le rappeler lors de l'achat du titre de transport. Néanmoins environ deux personnes en moyenne par vol sont refusées à bord car elles n'ont pas prévu ce formulaire.

Si la facilité pour voyager a été bénéfique au marché du transport aérien, une partielle fermeture, ou l'apparition de règles supplémentaires ont eues l'effet inverse. L'envie de voyager est réduit en raison des démarches administratives à régler au préalable.

La fréquentation des avions s'est considérablement réduite même en période dite « de déconfinement ».

Le nombre de voyage prévus en Europe a drastiquement diminué.

Tous ces facteurs ont enfoncé les finances des compagnies européennes obligeant l'Etat à les protéger, à prendre des mesures protectionnistes.

II] L'impact sur la politique des aides d'états : retour d'un protectionnisme

Un arrêt soudain de l'activité économique ne s'était jamais produit.

Le secteur de l'aérien connaît des crises tous les 15 ans environ¹²⁵. En revanche, ce sont toujours des crises qui impactent le marché de l'aéronautique pendant peu de temps et avec une ampleur moindre. Un tel bouleversement de l'économie et sur une période plus longue se rapproche plus de ce qui a été rencontré pendant les guerres mondiales. Ce rapprochement fait d'ailleurs écho aux discours du président de la République E. Macron en date du 16 mars 2020 nous déclarant à plusieurs reprises que « *nous sommes en guerre* ».

A l'instar, de l'après-guerre des années 1950 l'état s'est révélé très protectionniste. Ce protectionnisme s'est fait remarquer par la politique française du «quoi qu'il en coûte» (A).

Ce regain du protectionnisme, accompagné d'une nouvelle politique concernant les aides d'Etats a conduit à un net recul du libéralisme (B).

¹²⁴ Ambassade de France. (2021, 27 juillet). Consulat de France à Athènes. Consulat de France à Athènes. <https://gr.ambafrance.org/Covid19-Gr>

¹²⁵ Voir note 21 et schéma de croissance du transport aérien

A/ La politique française du quoi qu'il en coûte

La politique du « quoi qu'il en coûte » découle de la protection suprême du droit à la vie défendue par l'article 2 de la Convention Européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme (CESDH).

Ce précepte transmet l'idée que la santé n'a pas de prix et que le gouvernement s'engage à mobiliser les éléments financiers afin de porter assistance à tous et sauver des vies « quoi qu'il en coûte ». Le quoi qu'il en coûte défendant des vies s'est étendu aux entreprises afin de ne pas ajouter « *aux difficultés sanitaires la peur de la faillite pour les entrepreneurs, l'angoisse du chômage et des fins de mois difficiles pour les salariés.* »¹²⁶ Aussi, tout a été « *mis en œuvre pour protéger nos salariés et pour protéger nos entreprises quoi qu'il en coûte, là aussi.* »¹²⁷.

Ainsi certaines sociétés, certaines compagnies aériennes ont reçu d'importantes aides par l'Etat (1).

Ces aides ont été accordées alors même que les perspectives de remboursement restent difficiles (2) à envisager.

1 D'importantes aides pour les sociétés de l'état

Pour compenser les pertes subies par l'industrie du transport aérien et afin de les aider à se relever de cette terrible crise, l'Etat Français a décidé d'accorder d'importantes aides à ce secteur.

L'union des aéroports Français (UAF) avait demandé fin mai 2020 des aides de l'Etat afin de leur « *garantir leur pérennité financière* »¹²⁸.

L'UAF sollicite l'aide de l'Etat pour « *assumer sur son budget le coût du déficit de financement 2020 des missions régaliennes de sûreté et sécurité aéroportuaires (estimé aujourd'hui à 500 millions d'euros)* »¹²⁹. Cette aide de l'Etat est un prêt « une avance » que l'UAF devra rembourser à terme.

Afin de sauver l'avionneur Airbus mais surtout sauver un maximum d'emplois¹³⁰ l'Etat a annoncé des aides de plusieurs millions d'euros, voir milliards d'euros.

¹²⁶ Adresse aux Français, 16 mars 2020. (2020, 16 mars). elysee.fr. <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/03/16/adresse-aux-francais-covid19>

¹²⁷ Adresse aux Français, 16 mars 2020. (2020, 16 mars). elysee.fr. <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/03/16/adresse-aux-francais-covid19>

¹²⁸ Fabi, S. (2020, 14 juin). |L'État va avancer 300 millions d'euros aux aéroports français pour les mesures sanitaires. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2020-06-14-letat-va-avancer-300-millions-deuros-aux-aeroports-francais-pour-les-mesures-sanitaires-5220834.html>

¹²⁹ Fabi, S. (2020, 14 juin). |L'État va avancer 300 millions d'euros aux aéroports français pour les mesures sanitaires. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2020-06-14-letat-va-avancer-300-millions-deuros-aux-aeroports-francais-pour-les-mesures-sanitaires-5220834.html>

¹³⁰ Duteuil, E. É. P. B. D. (2020, 1 juillet). Coronavirus : les aides de l'État à Airbus vont-elles permettre de sauver des emplois ? Europe 1. <https://www.europe1.fr/economie/coronavirus-queles-aides-propose-letat-pour-venir-en-aide-a-airbus-3978640>

Au total c'est près de 15 milliards d'euros qui vont être investis dans le secteur de l'aéronautique français afin de préserver au mieux les entreprises¹³¹.

La majeure partie de ces aides sont perçues par ADP, Airbus et Air France.

La compagnie Air France va bénéficier à elle seule d'un peu moins de la moitié du plan de relance de l'industrie aéronautique. En effet c'est près de 7 milliards d'euros qui ont été promis à Air-France en juin 2020¹³². Un premier prêt de l'Etat a été consenti à Air-France de 3 milliards d'euros qui devait être remboursé sur 4 ans. En avril 2021, ce prêt a été remplacé par un prêt en fonds propres de l'Etat dans l'entreprise.

Cette action a pour but de laisser le temps à Air-France de rembourser sur plusieurs années. L'idée est qu'Air France n'aura plus de date pour rembourser le prêt. L'aide est passée de provisoire à définitive¹³³.

En outre l'Etat va monter au capital d'Air-France à hauteur de 1 milliards d'euros passant ainsi à 29.9% du capital d'Air France et devenant ainsi le premier actionnaire de la compagnie¹³⁴.

Les sociétés recevant la majorité des aides sont Air France, Airbus et Aéroport de Paris. Ces trois sociétés ont pour point commun que leur actionnaire majoritaire est l'Etat lui-même. En effet, la participation de la France dans le capital d'Air France est de 28.6%, il est également actionnaire d'Airbus à 11%¹³⁵ et actionnaire de 50.6% des aéroport de Paris¹³⁶.

Les autres compagnies, qui ne sont pas détenues par l'Etat Français n'ont pas eu autant d'aides voire pas du tout.

Par exemple, les compagnies Air Caraïbes et French Bee sont détenues par le groupe Dubreuil¹³⁷. Ces deux compagnies se sont plaintes des différences faites lors de

¹³¹ La France annonce un plan d'aide de 15 milliards d'euros pour l'industrie aéronautique. (2020, 9 juin). Courrier international. <https://www.courrierinternational.com/revue-de-presse/sauvetage-la-france-annonce-un-plan-daide-de-15-milliards-deuros-pour-lindustrie>

¹³² Duclos, F. (2020, 9 juin). Aides d'Etat : 8 milliards pour l'aéronautique française. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2020-06-09-aides-detat-8-milliards-pour-laeronautique-francaise-5220748.html>

¹³³ F. (2021b, avril 6). VIDEO. Bruno Le Maire annonce une nouvelle aide de 4 milliards d'euros à Air France, qui doit rendre 18 créneaux. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/greve-a-air-france/video-bruno-le-maireannonce-une-nouvelle-aide-de-4milliards-d-euros-a-air-france-quidoit-rendre-18creneaux-a-orly_4361349.html

¹³⁴ F. (2021b, avril 6). VIDEO. Bruno Le Maire annonce une nouvelle aide de 4 milliards d'euros à Air France, qui doit rendre 18 créneaux. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/greve-a-air-france/video-bruno-le-maireannonce-une-nouvelle-aide-de-4milliards-d-euros-a-air-france-quidoit-rendre-18creneaux-a-orly_4361349.html

¹³⁵ Wikipedia contributors. (2021b, juin 28). Airbus (groupe). Wikipédia. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Airbus_\(groupe\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Airbus_(groupe))

¹³⁶ Actionariat. (2018, 31 décembre). Aéroports de Paris. <https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances/actions-aeroports-de-paris/actionariat>

¹³⁷ GROUPE DUBREUIL - Fiche de l'entreprise GROUPE DUBREUIL : Actionnaires Filiales - Siren 320651649. (2021, 29 juillet). Actionariat verif BFM. <https://www.verif.com/actionnaires-filiales/GROUPE-DUBREUIL-320651649/>

l'attribution des aides alors qu'elles sont toutes dans la même situation financière et ont connu les mêmes restrictions de vols¹³⁸. C'est d'ailleurs sur le fait que les restrictions ont été imposées par l'Etat qui pousse le vice-président d'Air Caraïbes et président de French Bee à demander un soutien égal à l'Etat. Il a déclaré « *Nous demandons à l'Etat d'être aidés parce que nous avons subi quelque chose d'exceptionnel et parce que nous subissons les conséquences de mesures qu'il a prises* ». Air Caraïbes et French Bee demandent du soutien en soulignant le fait qu'ils étaient bénéficiaires avant la crise et qu'ils n'ont rien reçu¹³⁹.

Les compagnies mettent en avant cette différence de revenus avant crise pour justifier leur capacité de remboursement meilleure pour les prêts garantis par l'Etat alors que celle des compagnies étatiques sont difficilement envisageables.

2 Les difficiles perspectives de remboursement

Les résultats d'Air France avant la crise n'étaient pas très bons¹⁴⁰.

La société a dû procéder à de nombreux plans de restructuration incluant souvent des licenciements pour essayer de réduire ses pertes.

En 2008/2009, Air France avait déjà diminué ses effectifs de près de 2.400 postes¹⁴¹. 3.000 postes de plus ont été supprimés par la suite et jusqu'en 2011¹⁴².

Des aides d'Etats avaient déjà été accordées à la compagnie avant la crise de Covid 19 afin de la soutenir dans son plan de relance financier et de restructuration.

La situation financière chez Air France est telle que pendant plusieurs années AF n'a recruté aucun pilote de ligne. La société Française avait des formations de pilote de ligne appelé « Cadet de l'Air » qu'elle a stoppé pendant une dizaine d'années. Le programme dit des cadets de l'air avait réouvert l'année précédant la crise de Covid 19¹⁴³. Ces formations ont été suspendues avec le covid.

¹³⁸ Outre-mer 1ère. (2021, 10 avril). Air Caraïbes réclame des aides d'Etat pour être à égalité avec ses concurrentes. Outre-mer la 1ère. <https://la1ere.francetvinfo.fr/air-caraibes-reclame-des-aides-d-etat-pour-etre-a-egalite-avec-ses-concurrentes-980617.html>

¹³⁹ Air Caraïbes et French Bee appellent l'Etat à l'aide : « Il va bien falloir qu'on aide tout le monde ». (2021, 11 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Q_fFn9b01Ow&ab_channel=RTFrance

¹⁴⁰ Pommier, P. S. (2018, 15 mai). Les mauvais comptes d'Air France. LExpansion.com. https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/les-mauvais-comptes-d-air-france_2007723.html

¹⁴¹ latribune.fr & latribune.fr. (2009, 15 avril). Air France prévoit la suppression de 3.000 postes d'ici 2011. La Tribune. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20090415trib000367143/air-france-prevoit-la-suppression-de-3.000-postes-d-ici-2011.html>

¹⁴² Par L'EXPRESS.fr et. (2021, 29 juillet). Air France-KLM confirme la suppression de 2500 postes. L'Express.fr. https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/air-france-klm-confirme-la-suppression-de-2500-postes_754196.html

¹⁴³ DEVENIR PILOTE DE LIGNE AIR FRANCE | Air France - Corporate. (s. d.). Air France. Consulté le 29 juillet 2021, à l'adresse <https://corporate.airfrance.com/fr/etre-pilote-de-ligne-air-france#:~:text=La%20formation%20de%20base%2C%20totalement,80%20C3%A0%20100%25%20du%20SMIC.>

Le licenciement, l'arrêt d'emploi ou la formation sont souvent des indicateurs de la santé économique d'une entreprise. En l'occurrence, Air France a connu des fluctuations importantes. La stabilité financière du groupe Air France KLM était déjà très fragile avant la pandémie mondiale.

Pour pallier cette instabilité financière l'Etat a souvent investi dans Air France ce qui a été critiqué par ses concurrents.

Par exemple, Ryanair s'est plaint auprès de la commission européenne d'aides indûment perçues par la compagnie tricolore¹⁴⁴. Cette action n'a pas abouti car la qualification d'aide d'Etat n'a pas été retenue. Pourtant le financement était bien présent.

La santé financière du groupe rend difficile les perspectives de remboursement des prêts garantis par l'Etat.

De plus, le retour à la normale, en matière de transport aérien, n'est pas prévu avant plusieurs années ce qui rend le remboursement du prêt encore plus difficile.

Cette difficulté de remboursement est reconnue par l'Etat, par la commission européenne et par la compagnie elle-même au moment où le prêt est converti en investissement en fonds propres dans l'entreprise.

L'investissement en fonds propres fait passer l'aide d'un prêt à échéance déterminée de 4 ans à un prêt à durée indéterminée qu'Air France remboursera « *plus tardivement* »¹⁴⁵. Cette action est un aveu à demi-mot de la difficulté de remboursement qu'Air France va connaître à l'avenir.

L'Etat en faisant cette action devient actionnaire majoritaire et protège la compagnie. Mais cette mesure prouve surtout le recul du libéralisme en temps de crise.

B/ Le recul du libéralisme en période de crise

Le libéralisme est la « *Doctrine selon laquelle la liberté économique, le libre jeu de l'entreprise ne doivent pas être entravés* »¹⁴⁶.

Les aides d'Etats sont vues comme une entrave à ce libre jeu de l'entreprise et donc au libéralisme. Le recul du libéralisme est donc alimenté par l'investissement de l'état dans les compagnies aériennes (1).

Le libéralisme est souvent associé à une libre et forte concurrence.

Actuellement, cette concurrence libre et non faussée est mise à mal par les aides d'Etat d'autant plus que certaines compagnies sont mises à l'écart de ce programme d'aide (2).

¹⁴⁴ Challenges.fr. (2007, 16 mai). Ryanair porte plainte contre Air France pour aide d'Etat. Challenges. https://www.challenges.fr/entreprise/ryanair-porte-plainte-contre-air-france-pour-aide-d-etat_395279

¹⁴⁵ F. (2021b, avril 6). VIDEO. Bruno Le Maire annonce une nouvelle aide de 4 milliards d'euros à Air France, qui doit rendre 18 créneaux. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/greve-a-air-france/video-bruno-le-maireannonce-une-nouvelle-aide-de-4milliards-d-euros-a-air-france-quidoit-rendre-18creneaux-a-orly_4361349.html

¹⁴⁶ Définition du dictionnaire Le Petit Robert 2021 Libéralisme.

1. L'investissement de l'état dans les compagnies

Avant la Crise du Covid-19 les investissements de l'Etat dans les compagnies aériennes ou dans les sociétés du secteur de l'aéronautique n'étaient pas d'actualité. C'est plus la situation inverse qui dominait le marché.

Par exemple, l'Etat avait pour projet de privatiser les aéroports de Paris. Cette discussion concernant la privatisation des aéroports de Paris avait été très politisée. Un référendum d'initiative populaire avait été envisagé¹⁴⁷.

Néanmoins, ce référendum n'a jamais eu lieu car le conseil constitutionnel a constaté un défaut de soutien d'au moins un dixième des électeurs inscrits sur les listes électorales¹⁴⁸.

Ce sujet de privatisation faisait débat encore la veille de l'apparition du Covid. Actuellement, et comme le soutient la ministre du travail Elisabeth Borne ce sujet « *n'est pas celui des mois qui viennent et au-delà de 2022 on verra* »¹⁴⁹.

Dans ces conditions il est étonnant de voir que l'Etat n'a pas hésité à convertir un prêt de 3 milliards d'euros en fonds propres pour la société Air France.

Bruno Lemaire le ministre de l'économie annonce cette mesure comme « *une bonne nouvelle pour tous les Français* ». Cette mesure est acceptée car l'Etat protège une des « *entreprises stratégiques françaises* », comme le dit le ministre.

Le but de cette manœuvre est de protéger, in fine, l'économie Française. Le gouvernement Français fait donc le choix de protéger l'économie nationale en investissant dedans, en l'aidant, en la subventionnant pour que l'entreprise tricolore puisse affronter la concurrence étrangère à terme. Ce qui est la définition même du protectionnisme.

Le dictionnaire Larousse affirme que le protectionnisme est un « *Système consistant à protéger l'économie d'un pays contre la concurrence étrangère au moyen de mesures tarifaires (droits de douane) et non tarifaires (quotas, contingents, normes, subventions à l'exportation)* ». ¹⁵⁰ Nous retrouvons parfaitement l'action de l'Etat envers Air France dans cette définition.

¹⁴⁷ Fondement juridique du référendum d'initiative populaire Article 11 de la constitution « Un référendum portant sur un objet mentionné au premier alinéa peut être organisé à l'initiative d'un cinquième des membres du Parlement, soutenue par un dixième des électeurs inscrits sur les listes électorales. Cette initiative prend la forme d'une proposition de loi et ne peut avoir pour objet l'abrogation d'une disposition législative promulguée depuis moins d'un an. »

¹⁴⁸ Conseil Constitution décision n° 2019-1-8 RIP du 26 mars 2020 relative au nombre de soutiens obtenus par la proposition de loi visant à affirmer le caractère de service public national de l'exploitation des aéroports de Paris <https://www.conseil-constitutionnel.fr/decision/2020/201918RIP.htm>

¹⁴⁹ Capital.fr. (2020, 22 juin). ADP : le projet de privatisation sans doute repoussé à 2022. <https://www.capital.fr/entreprises-marches/adp-le-projet-de-privatisation-sans-doute-repousse-a-2022-1373311>

¹⁵⁰ Larousse, (s. d.). Définitions : protectionnisme - Dictionnaire de français Larousse. Larousse. Consulté le 29 juillet 2021, à l'adresse <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/protectionnisme/64514>

Ce protectionnisme pour les compagnies françaises se fait au détriment des autres compagnies présentes sur le marché européen.

2. Certaines compagnies mise à l'écart

L'Etat a pu investir dans certaines compagnies aériennes mais pas dans toutes.

Ceci est dû au fait qu'il est impossible économiquement d'investir autant dans les autres compagnies que dans Air France.

L'Etat dispose de « poches profondes » mais pas infinies pour autant.

Il a dû s'endetter pour faire de tels investissements et ne peut pas reproduire cette action sans cesse.

L'Etat devait donc faire le choix entre investir au moins dans toutes les compagnies de façon égalitaire ou d'investir plus dans un nombre restreint de sociétés. Chacune de ces solutions a ses avantages et ses inconvénients¹⁵¹.

Le délégué syndical Philippe Bourgain annonce dans une interview « *Il apparaît évident si l'on ne veut pas parler de concurrence déloyale ou de distorsion de concurrence que l'Etat va devoir mettre la main à la poche. Il n'y a pas de raison que dans le passé l'Etat ait aidé certaines compagnies, et aide encore, des compagnies qui ne sont pas productives ou peu bénéficiaires et de ne pas aider une compagnie privée bénéficiaire depuis sa création* »¹⁵². On comprend dans cette interview que les compagnies Air Caraïbes et French Bee se sentent complètement mises de côté du fait de leur caractère privé.

Cette décision d'aider certaines compagnies au détriment d'autres est dangereuse pour la concurrence. En effet, les entreprises comme Air France vont pouvoir relancer leur économie avec des bases assurées par l'Etat tandis que d'autres vont devoir éponger les pertes avant de pouvoir espérer de nouveaux bilans à l'équilibre.

Dans le même interview de P. Bourgain il reconnaît que : « *le gouvernement prend des décisions qui ont pour conséquences l'arrêt du transport aérien. Il paraît donc normal si l'on ne veut pas que le secteur meure, il va falloir qu'il aide tout le monde* »¹⁵³. Tout en critiquant l'absence d'égalité dans la distribution des aides le délégué syndical reconnaît la nécessité de ces aides pour toutes les compagnies aériennes.

¹⁵¹ Voir infra la concurrence idéale impossible

¹⁵² Air Caraïbes et French Bee appellent l'Etat à l'aide : « Il va bien falloir qu'on aide tout le monde ». (2021, 11 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Q_fFn9b01Ow&ab_channel=RTFrance

¹⁵³ Air Caraïbes et French Bee appellent l'Etat à l'aide : « Il va bien falloir qu'on aide tout le monde ». (2021, 11 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Q_fFn9b01Ow&ab_channel=RTFrance

Section 2 – La nécessaire aide de l'état aux compagnies aériennes

L'impact de la crise sanitaire sur le marché aérien a eu pour effet de rendre nécessaire les aides de l'Etat aux compagnies aériennes.

Pour permettre d'accorder ces aides, l'Union Européenne a dû adapter sa réglementation (I).

En effet, bien que l'article 107 du TFUE prévoyait un régime extraordinaire en cas de perturbation grave à l'économie, ce régime ne s'est pas avéré suffisamment complet. La Commission Européenne a donc mis en place des encadrements temporaires pour bien définir et encadrer cette période de crise et permettre aux Etats de financer certaines entreprises gravement touchées.

L'application de cette réglementation (II) a amené à un essor considérable du nombre d'aides dans les compagnies.

I] L'adaptation de la réglementation pour cette pandémie

« Aux grands maux, les grands remèdes ». Le mal du moment semble être cette crise sanitaire ainsi que la crise économique induite.

Pour remédier à ce mal il existait le régime prévu par l'article 103 paragraphe 3 b) du TFUE (A). Ce régime met en place une possibilité de dérogation à l'interdiction des aides d'Etat en cas de perturbation grave de l'économie d'un pays membre.

Si une dérogation pour un tel mal était prévue, l'ampleur de ce mal lui ne l'était pas. Ce régime dérogatoire ne s'est pas avéré suffisant face à la crise sanitaire. C'est pourquoi des encadrements temporaires au droit des aides d'Etat sont entrés en vigueur(B) pour apporter des précisions quant aux aides applicables.

A/ L'applicabilité de l'article 107 § 3 b) TFUE

Il est possible pour un ou plusieurs états d'accorder des dérogations à certaines obligations du droit des aides d'Etat en cas de grave difficultés de l'économie de cet Etat.

Les conditions d'application (1) décrit donc un régime extraordinaire.

Ce régime aura pour effet (2) d'autoriser les aides d'Etat, ordinairement réprimées.

1. Les conditions d'application

L'article 107 paragraphe 3 du TFUE dispose que :

« 3. *Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur :*

a) les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, ainsi que celui des régions visées à l'article 349, compte tenu de leur situation structurelle, économique et sociale,

- b) les aides destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre,*
- c) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun,*
- d) les aides destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges et de la concurrence dans l'Union dans une mesure contraire à l'intérêt commun,*
- e) les autres catégories d'aides déterminées par décision du Conseil sur proposition de la Commission. »*

Ce paragraphe donne les aides considérées comme compatibles avec le marché européen. La majorité de ces aides compatibles sont celles destinées à promouvoir, à développer un secteur¹⁵⁴.

Le régime exceptionnel est dans le b du troisième paragraphe de l'article 107.

Ce régime est condition à la « *perturbation grave de l'économie d'un Etat membre* ». Cette exception a très peu servi par le passé. Elle avait été utilisée en faveur des entreprises des Etats membres à la suite du choc pétrolier de 1974.

La principale utilisation de cet article s'est faite lors de la crise économique et financière de 2008. Le but de cette exception est de permettre à l'Etat de donner « un coup de pouce » aux entreprises subissant des conditions de marché très tendues afin qu'elles puissent repartir le plus vite possible. Le but était d'éviter les faillites à terme.

Une perturbation grave à l'économie est ponctuelle et doit être qualifiée par l'Union Européenne de perturbation grave à l'économie.

En revanche, le simple fait de ne pas vouloir perdre une compagnie ou d'avoir des problèmes d'approvisionnement n'est pas identifié comme tel.

La crise du covid 19 a été reconnue comme une perturbation grave à l'économie des différents Etats membres. Tout d'abord du fait de l'arrêt total des industries pendant la crise, ce qui n'est pas anodin, mais aussi des conséquences économiques et financières qui en résultent.

Dans un arrêt du 19 mai 2021 le tribunal de l'Union Européenne reconnaît sans difficulté que la pandémie de Covid 19 est une perturbation grave à l'économie¹⁵⁵.

¹⁵⁴ Voir supra promotion d'un territoire ou d'une région.

¹⁵⁵ Tribunal de l'UE, 9 mai 2021, Ryanair contre commission Européenne point 29 « Il y a lieu de considérer que, dès lors que l'existence tant d'une perturbation grave de l'économie espagnole du fait de la pandémie de COVID-19 que des effets négatifs majeurs de cette dernière sur l'économie espagnole sont établis à suffisance de droit dans la décision attaquée, l'objectif du régime d'aides en cause satisfait aux conditions posées par l'article 107, paragraphe 3, sous b), TFUE. »

Lorsque la perturbation grave à l'économie d'un Etat membre est reconnue, elle ne suffit pas à justifier à elle seule les aides d'Etats.

Les autres dispositions du traité ne doivent pas être bafouées pour autant.

Par exemple, dans l'arrêt du tribunal de l'UE précité Ryanair se plaignait de l'inégalité découlant de l'application de l'aide.

Le tribunal affirme expressément dans son point 25 que « *Selon la jurisprudence, il résulte de l'économie générale du traité que la procédure prévue à l'article 108 TFUE ne doit jamais aboutir à un résultat qui serait contraire aux dispositions spécifiques du traité. Dès lors, une aide d'État qui, par certaines de ses modalités, viole d'autres dispositions du traité ne peut être déclarée compatible avec le marché intérieur par la Commission. De même, une aide d'État qui, par certaines de ses modalités, viole les principes généraux du droit de l'Union, tel que le principe d'égalité de traitement, ne saurait être déclarée compatible avec le marché intérieur par la Commission* ». ¹⁵⁶

Ainsi, les bases de la concurrence comme l'égalité, promues par le traité doivent être respectées même si une situation extraordinaire est reconnue.

Si ces conditions sont respectées l'Etat va bénéficier des effets de ce régime dérogatoire.

2. Les effets de ce régime dérogatoire

Lorsque la situation exceptionnelle est identifiée et que l'aide ne viole pas les dispositions spécifiques du traité alors elle n'est pas interdite.

C'est le premier effet de cette exception. Ce sera bien une aide qui sera reconnue mais elle sera compatible avec le marché comme annoncé au début du paragraphe 3 de l'article 107.

Les aides associées à la perturbation grave à l'économie sont limitées dans le temps. Il n'est pas possible de se fonder indéfiniment sur cette base légale pour autoriser des aides d'Etat. Le régime dérogatoire n'aura donc pas pour effet de légaliser des lignes ou des subventions à long terme pour les compagnies aériennes. Dans cette partie de l'article 107 une limitation temporelle est sous-entendue. Le but n'est pas que l'Etat substitue l'acteur dans le marché mais simplement qu'il l'aide à repartir sur des bases saines pour appréhender au mieux le marché bien que bouleversé.

Le but de cette dérogation était que le droit des aides d'Etat soit le plus résilient possible. Cette disposition a été insérée pour que, quel que soit l'état du marché, le droit ait une

¹⁵⁶ Tribunal de l'UE, 9 mai 2021, Ryanair contre commission Européenne point 29 + Arrêt du 15 avril 2008, Nuova Agricast, C-390/06, EU:C:2008:224, points 50 et 51, + Arrêt du 22 septembre 2020, Autriche/Commission, C-594/18 P, EU:C:2020:742, point 44
https://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=TUE_LIEUVIDE_2021-05-19_T62820#texte-integral

réponse. Les rédacteurs avaient consciences de la mouvance de l'économie et des fluctuations du marché.

Tout système de droit possède un régime extraordinaire pour pouvoir répondre à un vaste nombre de situations.

Néanmoins, ce régime dérogatoire, bien que performant pendant la crise économique et financière de 2008 n'a pas été suffisant pour la pandémie de covid 19 de 2020.

La commission européenne a dû préciser le droit des aides d'Etats et a dégagé les encadrements temporaires afin de répondre au mieux aux demandes des Etats.

B/ Les encadrements temporaires des aides d'état

En mars, avril puis en mai 2020 la Commission a décidé de publier des encadrements temporaires des aides d'Etats. Ces encadrements ont pour but de donner la possibilité de recourir aux aides d'Etats de façon plus simple, plus flexible.

Ainsi les membres de l'UE peuvent financer les entreprises qui pâtissent de la pandémie de coronavirus¹⁵⁷.

La Commission affirme dans son communiqué de presse que le but de ces encadrements est d'assouplir les règles afin que les aides puissent être données plus facilement et ainsi faire repartir l'économie.

La commission reconnaît que toutes les entreprises sont impactées par le Covid, même celles qui étaient en bonne santé financière avant le Covid : « *Compte tenu des circonstances exceptionnelles liées à la flambée de COVID-19, toutes les catégories d'entreprises peuvent être confrontées à une grave insuffisance de liquidités. L'entreprises solvables aussi bien que les entreprises moins solvables peuvent avoir à faire face à une pénurie soudaine, voire à une absence de liquidités.* »¹⁵⁸.

C'est cette perturbation exceptionnelle qui justifie la mise en place de ces mesures exceptionnelles.

Le but est aussi d'éviter les réactions en chaîne, les fermetures d'entreprises à la suite, l'effet boule de neige. « *Si le flux de crédits est drastiquement limité, l'activité économique ralentira brusquement, et les entreprises auront du mal à payer leurs fournisseurs et leurs salariés.* »¹⁵⁹ A l'instar du droit des entreprises en difficultés qui fait tout pour que la disparition d'une société n'engendre pas d'autres disparitions.

¹⁵⁷ Gryonfogel, C. (2020). Droit européen de la concurrence et covid-19 : l'assouplissement des règles antitrust. Dalloz Actualité. Published.

¹⁵⁸ Commission Européenne. (2020b, mars 20). Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 [Communiqué de presse]. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320\(03\) PAGE 1 § 4](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320(03) PAGE 1 § 4)

¹⁵⁹ Commission Européenne. (2020b, mars 20). Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 [Communiqué de presse]. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320\(03\) PAGE 1 § 5](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320(03) PAGE 1 § 5)

Les aides sont toujours fondées sur la base de l'article 107 paragraphe 3 b) du TFUE, les encadrements temporaires permettent de donner les différentes applications possibles. Les encadrements temporaires prévoient cinq types d'aides différentes. Ce sont les suivantes¹⁶⁰ :

1. Aides sous forme de subventions directes, d'avances remboursables ou d'avantages fiscaux
2. Aides sous forme de garanties sur les prêts
3. Aides sous forme de taux d'intérêt bonifiés pour les prêts
4. Aides sous forme de garanties et de prêts acheminées par des établissements de crédit ou d'autres établissements financiers
5. Assurance-crédit à l'exportation à court terme

Ces encadrements ont permis d'autoriser des aides comme la création du fond de solidarité en France.

En outre, des conditions spécifiques à chaque type d'aide ont été ajoutées, par exemple, des aides sous forme de subventions directes, d'avances remboursables ou d'avantages fiscaux :

- a) Il faut que l'aide n'excède pas 800 000 EUR par entreprise sous forme de subventions directes, d'avances remboursables, d'avantages fiscaux ou d'avantages en termes de paiements ; tous les chiffres utilisés sont des montants bruts, c'est-à-dire avant impôts ou autres prélèvements ;
- b) L'aide est octroyée sur la base d'un régime s'accompagnant d'un budget prévisionnel
- c) L'aide peut être octroyée à des entreprises qui ne sont pas en difficulté et/ou à des entreprises qui n'étaient pas en difficulté au 31 décembre 2019, mais qui ont connu ou commencé à connaître des difficultés par la suite en raison de la flambée de COVID-19 ;
- d) L'aide est octroyée au plus tard le 31 décembre 2020

Toutes ces dispositions données dans les « *Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19* » ont pour but de conditionner l'attribution des aides.

Ces conditions agissent comme garde-fou pour l'attribution des aides aux entreprises.

¹⁶⁰ Commission Européenne. (2020b, mars 20). Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 [Communiqué de presse]. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320(03))

Lorsque l'Etat souhaite attribuer une aide ou un plan d'aide, comme l'aide à Air France ou le plan de solidarité national, il doit veiller à répondre à l'ensemble de ces conditions pour que l'aide soit reconnue comme compatible avec le marché intérieur.

En outre la commission a présenté diverses options dont les états membres disposent en dehors du champ d'application du contrôle des aides d'états assuré par l'UE et qu'ils peuvent mettre en place sans aucune intervention de la commission.

Ces mesures sont par exemple : l'octroi de subventions salariales, la suspension du paiement de l'impôt sur les sociétés, taxe sur la valeur ajoutée ou des cotisations sociales ou encore le soutien financier direct aux consommateurs en cas d'annulation de services ou de billets qui ne sont pas remboursés par les opérateurs concernés¹⁶¹.

En avril 2020, la commission a décidé d'insérer de nouveaux types d'aides.

Au total c'est 10 types d'aides qui peuvent être accordée aux entreprises dans le cadre des encadrements temporaires¹⁶².

De manière générale l'Union Européenne a décidé d'assouplir ces règles de droit de la concurrence.

En effet, mêmes les règles de concentration ont été revues pour être plus adaptées à la crise sanitaire. Par exemple, la commission a créé de nouveaux critères d'évaluation antitrust pour le secteur de la santé et la coopération entre entreprises afin de ne pas connaître de pénurie de médicaments¹⁶³. Ces règles bien qu'elles ne relèvent pas du droit des aides d'Etats viennent aider les entreprises.

¹⁶¹ Commission Européenne. (2020b, mars 13). Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, à la Banque centrale européenne, à la Banque européenne d'investissement et à l'Eurogroupe - Réaction économique coordonnée à la flambée de COVID-19, COM [Communiqué de presse]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52020DC0112>

¹⁶² Commission Européenne. (2020d, avril 4). COMMUNICATION DE LA COMMISSION Modification de l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'Etat visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 [Communiqué de presse]. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021XC0201\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021XC0201(01))

(i) subventions directes, apports de fonds propres, avantages fiscaux sélectifs et versement d'avances ;
(ii) garanties publiques sur les prêts contractés par des entreprises ;
(iii) prêts publics bonifiés octroyés aux entreprises ;
(iv) garanties pour les banques qui acheminent les aides d'Etat vers l'économie réelle ;
(v) aides publiques sous forme d'assurance-crédit à l'exportation à court terme ;
(vi) soutien à la recherche et au développement (R&D) liés au coronavirus ;
(vii) soutien à la construction et au développement d'installations d'essai ;
(viii) soutien à la fabrication de produits utiles pour combattre la pandémie de coronavirus ;
(ix) soutien ciblé sous forme de reports d'imposition ou de taxation et/ou de suspensions des cotisations de sécurité sociale ;
(x) soutien ciblé sous la forme de subventions salariales.

¹⁶³ Gryonfogel, C. (2020). Droit européen de la concurrence et covid-19 : l'assouplissement des règles antitrust. Dalloz Actualité. Published.

Ces nouvelles réglementations prouvent que le droit de la concurrence, mais plus particulièrement le droit des aides d'Etat s'est assoupli pour faire face à la crise. L'application de ces nouvelles réglementations en est la preuve et la conséquence.

II] L'application de ces nouvelles réglementations

En cette période de crise, l'application des réglementations, majoritairement nouvelles, s'est avérée particulière.

Les Etats ont pu donner des aides directes aux compagnies aériennes (A) c'est-à-dire financer les compagnies et leur donner des liquidités. Ces aides ont été aussi parfois indirecte comme, par exemple, la levée de l'obligation d'affréter des lignes de façon régulière : l'exemple des slots (B).

A/ Les aides d'Etats directes aux compagnies aériennes

Des aides directes des Etats membres de l'Union européenne ont été mises en place pour les compagnies aériennes.

Les aides sont conditionnées quant à leur forme par les encadrements temporaires et les différentes réglementations de l'Union européennes, les Etats ont, eux, décidés de conditionner l'octroi des aides à certains types de compagnies.

En effet, les Etats ont donné des conditions pour obtenir l'aide afin de restreindre le nombre de sociétés éligibles. Presque tous les pays européens ont décidé de mettre en place des aides pour les compagnies aériennes. De manière générale les compagnies visées par ces aides sont les compagnies majors, les compagnies nationales.

Par exemple la Suède n'a aidé que les compagnies disposant d'une licence suédoise avant fin 2019, à la condition que les vols effectués par la compagnie ne soient pas des vols nolisés (c'est-à-dire des vols charter) et enfin la compagnie ne devait pas être en déficit en 2019. Ces conditions d'éligibilités ont pour effet que seules les petites compagnies suédoises peuvent être éligibles ainsi que Scandinavian Airlines System, dit aussi SAS¹⁶⁴ ou BRA, Norwegian et Air Sweden¹⁶⁵.

En France, des aides pour l'industrie aéronautiques ont été mises en place. Certaines compagnies ont pu obtenir des prêts garantis par l'Etat mais la compagnie ayant touché le plus de fonds est Air France¹⁶⁶. Ce sont plusieurs millions qui seront donnés directement à la compagnie.

¹⁶⁴ Recours introduit le 1^{er} mai 2020 Ryanair c/ Commission Affaire T-238/20 concernant l'aide d'Etat SA 56812

¹⁶⁵ Blancmont, T. (2021, 18 février). Justice : Air France et SAS Scandinavian 1, Ryanair 0. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2021-02-18-justice-air-france-et-sas-scandinavian-1-ryanair-0-5226074.html>

¹⁶⁶ Voir supra « Certaines compagnies mises à l'écart ».

Le Danemark¹⁶⁷ et l'Espagne ont aussi décidé de financer leur compagnie nationale directement.

Des compagnies comme Ryanair qui ne sont pas des majors se retrouvent un peu lésées. C'est pourquoi près de 10 recours¹⁶⁸ ont été formés par Ryanair qui ne peut bénéficier d'aucune aide et qui estime qu'il y a une distorsion de concurrence entre les compagnies aériennes¹⁶⁹.

Le but de ces aides directes aux compagnies est de permettre le remboursement des billets pour les vols non effectués et leur donner des liquidités.

Les aides directes aux compagnies permettent de répondre aux besoins de fonds actuel. D'autres aides indirectes ont été instaurées. Par exemple, en France le report des charges salariales a été mis en place. Ce type d'aide ne suffit pas pour les compagnies, d'autant plus que les charges salariales devront être payées à l'avenir, elles ne sont pas supprimées mais reportées.

B/ Des aides adaptées aux circonstances pour les compagnies aériennes : l'exemple des slots

Ce n'est pas une aide au sens strict du terme mais une adaptation des réglementations au bénéfice des compagnies aériennes. En pratique ce fut aussi une aide pour les compagnies aériennes car sans cette mesure, les compagnies auraient creusé encore plus leur déficit.

Pour comprendre cette action il faut s'intéresser à l'obligation d'affréter des lignes (1) habituellement imposée aux compagnies.

La levée de cette obligation (2) met en lumière le caractère avantageux de cette mesure.

1. L'obligation de d'affréter les lignes

Les slots sont des créneaux horaires dont disposent les compagnies aériennes pour faire décoller ou atterrir un avion.

Une compagnie qui dispose d'un slot a donc une autorisation pour arriver ou partir d'un aéroport donné à une heure donnée.

Les slots sont attribués de plusieurs manières différentes. Lorsque beaucoup de créneaux sont disponibles, les compagnies peuvent choisir les horaires.

Lorsque la compagnie aérienne dispose d'un créneau sur une année, elle peut la conserver l'année d'après : c'est la règle du « *use-it or lose-it* ». Il faut que la compagnie

¹⁶⁷ CJUE, 14 avril 2021 affaire t-378/20 Ryanair c/ Commission (sas, danemark ; covid-19) <https://www.doctrine.fr/d/CJUE/2021/CJUE62020TA0378>

¹⁶⁸ A. (2021a, février 18). La justice européenne rejette les recours de Ryanair contre les aides à Air France et SAS. [www.euractiv.fr. https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/la-justice-europeenne-rejette-les-recours-de-ryanair-contre-les-aides-a-air-france-et-sas/](https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/la-justice-europeenne-rejette-les-recours-de-ryanair-contre-les-aides-a-air-france-et-sas/)

¹⁶⁹ Voir supra « certaines compagnies mises à l'écart »

affrète la ligne à plus de 80% de la saison pour être certaine de conserver le créneau horaire.

Ce mode de fonctionnement est appelé le «droit du grand-père» ou les droits historiques sur les slots.

Lorsqu'un slot est perdu, laissé par une compagnie ou lorsqu'une compagnie fait faillite il est possible de récupérer le créneau désormais vacant. Ces créneaux sont réservés aux nouveaux, c'est-à-dire les compagnies qui ont moins que 5% des slots de l'aéroport en question.

Normalement les échanges et les ventes de slots avec des contreparties financières sont interdites en Europe. Néanmoins, la monétisation des slots s'est vue souvent aux Royaume-Unis, quand ils étaient encore membres de l'Union Européenne, sans que l'Europe ne le sanctionne. Des slots peuvent être vendus à plusieurs millions d'euros¹⁷⁰, ce qui montre l'importance économique de ces créneaux horaires.

En effet, un créneau horaire peut jouer sur l'attractivité de la ligne, le nombre de passagers et donc le bénéfice effectué par la compagnie.

Par exemple, les créneaux horaires du week-end sont très prisés pour les départs en vacances des touristes. En fonction de l'aéroport ou de la ligne le slot peut être plus ou moins rentable. De ce fait, des aéroports comme Orly et Roissy sont plus attractifs qu'un aéroport excentré comme celui de Beauvais¹⁷¹.

Une compagnie qui détient beaucoup de slots doit veiller à les maintenir d'une année à l'autre sinon elle rencontrera des difficultés à obtenir de nouveau ces lignes. Une vraie pression est exercée sur les compagnies pour qu'elles n'annulent pas de vols et qu'elles respectent au maximum leurs engagements.

Ainsi on comprend l'importance de la préservation des slots et la raison pour laquelle des avions européens ont continué de voler pendant la crise sanitaire alors même qu'aucun passager n'était à l'intérieur.

Cette affaire des avions volants à vide à fait scandale¹⁷², l'Union Européenne a donc consenti à lever cette obligation pendant la crise.

¹⁷⁰ Duperrin, B. (2019, 28 novembre). Slots de décollage dans les aéroports : qu'est-ce que c'est et comment ça fonctionne ? TravelGuys. [https://www.travelguys.fr/2019/11/27/slots-de-decollage-dans-les-aeroports-quest-ce-que-cest-et-comment-ca-fonctionne/#:%7E:text=Un%20slot%20\(ou%20cr%C3%A9neau\)%20horaire,ou%20dans%20un%20a%C3%A9roport%20donn%C3%A9](https://www.travelguys.fr/2019/11/27/slots-de-decollage-dans-les-aeroports-quest-ce-que-cest-et-comment-ca-fonctionne/#:%7E:text=Un%20slot%20(ou%20cr%C3%A9neau)%20horaire,ou%20dans%20un%20a%C3%A9roport%20donn%C3%A9).

¹⁷¹ Baroux, J. (2010). Attribution des slots : comment la DGAC et Air France protègent leur pré carré. TourMaG.com, 1er journal des professionnels du tourisme francophone. https://www.tourmag.com/Attribution-des-slots-comment-la-DGAC-et-Air-France-protègent-leur-pre-carre_a41224.html

¹⁷² Simon-Doutreluingne, P. (2020, 22 mars). Des avions qui volent à vide pour conserver les créneaux aéroportuaires : retour sur la polémique. The Conversation. <https://theconversation.com/des-avions-qui>

2. L'obligation levée pour la crise

L'Union Européenne a, par le passé, accepté de lever le «droit du grand père» pour éviter les avions volants à vide.

Cette situation est arrivée 3 fois, toujours dû au fait qu'une crise a justifié cette action. Des moratoires avaient été mis en place après le 11 septembre 2001, pendant la crise du SARS en 2003 et enfin pendant la crise financière de 2009.

Pendant la crise du Covid 19, les compagnies aériennes ont demandé une nouvelle fois la suspension de cette obligation d'affréter des lignes¹⁷³.

De nombreuses photos ont circulé avec des avions presque entièrement vides, ce scandale a été repris par la presse¹⁷⁴.

Le transport aérien à mauvaise presse concernant l'écologie, ainsi apprendre que des avions circulaient pour conserver des créneaux horaires a choqué. De plus, faire voler ces aéronefs était une perte financière importante pour les compagnies aériennes.

L'Europe a donc consenti de lever cette obligation pour toutes les compagnies dans l'ensemble des aéroports européen. Cette mesure peut paraître normale mais elle ne l'est pas. En effet, geler le «droit du grand père» n'est pas sans conséquence sur l'exploitation aéroportuaire.

Lorsque le premier confinement a été levé les aéroports se sont battus pour « dégeler » cette règle.

Les compagnies n'étant plus contraintes d'affréter leurs lignes pouvaient désormais annuler leur vol à la dernière minute, empêchant ainsi l'aéroport de réattribuer les créneaux et ainsi de pouvoir percevoir les redevances aéroportuaires¹⁷⁵.

Sous couvert d'être une mesure écologique et économique, cette mesure s'apparente à une aide pour les compagnies aériennes au détriment des aéroports.

Si les aéroports n'ont pas reçu directement des fonds, cette action a eu pour but de leur éviter des pertes tandis que les aéroports devaient, eux, les subir. Ainsi, les compagnies

volent-a-vide-pour-conserver-les-creneaux-aeroportuaires-retour-sur-la-polemique-133943?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1584909160

¹⁷³ Gliszczynski, F., & Gliszczynski, F. (2020a, mars 9). Covid-19 : les gestionnaires des « slots » demandent à Bruxelles un moratoire sur le « droit du grand-père » des créneaux aéroportuaires. La Tribune. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/covid-19-les-gestionnaires-des-slots-demandent-a-bruxelles-un-moratoire-sur-le-droit-du-grand-pere-des-creneaux-aeroportuaires-841537.html>

¹⁷⁴ Dutheil, G. (2020a, mars 10). Le coronavirus contraint des compagnies à voler à vide pour garder leurs créneaux de décollage. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/10/le-coronavirus-contraint-des-compagnies-a-voler-a-vide-pour-garder-leurs-creneaux-de-decollage_6032480_3234.html

¹⁷⁵ Gliszczynski, F., & Gliszczynski, F. (2020, 3 septembre). Bras de fer entre les compagnies aériennes et les aéroports sur le maintien du gel des « slots ». La Tribune. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/bras-de-fer-entre-les-compagnies-aerienes-et-les-aeroports-sur-le-maintien-du-gel-des-slots-852741.html>

se sont retrouvées avantagées par rapport aux aéroports alors même que ceux-ci connaissent et subissent les mêmes pertes dues à la crise.

On remarque donc que les compagnies aériennes ont fortement été protégées par les réglementations du droit européen, au sens large, pendant la crise.

Normalement l'Etat est censé être libéral mais l'on peut constater qu'en temps de crise il revêt un costume bien différent et bien plus protectionniste.

L'Union Européenne a choisi d'accepter cette situation et a consenti aux aides de l'Etat, bien qu'elle ait choisi d'encadrer leur action.

Le but de ces aides pendant la crise était de sauver un maximum d'entreprises de la crise économique, conséquence directe de la crise sanitaire.

Si les Etats membres et l'Union Européenne ont décidé de protéger les compagnies aériennes pour éviter de voir le secteur disparaître, on peut néanmoins remarquer que certaines compagnies ont été privilégiées par rapport à d'autres.

Des inégalités de traitement se sont dégagées entre les différents types de compagnies : majors et low costs.

Chapitre 2 : L'inégalité entre les compagnies aériennes face aux aides accordées par l'état.

Du fait de la crise du Covid 19, les compagnies aériennes ont subi des pertes colossales. Ce sont plusieurs milliards de dollars qui ont été perdus dans l'industrie du transport aérien dans le monde entier. Des aides ont été mises en place par les gouvernements, notamment au sein de l'Union Européenne. Elles ont été décidées de façon isolée par chaque gouvernement mais avec l'approbation de la commission. Ce n'est pas au nom de l'Union Européenne que les aides ont été faites, la Commission a seulement joué son rôle de surveillance et de gardienne de l'application du traité.

On remarque que dans toutes les aides accordées se sont principalement les compagnies majors qui en sont bénéficiaires (Section 1).

Plusieurs compagnies autres que majors se sont plaintes de cette inégalité d'attribution. Si ces compagnies, majoritairement low-costs, se sont plaintes c'est que l'effet de ces aides inégales est très nocif pour le jeu de la concurrence européenne (Section 2).

Section 1 – Des aides principalement accordées aux compagnies majors

Les Etats n'ont pas accordé d'aides arbitrairement. Ce serait complètement violer le traité que d'accorder des aides pendant la crise sans les justifier.

Chaque Etat a dû justifier des dispositifs d'aides mis en place (I).

Aussi, ces aides n'ont pas été mises en place sans aucunes contreparties (II).

Pour aborder les justifications et les contreparties ce sera l'aide accordée par l'Etat Français à la compagnie Air France qui sera prise pour exemple.

I] Les justification de ces aides

Les aides ont dû être justifiées.

La première justification est celle de la conformité avec le traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne.

Cette conformité a été reconnue par la Commission Européenne et par la Cour de Justice de l'Union Européenne. Elles sont conformes au marché intérieur du fait que les membres connaissent des perturbations graves à l'économie selon l'article 107 § 3 du TFUE¹⁷⁶.

Puisque cet article est applicable, il est possible d'accorder des aides à certaines compagnies.

Il faut donc que l'Etat choisisse sous quelles formes, quels montants et pour quelles sociétés seront attribuées ces aides¹⁷⁷.

Ensuite les Etats vont devoir justifier ces aides pour qu'elles soient comprises de tous. Ainsi, les Etats vont justifier politiquement et juridiquement ces aides (A).

Puis elles vont être accompagnées de justifications économiques et sociales (B).

A/ Les justifications politiques et juridiques

Une aide de près de 7 milliards d'euros pour une compagnie aérienne ne peut pas être faite sans justifications politiques (1). On ne peut pas imaginer un gouvernement décider d'un financement si celui-ci n'a pas de but, d'intérêt politique.

Ensuite le montant de cette aide doit être approuvée juridiquement ce qui donne une nouvelle légitimité à cette aide (2).

1 Les justifications politiques

Une compagnie aérienne représente beaucoup pour un Etat. Il est très intéressant pour le pouvoir politique de défendre et de préserver la compagnie aérienne considérée comme nationale.

¹⁷⁶ Voir supra « L'applicabilité de l'article 107 § 3 b) TFUE »

¹⁷⁷ Voir supra « L'application de ces nouvelles réglementations »

Tout d'abord une compagnie aérienne est une preuve de puissance. Avoir une compagnie aérienne représente la capacité de créer des lignes régionales¹⁷⁸.

Il est possible de désenclaver des territoires, d'assurer la connectivité de la nation avec des lignes aériennes. La mise en place d'obligation de service public est possible auprès d'autres compagnies mais elles sont souvent plus acceptées par la compagnie appartenant à l'Etat.

En temps de crise une compagnie aérienne peut se trouver indispensable. Par exemple, la compagnie Air France a été chargée du rapatriement de tous les Français qui étaient à l'étranger lors de la mise en place du premier confinement. La compagnie s'est aussi chargée d'importer et d'exporter du fret médical afin d'éviter des pénuries¹⁷⁹. Ces actions ont été saluées par la Cour des Comptes dans son rapport annuel¹⁸⁰. Mais il ne faut pas oublier que la compagnie a tiré un bénéfice de ces actions qui n'ont pas été réalisées gratuitement et qui ont permis de faire voler des pilotes¹⁸¹.

Les avions peuvent aussi s'avérer indispensables pour l'établissement de ponts aériens. L'avion a cet avantage de pouvoir s'affranchir de beaucoup de structures, de routes goudronnées et à créer, de rails etc. Il faut simplement à minima un aéronef et une piste à l'arrivée et au décollage.

Par exemple, lors de l'explosion à Beyrouth du 4 août 2020 un pont aérien a été mis en place¹⁸². Avoir une compagnie aérienne avec des avions est l'assurance de pouvoir toujours mettre en place ce genre de dispositif.

La crise sanitaire du covid en a été une des preuves.

Ensuite une compagnie aérienne c'est une preuve de souveraineté.

La souveraineté c'est le caractère d'une puissance qui n'est soumise à aucune autre¹⁸³. On assimile la souveraineté à l'indépendance d'un Etat¹⁸⁴.

Avoir sa compagnie aérienne est l'indépendance d'un Etat, sa capacité à donner la possibilité à ses citoyens de se mouvoir d'un endroit à un autre. Les Etats et le gouvernement, le pouvoir politique en place est attaché à ses compagnies.

¹⁷⁸ Voir supra « La nécessité de la création d'obligation de service public ».

¹⁷⁹ Voir supra « L'exception pour les vols de rapatriement sanitaire et le fret »

¹⁸⁰ Vie publique.fr. (2021, 19 mars). Cour des comptes 2021 : le Covid-19 au coeur du rapport public annuel. <https://www.vie-publique.fr/en-bref/279083-cour-des-comptes-2021-le-covid-19-au-coeur-du-rapport-public-annuel>

¹⁸¹ Voir supra « L'exception pour les vols de rapatriement sanitaire et le fret »

¹⁸² Afp, F. A. (2020, août 9). Explosions à Beyrouth : un « pont aérien et maritime » français vers le Liban. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/proche-orient/liban/explosions-a-beyrouth/explosions-a-beyrouth-un-pont-aerien-et-maritime-francais-vers-le-liban_4070723.html

¹⁸³ Association Henri Capitant (2017) Vocabulaire juridique Gérard Cornu 11^e édition

¹⁸⁴ Larousse, Æ. (2021a). Définitions : souveraineté - Dictionnaire de français Larousse. Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/souverainet%C3%A9/74000>

C'est d'ailleurs cet attachement qui est retrouvé dans le discours du ministre de l'Économie Bruno Lemaire. En effet, lors de son allocution sur la conversion de la dette d'Air France en apport en capital il affirme que : « *Ce qui est une bonne nouvelle pour Air France, est bonne nouvelle pour tous les français.* »¹⁸⁵. On comprend ainsi que l'Etat en protégeant sa compagnie le fait aussi pour des raisons politiques.

La crise sanitaire et la crise économique ont beaucoup agité le paysage politique, beaucoup de personnes se sont opposées aux décisions prises. Dans ces conditions, paraître comme le sauveur d'une compagnie aérienne appartenant à la France peut être vue, en partie, comme une démarche politique.

Il y a aussi la volonté de donner une chance à la compagnie major de se refaire et de repartir sur un bon pied. Les compagnies aériennes majors subissaient beaucoup de pression concurrentielle par les compagnies aériennes low-costs. Il est même relayé dans la presse que cette aide viendrait équilibrer la concurrence car les compagnies aériennes low-costs auraient reçu beaucoup de financement de la part des aéroports¹⁸⁶. Cette affirmation est fautive, car quand bien même Ryanair a pu recevoir des fonds lorsque cela a été jugé utile par la CJUE, la compagnie Irlandaise a dû cesser son activité et a dû en partie rendre de l'argent¹⁸⁷.

Puisque des justifications politiques ne suffisent pas à elles-seules, des justifications juridiques ont été amenées afin de légitimer cette décision principalement politique.

2 Les justifications juridiques

Juridiquement l'action d'aider une compagnie est justifiée par l'article 107 § 3 du TFUE. En effet, la crise du covid a été reconnue comme une situation perturbant gravement l'économie, ainsi les aides sont conformes au marché et conformes au traité¹⁸⁸.

La Commission Européenne a donné son aval pour les aides proposées à Air France ce qui les légitime en partie. Cette légitimité devient totale quand Ryanair décide de faire des recours et que la Cour de Justice de l'Union Européenne approuve cette décision d'aide. Ainsi, les aides d'Etats découlent d'un choix politique qui est ensuite légitimé par le pouvoir juridique.

¹⁸⁵ F. (2021b, avril 6). VIDEO. Bruno Le Maire annonce une nouvelle aide de 4 milliards d'euros à Air France, qui doit rendre 18 créneaux. Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/greve-a-air-france/video-bruno-le-maireannonce-une-nouvelle-aide-de-4milliards-d-euros-a-air-france-qui-doit-rendre-18creneaux-a-orly_4361349.html

¹⁸⁶ Pilot, J., Marty, F., & Guillou, S. (2021, 12 avril). Sauvetage d'Air France : les contreparties vont-elles compromettre le redécollage de la compagnie ? The Conversation. <https://theconversation.com/sauvetage-dair-france-les-contreparties-vont-elles-compromettre-le-redecollage-de-la-compagnie-158797>

¹⁸⁷ Voir supra « la promotion d'un territoire ou d'une région, les limites de cette exception »

¹⁸⁸ Voir supra « L'applicabilité de l'article 107 § 3 b) du TFUE les conditions d'application

On pourrait tout de même se questionner sur la légitimité juridique de ces aides. Souvent, la Cour affirme qu'une aide peut être compatible avec le marché intérieur mais il ne faut pas qu'elle viole des dispositions du traité comme l'égalité de traitement entre les compagnies, la liberté de prestations de service, de circulation des biens et des personnes etc.

Pourtant cette décision de donner des aides d'Etats peut être remise en question du point de vue juridique car l'égalité entre les compagnies n'est pas respectée.

Dans l'arrêt Ryanair c/ Danemark du 14 avril 2021, Ryanair reproche au Danemark de n'accepter de donner des aides qu'à la SAS. La société fait le reproche de manière générale à tous les pays de défendre seulement leur compagnie nationale sans se préoccuper des compagnies low-cost, comme elle, qui opèrent des vols dans leur pays. Ryanair, comme les compagnies nationales, subit les mêmes interdictions de vols, les mêmes restrictions que les autres¹⁸⁹.

A ce reproche le tribunal répond simplement en son point 24 que : « *Par conséquent, il ne découle ni de l'article 108, paragraphe 3, TFUE, ni de l'article 107, paragraphe 2, sous b), TFUE que les États membres soient obligés de remédier à l'intégralité des dommages causés par un évènement extraordinaire de sorte qu'ils ne sauraient non plus être tenus d'accorder des aides à l'ensemble des victimes de ces dommages.* »¹⁹⁰.

Ainsi l'arrêt du tribunal vient légitimer les distorsions de concurrence qui sont bien présentes dans les faits, par des articles de droit. Cette justification juridique est fondée sur l'article 107 et 108 eux-mêmes du TFUE. Articles qui sont censés protéger le marché des distorsions de concurrence du marché européen.

Les Etats vont aussi justifier juridiquement l'accord des aides aux seules compagnies nationales avec des conditions pour être éligible à l'offre. Des conditions de nationalité vont être rajoutées.

Cette condition de nationalité est elle-même justifiée par l'assurance supplémentaire d'être remboursée. Il est étonnant de la part des instances européennes d'accorder de tels arguments quand on sait que le marché européen est un marché unique. Ces élans de protectionnisme rappellent le nationalisme de chaque pays et va à l'encontre de l'idée d'une Europe complètement soudée sur le point de vue politique et économique. Si ces justifications juridiques ont été trouvées, c'est pour légitimer la mesure.

¹⁸⁹ TUE 10^{ème} chambre élargie, 14 avril 2021, Ryanair c/ Commission Point 20 Il s'ensuit que la requérante relève, à juste titre, que SAS n'est pas la seule entreprise, ni la seule compagnie aérienne, à être affectée par l'évènement extraordinaire en cause.

¹⁹⁰ TUE 10^{ème} chambre élargie, 14 avril 2021, Ryanair c/ Commission Point 20 Il s'ensuit que la requérante relève, à juste titre, que SAS n'est pas la seule entreprise, ni la seule compagnie aérienne, à être affectée par l'évènement extraordinaire en cause.

Cette mesure qui semble inégalitaire est néanmoins compréhensible quand on regarde les justifications économiques et sociales de la mesure.

B/ Les justifications économiques et sociales

Le choix de financer une compagnie comme Air France à hauteur de 7 milliards d'euros est justifié par le caractère politique de la mesure mais pas seulement.

Il y a des justifications sociales qui s'ajoutent à cela (1). En effet, sauver une compagnie nationale c'est aussi préserver des emplois dans la compagnie mais aussi dans d'autres secteurs.

Ensuite, et pour finir, il y a des justifications d'ordres économiques (2). Cette somme n'est pas donnée sans réfléchir à l'impact qu'elle aura et aux bénéfices que l'Etat pourra en tirer.

1. Les justifications sociales

Le secteur de l'aéronautique est un secteur avec un fort taux d'employabilité. C'est un domaine qui recrute des personnes qualifiées et spécialisées.

Avant la crise du covid-19, le secteur de l'aéronautique recrutait beaucoup.

Entre 13.000 et 15.000 emplois étaient pourvus chaque année dans ce domaine en France¹⁹¹.

C'est un des secteurs qui recrutait le plus : près de 70% d'ingénieurs et beaucoup de nouveaux diplômés¹⁹².

Perdre une entreprise comme Air France mettrait en péril des milliers d'emplois.

Le chômage induit de cette faillite serait catastrophique autant socialement qu'économiquement¹⁹³. La disparition d'une telle compagnie engendrerait des pertes dans les secteurs associés.

Les secteurs comme le tourisme, la restauration ou même l'hôtellerie sont dépendants des compagnies aériennes et des lignes créées. Ce sont des secteurs qui ont beaucoup soufferts de la crise sanitaire.

De plus, Air France emploie énormément de sous-traitants. Beaucoup de PME doivent leur activité directement de la compagnie tricolore. Une potentielle disparition de cette dernière serait désastreuse pour ces entreprises sous-traitantes.

¹⁹¹ Mazoir, F. (2017, 26 décembre). Emploi : les chiffres-clés du secteur aéronautique. HelloWorkplace. <https://www.helloworkplace.fr/emploi-aeronautique/>

¹⁹² StepStone. (2020, août 17). L'emploi en France et à l'étranger dans l'aéronautique. stepstone.fr. <https://www.stepstone.fr/conseils-emploi/lemploi-en-france-et-letranger-dans-laeronautique/>

¹⁹³ OCDE. (2009). La crise de l'emploi : quelles sont les conséquences pour les politiques sociales et de l'emploi ? (ISBN 978-92-64-06795-0). <https://www.oecd.org/els/emp/45219843.pdf>

En 2015, Air France a réalisé près de 35% de ses achats auprès de PME ce qui représente des millions d'euros¹⁹⁴. On comprend donc aisément le rôle majeur que joue la compagnie auprès de ces entreprises.

La société Air France s'est engagée à soutenir les PME en faisant partie de l'association Pacte PME¹⁹⁵. Sa disparition serait dramatique pour les PME qui en sont dépendantes et tout autant pour leurs employés.

Air France emploie dans le monde plusieurs milliers de personnes¹⁹⁶. En Ile-de-France en 2015 par exemple, la compagnie française employait 39 200 personnes et était le premier employeur privé de la région¹⁹⁷. La perte de cette compagnie augmenterait massivement la courbe du chômage.

Au total ce sont les 400.000 emplois du secteur de l'aéronautique qui sont protégés par cette mesure¹⁹⁸. La mesure est donc largement justifiée socialement. Elle l'est tout autant économiquement.

2. Les justifications économiques

C'est une des premières justifications utilisées par le gouvernement français et la Commission Européenne pour octroyer cette aide de 7 milliards d'euros à la compagnie Air France. La faillite de la compagnie serait considérée comme un « *préjudice grave pour l'économie française* »¹⁹⁹.

Ce préjudice grave résulterait de plusieurs facteurs.

Tout d'abord si les emplois générés par la compagnie air France avec ses sous-traitants viennent à disparaître, ce seraient des milliers de personnes qui se retrouveraient au chômage. Il est évident qu'une augmentation du chômage impacte l'économie. Une personne sans emploi ne participant plus à la croissance de l'économie, doit être prise en charge et voit son pouvoir d'achat diminué. Le salaire moyen en aéronautique est

¹⁹⁴ Impact économique | Air France - Corporate. (2017). Air France Corporate. <https://corporate.airfrance.com/fr/impact-economique>

¹⁹⁵ Impact économique | Air France - Corporate. (2017). Air France Corporate. <https://corporate.airfrance.com/fr/impact-economique>

¹⁹⁶ Statista. (2021, 19 février). Nombre de salariés d' Air France-KLM selon la catégorie dans le monde 2018–2020. <https://fr.statista.com/statistiques/493818/effectif-air-france-klm-categorie-personnel/>

¹⁹⁷ Impact économique | Air France - Corporate. (2017). Air France Corporate. <https://corporate.airfrance.com/fr/impact-economique>

¹⁹⁸ Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8l&ab_channel=FranceInter

¹⁹⁹ « La commission européenne a autorisé la France à octroyer un soutien de 7 milliard d'euros pour affronter les conséquences de la crise de Coronavirus. Des aides qui n'auraient sûrement pas été autorisées en temps normal et si l'exécutif européen n'avait pas assoupli en mars ses règles en matière d'aides d'Etat. Mais la commission reconnaît aujourd'hui que face à l'effondrement du trafic aérien Air-France risque la faillite et que le cas échéant il en résulterait probablement un préjudice grave pour l'économie Française. » 'Etat français est autorisé à venir en aide à Air France à hauteur de sept milliards d'euros. (2020, 4 mai). YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=ifr7tn-NyTI&t=60s>

important²⁰⁰, ce sont donc des personnes apportant des cotisations et impôts élevés qui se verraient sans emploi²⁰¹.

L'industrie aéronautique est intimement liée à la croissance du PIB. Un PIB croissant est en général associé à une industrie aéronautique qui se porte bien.

Par exemple, la création d'une ligne dans un aéroport crée un impact direct dans l'économie de celui-ci puis un impact indirect dans l'économie des commerces liée au voyage comme les hôtels restaurants, les loisirs et autres. Enfin cette ligne créera un impact induit dans l'économie de la région du fait des retombées de l'activité créée²⁰². Ainsi, beaucoup de commerces bénéficient du secteur aéronautique sans même le savoir. Perdre une compagnie comme Air France aurait des conséquences catastrophiques dans beaucoup de régions, notamment les plus touristiques.

L'Allemagne a décidé de mettre en place le même type de plan de soutien que la France. La compagnie bénéficiaire est la compagnie aérienne Lufthansa²⁰³.

Comme en France, le plan Allemand prévoit des fonds pour le secteur aérien de façon plus large. La principale justification est l'importance économique du secteur aérien en Allemagne.

Ainsi plusieurs justifications sont avancées par le gouvernement Français pour donner cette aide. Comme le précise Bruno Lemaire « *Ce n'est pas un chèque en blanc, l'Etat n'apporte pas un soutien financier aussi important sans demander des contreparties à Air France* »²⁰⁴.

En effet, la compagnie à l'hippocampe ailé s'est engagée à apporter des contreparties.

²⁰⁰ Galéron, F. (2017, 7 novembre). Aéronautique : un salaire moyen de 3 424 euros nets chez les grands donneurs d'ordre. La Tribune. <https://toulouse.latribune.fr/economie/2017-11-07/aeronautique-un-salaire-moyen-de-3-424-euros-nets-chez-les-grands-donneurs-d-ordre-757012.html>

²⁰¹ Salaire Air France, France - Salaire Moyen. (s. d.). Talent.com. Consulté le 6 août 2021, à l'adresse <https://fr.talent.com/salary?job=air+france> « *Le salaire médian pour les emplois air france en France est 26 000 € par an ou 13.33 € par heure. Les postes de niveau débutant commencent avec un salaire environnant 19 095 € par an, tandis que les travailleurs les plus expérimentés gagnent jusqu'à 124 800 € par an.* »

²⁰² R.Wino (2021) Cours de géographie du transport aérien

²⁰³ Orban, A. (2020, 30 mai). European Commission and German Government agree on Lufthansa rescue package - The airline surrenders 8 aircraft and 24 slots in Frankfurt/Munich. Aviation24.Be. <https://www.aviation24.be/airlines/lufthansa-group/lufthansa/european-commission-agrees-on-lufthansa-rescue-package-the-airline-surrenders-8-aircraft-and-24-slots-in-frankfurt-munich/>

²⁰⁴

Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8I&ab_channel=FranceInter

II] Les contreparties de ces aides

Les sommes colossales accordées à la compagnie Air France n'ont pas pu être données sans contreparties. De solides engagements ont dû être pris par la compagnie aérienne tricolore.

Tout d'abord, la compagnie a dû définir avec l'Etat de nouveaux objectifs (A). Ces objectifs sont à la fois économiques et écologiques.

La compagnie Air France a dû prendre aussi des mesures pouvant aider ses concurrents. La cession des SLOTS au profit de compagnies européennes (B) est aussi une contrepartie de ces aides d'Etat. Cette contrepartie permet de réduire la distorsion de concurrence créée par les aides d'Etat elles-mêmes.

A/ De nouveaux objectifs

Ces aides ne se font pas sans retour de la part d'Air France. La compagnie a dû prendre des engagements envers la France et envers l'Union Européenne. Ces engagements ont permis à l'Etat de justifier la mesure une nouvelle fois. Ces engagements sont aussi nécessaires pour que l'Etat puisse espérer être remboursé.

Ainsi, de nouveaux objectifs économiques (1) ont été pris par la compagnie pour pouvoir assurer un remboursement de l'aide mais aussi une pérennité financière dans le futur.

Puisque le futur ne peut pas s'imaginer sans action écologique, alors les aides ont été conditionnées à de nouveaux objectifs écologiques (2).

Ces objectifs ont pour but d'améliorer le secteur aérien qui a très mauvaise presse vis-à-vis des écologistes.

1. Des objectifs économiques

Lors de l'annonce des aides à Air France le ministre de l'économie a affirmé que la société prendrait des mesures pour « *redevenir compétitive sur le plan international* »²⁰⁵. Depuis un moment les comptes d'Air France n'étaient pas bons et la société perdait de l'argent chaque année²⁰⁶. C'est pourquoi Ben Smith, ancien président d'Air Canada, a été nommé à la tête du groupe afin d'optimiser les profits.

Les fonds ont donc été accordés en contrepartie d'efforts économiques du groupe pour redevenir profitable²⁰⁷.

²⁰⁵ Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8l&ab_channel=FranceInter

²⁰⁶ Pommier, P. S. (2018, 15 mai). Les mauvais comptes d'Air France. L'Expansion.com. https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/les-mauvais-comptes-d-air-france_2007723.html

²⁰⁷ Reuters, L. M. A. (2021, 4 avril). Air France : la France et la Commission européenne s'accordent pour un nouveau soutien financier. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/04/04/air-france-la-france-et-la-commission-europeenne-s'accordent-pour-un-nouveau-soutien-financier_6075543_3234.html

Ces efforts vont devoir suivre ceux consentis par « Hop ! », compagnie régionale filiale d'Air France, afin de remonter la pente. Ils vont notamment devoir être supportés par les employés. Un gel des hauts salaires est envisagé à l'instar de ce qui avait été fait auparavant chez Hop !

Le directeur général Ben Smith avait mis en place depuis 2018 un plan d'adaptation de la société au marché. Le but de cette adaptation était d'optimiser le taux de remplissage des avions, la rentabilité des lignes et à terme la rentabilité de la compagnie²⁰⁸. Ce plan était prévu pour 5 ans et a été contrarié par l'arrivée de la crise.

Désormais, le directeur général parle de plan de reconstruction. Reconstruction car la société a connu des pertes abyssales pendant la crise mais finalement les engagements sont peu ou prou les mêmes. L'optimisation et les réformes structurelles sont toujours au cœur du plan prévu par monsieur Smith.

Cet engagement de reconstruction économique a été repris dans le plan de soutien officiel à l'aéronautique publié le 9 juin 2021.

En effet il est noté que :

« Le Gouvernement a établi une liste très complète de demandes qu'Air France devra respecter en contrepartie de ce plan de soutien exceptionnel. Ces contreparties visent notamment à :

- *Permettre le redressement de la compétitivité du groupe à travers un plan que présentera la direction de l'entreprise pour assurer la soutenabilité économique et financière du Groupe*
- *Plus spécifiquement concernant Air France, prévoir des réformes structurelles sur la maîtrise des coûts et des efforts de productivité pour l'aligner sur les meilleurs standards internationaux, notamment à travers la négociation de nouveaux accords avec les organisations représentatives du personnel ; »*²⁰⁹

Dans ces deux points on retrouve les deux pivots du plan de Ben Smith que sont l'optimisation pour une meilleure compétitivité et les réformes structurelles de l'entreprise.

Une des premières applications majeures de ce plan économique a été appliquée dans le dernier trimestre de 2020. Des plans de départs volontaires ont été négociés avec les syndicats de pilote pour tous les pilotes d'A380. Une rupture conventionnelle collective, pour près de 400 pilotes, a été signée. Ce plan de départ en plus de produire des réductions de personnels permet de sortir les A380 de la flotte d'Air France. Ces aéronefs n'étaient pas suffisamment rentables pour la compagnie, l'optimisation de la

²⁰⁸ Pommier, P. S. (2019, 5 novembre). Air France : le nouveau plan de vol de Ben Smith. L'Expansion.com. https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/air-france-le-nouveau-plan-de-vol-de-ben-smith_2105794.html

²⁰⁹ Présentation du plan de soutien à l'aéronautique. (2021, 9 juin). economie.gouv.fr. <https://www.economie.gouv.fr/plan-soutien-aeronautique>

rentabilité des vols passait donc par la suppression de ce modèle d'aéronef. La crise sanitaire a été l'occasion de mettre en place ce plan de départ de l'A380 qui était déjà prévu avant la crise²¹⁰.

La séparation de ces appareils va coûter cher à la compagnie mais va lui permettre d'être plus rentable sur le long terme. Ce changement d'aéronef va lui permettre d'être moins polluante. La réduction de pollution est d'ailleurs un objectif de la compagnie en contrepartie des aides d'Etat.

2. Les objectifs écologiques

L'impact environnemental est un des enjeux de notre siècle. Accorder progrès et protection de l'environnement devient de plus en plus important pour tous les acteurs de l'économie. L'écologie prend énormément d'importance dans la conscience collective et sur ce point il faut redorer l'image du transport aérien.

L'aéronautique a très mauvaise presse auprès des écologistes. Un des exemples frappants de la mauvaise image de l'avion est ce dernier acte « coup de poing » effectué par des membres de l'association écologiste Greenpeace. Le 15 mars 2021, des militants de l'association se sont introduits sur le tarmac de l'aéroport de Roissy Charles De Gaulle pour peindre un avion de la compagnie Air France en vert²¹¹. Ce geste a pour but de dénoncer l'impact du transport aérien sur notre environnement mais aussi de reprocher au gouvernement son manque d'implication dans la protection de notre écosystème. La Loi Climat « *portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets* »²¹² est jugée d'insuffisante pour les écologistes.

Les propos de la maire de Poitiers²¹³ du 29 mars 2021 vont aussi dans ce sens. Cette dernière affirme que pour protéger l'avenir de notre planète, il faut arrêter les sports utilisant des énergies fossiles, ou tout du moins arrêter de les subventionner. C'est au nom de l'écologie qu'elle a dit cette phrase polémique « *L'aérien ne doit plus faire partie des rêves d'enfant* » relayé et critiqué par beaucoup de politiciens²¹⁴. C'est sur cette phrase que monsieur Lemaire rebondit lors de son annonce pour les aides d'Etats à Air

²¹⁰ Fin de l'Airbus A380 chez Air France - interview pour France 2. (2020, 21 mai). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=SW_aA__F-m4&ab_channel=XavierTytelman

²¹¹ L., & A. (2021d, mars 5). Greenpeace repeint un avion en vert sur le tarmac de Roissy. Libération. https://www.liberation.fr/environnement/climat/greenpeace-repeint-un-avion-en-vert-sur-le-tarmac-de-roissy-20210305_JDTQ2RN3LNEUTB5GEBIZOSK3K4/

²¹² Assemblée Nationale. (20221-02). Projet de loi no 3875 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b3875_projet-loi

²¹³ Léonore Moncond'huy maire élu Europe Ecologie les Vers

²¹⁴ D'Agrain, S. G., & Lepelletier, P. (2021, 4 avril). « L'aérien ne doit plus faire partie des rêves d'enfant » : nouvelle polémique dans une ville gérée par les Verts. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/l-aerien-ne-doit-plus-faire-partie-des-reves-d-enfant-la-maire-eelv-de-poitiers-suscite-la-polemique-20210403>

France²¹⁵ en assurant que c'est justement en subventionnant et en innovant qu'on pourra rendre l'industrie de l'aéronautique verte et donc pérenne.

C'est donc tout naturellement, et surtout pour faire accepter les aides par tous les écologistes, que des contreparties écologistes ont été ajoutées aux conditions de l'octroi de l'aide par l'Etat.

Dans le plan de soutien à l'aéronautique publié en juin il est affirmé que :

« *Le Gouvernement a établi une liste très complète de demandes qu'Air France devra respecter en contrepartie de ce plan de soutien exceptionnel. Ces contreparties visent notamment à :*

- *Réviser le périmètre du marché domestique avec la réduction des vols régionaux, dès lorsqu'il existe une alternative ferroviaire inférieure à 2h30, tout en préservant les correspondances ultramarines et internationales ;*
- *Réduire de 50% les émissions de CO2 des vols métropolitains au départ d'Orly et de région à région d'ici la fin 2024 et moderniser la flotte moyen et long-courrier, notamment afin de diminuer son impact écologique, et aussi à travers l'objectif de 2% de carburant alternatif durable à incorporer dans le réservoir des avions dès 2025 .Air France-KLM détaillera prochainement chacun de ces éléments dans un plan complet permettant à la fois de rendre la compagnie plus viable, et donc de lui permettre de revenir sur le chemin de la croissance, mais aussi plus écologique. »²¹⁶*

Ainsi, l'Etat enjoint la compagnie Air France de faire un maximum d'efforts afin de devenir la compagnie la plus écoresponsable d'Europe et peut être du monde.

Cette contrepartie est une très bonne chose pour notre planète mais on peut se demander si l'Etat n'essaye pas de faire du Greenwashing pour faire mieux accepter ces aides auprès des concurrents et surtout du public.

Selon le Journal du Net le « *Greenwashing est un terme anglo-saxon désignant toutes les pratiques marketing visant à user et à abuser des positionnements ou des pratiques écologiques (ou vertes), à des fins seulement mercantiles. En français, le terme de greenwashing est traduit par écoblanchiment ou verdissage* »²¹⁷. C'est d'ailleurs ce qui avait été reproché par Greenpeace lors de son action.

En effet, quoiqu'il arrive, la convention pour le climat est censée interdire les vols qui ont une alternative par le train en moins de 2h30. Air France prend l'engagement de les

²¹⁵ Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8l&ab_channel=FranceInter

²¹⁶ Présentation du plan de soutien à l'aéronautique. (2021, 9 juin). [economie.gouv.fr. https://www.economie.gouv.fr/plan-soutien-aeronautique](https://www.economie.gouv.fr/plan-soutien-aeronautique)

²¹⁷ Rédaction, L. (2019, 4 février). Greenwashing : définition, traduction et synonymes. Journal du Net. <https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-du-marketing/1198177-greenwashing-definition-traduction-et-synonymes/>

arrêter mais bientôt, très certainement, toutes les compagnies devront faire de même bien qu'elles n'aient pas bénéficié d'aides.

En outre, le secteur de l'industrie de l'aéronautique de manière générale a dû prendre des engagements pour l'écologie. Il est donc normal qu'Air France s'aligne sur les aides des autres compagnies²¹⁸.

Ensuite, l'Etat demande un renouvellement de la flotte par la compagnie. Ce renouvellement était déjà prévu et au vu des aides dont la compagnie bénéficie ce renouvellement sera plus simple. Avec de telles aides, Air Caraïbes auraient pu améliorer leur impact environnemental.

De manière générale le secteur va devoir fournir des efforts, déjà amorcé depuis un moment.

Par exemple, le premier vol avec des éco carburants s'est déroulé en France cette année²¹⁹. On comprend que l'industrie n'a pas attendu les subventions de la crise pour réaliser ce genre de projet.

Il est évident que de tels engagements sont bénéfiques pour notre planète, mais il semble juste de se demander si les contreparties d'Air France justifient vraiment les moyens mis en œuvre.

Ces contreparties ne sont-elles pas simplement un moyen de « faire passer la pilule » et de mieux accepter cette aide sur le plan Français et Européen.

Pour que l'aide soit mieux acceptée par les concurrents, d'autres contreparties ont été prévues.

Elles sont censées aider directement les concurrents de la distorsion créée par les aides. Cette contrepartie est la cession de Slots.

B/ La cession des SLOTS au profit de compagnie européenne

La cession de créneaux horaires de décollage et d'atterrissage est une des contreparties aux aides fournies aux compagnies aériennes nationales²²⁰.

Ces Slots peuvent s'avérer cruciaux et une possibilité d'ouverture du marché pour de nouvelles compagnies (1).

²¹⁸ Les engagements de la filière aéronautique « Au niveau mondial, l'objectif fixé par l'IATA et l'ATAG est de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2050 par rapport à 2005. L'accroissement du soutien à la R&D visera ainsi à développer les technologies futures pour les avions moins carbonés. » Présentation du plan de soutien à l'aéronautique. (2021, 9 juin). [economie.gouv.fr. https://www.economie.gouv.fr/plan-soutien-aeronautique](https://www.economie.gouv.fr/plan-soutien-aeronautique).

²¹⁹ Blanchardon, M. (2021, 15 juin). Un premier vol avec 97% de biocarburant entre Sarrebruck et Reims. [leparisien.fr. https://www.leparisien.fr/environnement/un-premier-vol-avec-97-de-biocarburant-entre-sarrebruck-et-reims-15-06-2021-YJZPIUMALFATZAQDFX62UOH3QY.php](https://www.leparisien.fr/environnement/un-premier-vol-avec-97-de-biocarburant-entre-sarrebruck-et-reims-15-06-2021-YJZPIUMALFATZAQDFX62UOH3QY.php)

²²⁰ Voir supra « Des aides adaptées aux circonstances pour les compagnies aériennes : l'exemple des slots »

Cette contrepartie a le mérite d'exister mais l'on peut se demander si elle est suffisante pour les compagnies low-costs (2) et pour réduire les distorsions de concurrence créées par les aides d'Etat.

1. Possibilité d'une ouverture du marché pour de nouvelles compagnies

Dans son allocution annonçant les aides d'Etats, le ministre de l'Économie a affirmé que la compagnie Air France allait devoir céder des créneaux horaires, des slots qu'elle a depuis l'aéroport d'Orly²²¹.

Ce sont 18 slots qui vont être cédés par Air France sur Orly.

La commission Européenne, représentée par Margaret Vestager, voulait que la compagnie cède 24 slots mais de longues négociations ont permis de réduire ce nombre²²² à 18 créneaux-horaire à Orly ce qui représente 4% de la totalité des slots que la compagnie a sur cette plateforme.

Bien que ce nombre paraisse insignifiant, ce sont des milliers d'heures de vols qui ne seront plus affrétées par la compagnie tricolore.

Cette décision de la cession des slots a été prise pour que « *la compagnie se conforme aux règles de la concurrence* »²²³.

Ainsi, on comprend que la cession des slots est censée être une contrepartie dont les autres compagnies européennes seraient bénéficiaires.

Cette façon de rééquilibrer la concurrence a aussi été adoptée par la compagnie Lufthansa en accord avec l'Etat allemand et la Commission Européenne. « *Ainsi, tout comme la Lufthansa avait dû, en juin 2020, abandonner à ses concurrents 24 slots quotidiens²²⁴ pour ses hubs de Francfort et de Munich (aéroports stratégiques situés au cœur du réseau en étoile des opérateurs aériens, jouant le rôle de carrefour de dessertes), Air France est enjointe par la Commission européenne à céder au moins 18 slots de décollage à l'aéroport de Paris-Orly.* »²²⁵

L'Etat Allemand n'a pas négocié avec la commission pour une baisse de slots. Qui plus est, la compagnie allemande devra aussi vendre des avions²²⁶.

²²¹ Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8I&ab_channel=FranceInter

²²² Duclos, F. (2021, 5 avril). Air France-KLM : accord avec Bruxelles sur les créneaux à Orly. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2021-04-05-air-france-klm-accord-avec-bruxelles-sur-les-creneaux-a-orly-5227072.html>

²²³ Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8I&ab_channel=FranceInter

²²⁴ <https://www.aviation24.be/airlines/lufthansa-group/lufthansa/european-commission-agrees-on-lufthansa-rescue-package-the-airline-surrenders-8-aircraft-and-24-slots-in-frankfurt-munich/>

²²⁵ Commission Européenne. (2021, 6 avril). Press corner [Communiqué de presse]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_1581

²²⁶ Orban, A. (2020, 30 mai). European Commission and German Government agree on Lufthansa rescue package - The airline surrenders 8 aircraft and 24 slots in Frankfurt/Munich. Aviation24.Be.

Le fait de céder des créneaux horaires n'est pas anodin pour une compagnie aérienne. En effet, après avoir perdu des créneaux horaires, il est très compliqué de les réobtenir car le nouveau propriétaire du slot va certainement utiliser son « droit du grand-père »²²⁷.

De plus, les créneaux à Orly sont très convoités. C'est l'aéroport le plus proche de Paris, il se situe à environ 10 kilomètres de Paris contre 25 pour Roissy-Charles-de-Gaulle. Ces créneaux sont d'autant plus intéressants que les slots sont limités à 350 paires de créneaux par jour. Ils ne risquent pas d'augmenter notamment en raison de l'opposition des riverains²²⁸.

Les slots vont être redistribués selon le droit du nouvel arrivant. C'est-à-dire que les compagnies disposant de moins de 5% des lignes vont pouvoir se présenter pour obtenir les lignes cédées par Air France. C'est une opportunité pour des compagnies de faire leur entrée sur le marché d'Orly. Cette ouverture à la concurrence est un point positif pour les compagnies aériennes.

Des représentants de Caraïbes et French Bee ont affirmé, dans un interview, être intéressés par les créneaux horaires disponibles. Dans ce même interview les représentants s'étonnent du fait que la cession de slots soient vus comme une contrepartie aux aides d'Etat alors même que normalement il est interdit de vendre ou de céder des slots à titre onéreux²²⁹.

En février 2021, lors de son recours contre les compagnies Air France, SAS et les gouvernement Français et Suédois, la compagnie Ryanair avait déjà exprimé l'idée de la cession de slots pour rétablir une concurrence loyale²³⁰. La commission européenne avait refusé le recours. On peut donc penser que cette annonce de cession de slots irait dans le sens de Ryanair. Mais dans les faits cette contrepartie n'apparaît pas comme suffisante pour toutes les compagnies low-costs.

<https://www.aviation24.be/airlines/lufthansa-group/lufthansa/european-commission-agrees-on-lufthansa-rescue-package-the-airline-surrenders-8-aircraft-and-24-slots-in-frankfurt-munich/>

²²⁷ Voir supra « L'obligation d'affréter des lignes »

²²⁸ Duperrin, B. (2019, 28 novembre). Slots de décollage dans les aéroports : qu'est-ce que c'est et comment ça fonctionne ? TravelGuys. [https://www.travelguys.fr/2019/11/27/slots-de-decollage-dans-les-aeroports-quest-ce-que-cest-et-comment-ca-fonctionne/#:%7E:text=Un%20slot%20\(ou%20cr%C3%A9neau\)%20horaire,ou%20dans%20un%20a%C3%A9roport%20donn%C3%A9.](https://www.travelguys.fr/2019/11/27/slots-de-decollage-dans-les-aeroports-quest-ce-que-cest-et-comment-ca-fonctionne/#:%7E:text=Un%20slot%20(ou%20cr%C3%A9neau)%20horaire,ou%20dans%20un%20a%C3%A9roport%20donn%C3%A9.)

²²⁹ Gliszczynski, F. (2021, 13 avril). Air Caraïbes et French Bee demandent l'aide de l'Etat. La Tribune, 2021(7127), 80-84. « Quand j'entends qu'Air France doit céder l'utilisation des slots, je ne sais pas ce que cela signifie. Je n'ai pas compris, comme je l'ai entendu, comment on pouvait céder des créneaux en bloc pour avoir une vraie concurrence. Nous attendons donc de voir les vrais textes et leur compatibilité avec le Règlement européen sur les créneaux qui définit le processus de distribution. Air Caraïbes et French Bee seront candidats à une ou deux paires de slots. »

²³⁰ Blancmont, T. (2021b, février 18). Justice : Air France et SAS Scandinavian 1, Ryanair 0. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2021-02-18-justice-air-france-et-sas-scandinavian-1-ryanair-0-5226074.html>

2. Une contrepartie suffisante pour les low-costs ?

Les créneaux horaires sont très importants pour les compagnies aériennes.

L'idée de céder ces créneaux peut sembler intéressante. En revanche, l'attribution de créneaux horaires peut sembler être une maigre consolation vis-à-vis des sommes versées à la compagnie nationale.

Pour Air Caraïbes et French Bee, cette contrepartie ne change pas la donne en matière de concurrence. Les représentants du groupe appellent le gouvernement à aider toutes les compagnies même privées. Ils demandent que « *l'Etat mette la main à la poche* »²³¹. Ce qui signifie très clairement que cette contrepartie est insuffisante pour ces compagnies.

De plus, lorsque B. Lemaire parle de la cession des slots, il affirme avoir essayé de réduire au maximum le nombre à céder. Il ajoute aussi que cette contrepartie est « *raisonnable et proportionnée pour Air France* ». On imagine donc que si ce retour est raisonnable, il ne sera très certainement pas suffisant pour les autres compagnies.

En outre, il est affirmé que les lignes cédées par Air France ne sont pas forcément des slots rentables pour la compagnie. Même s'il est très intéressant pour une compagnie de voler au départ d'Orly, l'heure du slot n'en reste pas moins tout aussi important. La reprise de slots au départ d'Orly peut être vue comme la possibilité de créer des connexions entre plusieurs lignes pour des compagnies déjà sur le marché, mais cette justification semble tout aussi maigre.

En ce qu'il s'agit du modèle Ultra Low-cost qu'est Ryanair, la contrepartie n'est pas insuffisante, elle est inexistante. En effet, ces conditions à la reprise des slots sont imposées. Le ministre de l'Économie l'a affirmé dès son annonce d'avril 2021. « *Les compagnies qui vont les récupérer vont devoir respecter rigoureusement les règles sociales et fiscales Françaises.* »²³²

On comprend donc que la compagnie Ryanair est complètement exclue de cette option. La compagnie Irlandaise n'a pas les mêmes normes fiscales qu'en France et ses règles sociales sont connues pour être approximatives, voire très mauvaises.

La compagnie a même fait parler d'elle en faisant du chantage aux salariés pour réduire les coûts lors de la pandémie de Covid-19²³³.

²³¹ Air Caraïbes et French Bee appellent l'Etat à l'aide : « Il va bien falloir qu'on aide tout le monde ». (2021, 11 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Q_fFn9b01Ow&ab_channel=RTFrance

²³² Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8l&ab_channel=FranceInter

²³³ Fleurot, A. É. P. R. D. (2020, 3 juin). Le chantage de Ryanair à ses salariés : baisse de salaire ou licenciement ? Europe 1. <https://www.europe1.fr/economie/le-chantage-de-ryanair-a-ses-salaries-baisse-de-salaire-ou-licenciement-3972514>

Cette condition de respect des règles sociales et fiscales est faite pour éviter le dumping social²³⁴ et le dumping fiscal²³⁵. En droit français nous sommes très respectueux des droits sociaux des salariés. Des compagnies, comme celle de Ryanair, profitent de ne pas être sous le coup des normes Françaises pour faire des marges abusives ou pratiquer des prix déloyaux.

La compagnie Française supporte beaucoup plus de charges et de coûts sociaux que la compagnie Irlandaise ce qui fausse la concurrence.

On peut comprendre aisément cette mesure qui vise à protéger les emplois et les salaires pour éviter que des modèles très peu sociaux mais très rentables deviennent majoritaires.

Néanmoins, même si cette mesure peut être justifiée socialement, économiquement voire éthiquement, il n'en demeure pas moins qu'elle est anti-concurrentielle.

Le principe du libéralisme est de laisser les acteurs du marché entre eux. Le droit de la concurrence et plus précisément le droit des aides d'Etat est justement venu réguler les interventions des Etats dans le jeu de la concurrence.

Pratiquer de telles conditions pour s'assurer qu'une compagnie ne puisse pas se présenter apparaît tout de même comme inégale pour le marché, bien qu'éthiquement justifiée.

On peut voir que bien que les aides apportées à l'industrie de l'aéronautique, et plus précisément à Air France, soient justifiées et soient faites avec des contreparties, elles n'en demeurent pas moins, dans les faits, inégales.

Ces aides ne sont pas sans effets sur le jeu de la concurrence.

Section 2 – L'effet de ces aides inégales sur le marché aérien

Les aides d'Etat données pendant le Covid ont donc un impact sur la concurrence.

En effet, certaines compagnies ont reçu des fonds tandis que d'autres n'ont rien perçu et ont dû puiser dans leurs réserves.

Il est donc évident que ces aides inégales ont eu un effet négatif sur la concurrence (I) du marché aérien. L'effet induit par les aides d'Etat et l'adaptation des réglementations ont eu un effet négatif sur toutes les compagnies qui n'ont pas pu toucher ces aides et pour certains autres acteurs.

La dernière question qu'il convient de se demander est : est-ce qu'en temps de crise cet effet était inévitable (II) ?

²³⁴ Dumping social pratique visant à abaisser les coûts de production en abaissant le coût de la main-d'œuvre.

²³⁵ Dumping fiscal est une pratique consistant, pour un État, à adopter une législation fiscale moins contraignante que celle d'États concurrents afin d'attirer les entreprises étrangères et les capitaux étrangers.

Pour finir il s'agira d'envisager les effets de ces aides inégales sur le marché post Covid-19 (III), lorsque la crise sanitaire sera réellement terminée.

1] L'effet négatif sur la concurrence

Cet impact négatif concerne l'ensemble du marché des compagnies aériennes qui n'ont pas touché de subventions.

Dans les faits il s'avère que ces compagnies sont majoritairement les compagnies low-cost et middle-cost (A).

Le fait d'intervenir sur le marché des compagnies aériennes a donc créé des distorsions de concurrence entre elles ce qui a un impact sur les autres acteurs du secteur (B).

A/ L'impact sur les compagnies Middle-costs et Low-costs

Tous les avions d'Europe ont été cloués au sol pendant la crise du Covid.

Pourtant seules les compagnies major ont bénéficié d'aides par l'Etat.

Dans l'arrêt Ryanair contre SAS, la république du Danemark et la Commission, la compagnie Irlandaise fait déjà remarquer que les compagnies majors ne sont pas les seules à subir des pertes du fait de l'évènement extraordinaire qu'est la crise du Covid²³⁶. De plus les nombreux recours de Ryanair démontrent un sentiment d'injustice vis-à-vis des compagnies majors.

Si la compagnie ne s'estimait pas lésée elle n'aurait pas fait autant de recours devant la Cour de Justice.

Les aides d'Etats ont permis aux majors d'obtenir des liquidités dont elles avaient besoin pendant la crise et pour assumer leurs obligations comme celles de rembourser des billets de vols n'ayant pas pu être opérés²³⁷.

Il a souvent été répété, notamment pour justifier les aides, que ces financements étaient indispensables « *Or, l'accès à de nouveaux financements reste vital pour la compagnie nationale* »²³⁸.

Il est difficile d'imaginer en quoi le financement peut être indispensable aux compagnies majors mais pas aux compagnies low-costs ou middle-costs.

Pourquoi certains ont le droit à des financements alors que d'autres peuvent se débrouiller sans ?

²³⁶ Point 20 CJUE, 14 avril 2021 affaire t-378/20 Ryanair c/ Commission (sas, danemark ; covid-19) <https://www.doctrine.fr/d/CJUE/2021/CJUE62020TA0378>

²³⁷ Voir supra « Les aides d'Etats directes aux compagnies aériennes »

²³⁸ Pillot, J., Marty, F., & Guillou, S. (2021b, avril 12). Sauvetage d'Air France : les contreparties vont-elles compromettre le redécollage de la compagnie ? The Conversation. <https://theconversation.com/sauvetage-dair-france-les-contreparties-vont-elles-compromettre-le-redecollage-de-la-compagnie-158797>

L'idée régulièrement avancée est celle que les compagnies low-costs ont des trésoreries importantes et qu'elles peuvent soutenir une crise comme celle-ci.

Cette idée est confirmée dans l'interview d'un des représentant d'Air Caraïbes et de French Bee qui dit avoir suffisamment de trésorerie pour passer une partie de la crise²³⁹. Cette crise vide donc les trésoreries des entreprises qui étaient bénéficiaires et celles qui n'avaient pas assez de trésorerie se voient aidées par l'Etat.

Si l'on imagine une seconde crise sanitaire où les low-costs n'auraient plus de trésorerie et seraient au bord de la faillite, on peut se demander si les Etats décideraient de les aider.

Au vu des montants octroyés, il est difficile d'envisager un Etat en capacité d'aider toutes les compagnies comme elle a aidé Air France²⁴⁰.

Ainsi, le principal impact indéniable de cette crise et des aides inégales est la disparition de la trésorerie des compagnies low-costs et middle-costs.

Cette disparition remet presque les compagnies sur un pied d'égalité artificiellement.

Dans certaines presses aéronautiques, on peut lire « *Au-delà, le soutien apporté à Air France doit lui permettre de financer son adaptation à un nouvel environnement concurrentiel. Il s'agit en effet de faire face à la montée en puissance de compagnies à bas coûts, lesquelles sont de moins en moins cantonnées à une clientèle loisir mais sont des concurrentes de plus en plus sérieuses sur les lignes province – Paris.* »²⁴¹.

Ainsi les aides d'Etat auraient pour but d'aider la compagnie tricolore, et les majors de manière générale, à affronter la dure concurrence des low-costs.

D'un point de vue concurrentiel cette idée est complètement inégale. Nous sommes très loin de l'Europe libérale qui laisse faire le jeu de la concurrence par-delà les frontières. Cela revient à maintenir artificiellement une compagnie en vie alors qu'elle n'est pas viable sur le marché.

C'est donc priver de potentiels de clients des compagnies qui, elles, subissent les risques du marché. Ce maintien artificiel des compagnies est mauvais pour la concurrence.

Par exemple, la compagnie Italienne Alitalia a été maintenue longtemps sur le marché alors qu'elle était déficitaire et de nombreux experts ont reconnu que sa présence privait d'autres majors de clients et donc de profits.

Les compagnies middle-cost et low-cost doivent donc subir la crise, la financer eux-mêmes et bientôt affronter des compagnies qui sont sous perfusion d'Etats protecteurs. L'impact négatif sur la concurrence et sur les compagnies à bas coût est donc évident.

²³⁹ Air Caraïbes et French Bee appellent l'Etat à l'aide : « Il va bien falloir qu'on aide tout le monde ». (2021, 11 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Q_fFn9b01Ow&ab_channel=RTFrance

²⁴⁰ Voir infra « Un choix permettant le moindre mal »

²⁴¹ Pillot, J., Marty, F., & Guillou, S. (2021a, avril 12). Sauvetage d'Air France : les contreparties vont-elles compromettre le redécollage de la compagnie ? The Conversation. <https://theconversation.com/sauvetage-dair-france-les-contreparties-vont-elles-compromettre-le-redecollage-de-la-compagnie-158797>

Ces aides inégales entre les compagnies aériennes impactent aussi d'autres acteurs du secteur.

B/ L'impact sur les autres acteurs du secteur

L'inégalité dans la distribution des aides d'Etats crée des inégalités entre les compagnies. Certaines compagnies se retrouvent en difficulté financière alors qu'avant la crise elles se portaient très bien.

Cet effet impacte aussi les autres acteurs du secteur.

Tout d'abord les aéroports. Les aéroports sont dépendants des compagnies. Si une compagnie fait faillite, ils perdent automatiquement des clients et donc des revenus. Les compagnies low-cost et middle-cost sont des clients très importants pour les aéroports secondaires. Par exemple, l'aéroport Marseille Provence reçoit beaucoup de compagnies low-cost et middle-cost comme Easyjet, Volotea ou Ryanair.

Si ces acteurs se retrouvent en difficulté financière, ils risquent de prendre la décision de faire fermer des lignes pas suffisamment rentables, ce qui aura un impact immédiat sur les aéroports secondaires.

Si les Aéroports de Paris ont pu bénéficier d'aide de l'Etat il n'en est pas forcément de même pour les aéroports secondaires. Ainsi les aéroports comme celui de Marseille Provence se trouve lésé par deux fois, la première en n'ayant pas d'aide, la seconde par le fait que leurs clients principaux n'en ont pas non plus. Cet effet laisse un sentiment d'injustice pour certains gestionnaires d'aéroports²⁴².

Ensuite, les constructeurs peuvent pâtir de cette inégalité de distribution des aides d'Etat.

En effet, le manque de trésorerie fait que les compagnies à bas coût mettront du temps à se redresser. Beaucoup affirment qu'elles vont se remettre facilement de la crise sanitaire grâce à leur mode de fonctionnement²⁴³. En effet, elles exploitent majoritairement des lignes dans l'Europe et ce sont ces frontières qui réouvrent en premier. Si les compagnies major comme Air France se voient financer de nouveaux aéronefs pour être plus vert et plus rentable, ce n'est pas le cas des compagnies à bas coût.

²⁴² R.Wino (2021) Cours de géographie du transport aérien

²⁴³L. (2021d, avril 13). Pourquoi les compagnies aériennes low cost vont-elles redécoller plus vite ? LCI. <https://www.lci.fr/economie/video-covid-19-pourquoi-les-compagnies-aeriennes-low-cost-vont-elles-redecoller-plus-vite-2183344.html> « *Les compagnies aériennes à bas coûts vont redécoller plus vite. "Certaines disposent d'une forte rentabilité qui va leur permettre de surmonter la crise de liquidité. Ce constat est particulièrement vrai pour l'ultra low cost, incarné par Ryanair et Wizz Air, qui disposent d'une large trésorerie et d'une grande flexibilité organisationnelle", selon une étude publiée par la Fondation pour l'Innovation Politique (Fondapol).* »

Le temps que vont prendre les low-costs et middle-costs à se redresser va impacter leurs commandes d'avions et donc les constructeurs.

Récemment EasyJet a mis un frein sur les commandes d'avion. La compagnie middle-cost a promis 5 millions de livres à quiconque l'aiderait à annuler une commande à Airbus²⁴⁴. Il est évident que la compagnie ne proposerait pas une telle somme si elle ne risquait pas d'en perdre énormément plus en maintenant sa commande. On voit donc que ce manque de trésorerie va impacter les constructeurs à long terme.

En outre, d'autres acteurs comme les courtiers aériens peuvent se retrouver impactés. Moins de compagnie, c'est moins de possibilité de trouver des vols à affréter. Les toutes petites compagnies qui sont concernées sont aussi les clients de ces courtiers.

De plus, si ces compagnies aériennes font faillites ou se dégradent financièrement, cela impacterait les assurances. En effet, une réduction de flotte, par exemple, réduit le montant de la prime. La disparition d'un acteur du marché serait aussi celle d'un client. Tous les acteurs sont donc concernés par ces aides inégales.

Il convient donc de se demander si cet effet d'inégalité aurait pu être évité par les Etats.

II] Un effet inévitable ?

Le marché aérien subit donc les impacts de ces aides d'Etats accordées à certaines compagnies aériennes. L'Etat a choisi d'aider certaines compagnies aériennes et le marché aérien subit les conséquences de ce choix.

Ce choix peut apparaître comme un moindre mal (A) car en temps de crise la concurrence pure et parfaite semble impossible (B).

A/ Un choix permettant le moindre mal

L'Etat a fait le choix d'aider le secteur de l'aérien, 13 milliards d'aides ont été octroyés à ce secteur en comptant tous les acteurs. En ce qu'il s'agit des compagnies aériennes, pour les PME, il était possible de faire un prêt garanti par l'Etat.

De plus, dans ces 15 milliards il y en a 7 qui ont été donnés à la compagnie Air France. Cette somme est conséquente puisque c'est près de la moitié du plan de relance du secteur qui est investi dans la compagnie à l'hippocampe ailé. L'Etat aurait pu faire des choix différents.

Tout d'abord, l'Etat aurait pu choisir de n'aider personne. Au vu des différentes interdictions de vol, de déplacement et au vu de l'atteinte faite à la liberté d'entreprendre, il aurait été difficilement envisageable et acceptable pour toutes les compagnies de ne rien recevoir. Ne rien donner aurait évidemment protégé la

²⁴⁴ Leroy, T. (2020, 12 mai). Le fondateur d'EasyJet offre 5 millions de livres à quiconque l'aidera à annuler une commande à Airbus. BFM BUSINESS. https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/transports/le-fondateur-d-easy-jet-offre-5-millions-de-livres-a-quiconque-l-aidera-a-annuler-une-commande-a-airbus_AN-202005120272.html

concurrence, en théorie, puisque l'égalité entre les différents acteurs aurait été totale. Dans les faits, de nombreuses compagnies majors, dont Air France, n'auraient pas supporté financièrement seules le poids d'une telle crise. La disparition d'une telle compagnie aurait eu un effet boule de neige sur les autres acteurs du secteur²⁴⁵. Des faillites en chaîne auraient pu se produire.

Si le fait de n'aider personne apparaît comme égalitaire et concurrentiel, il n'en demeure pas moins que ce choix aurait été économiquement et politiquement très mauvais.

L'Etat aurait pu faire le choix d'aider les compagnies de façon égale.

Ce choix aurait pu s'effectuer de deux manières.

- Soit en aidant toutes les compagnies comme il a aidé Air France, c'est-à-dire avec des sommes astronomiques.
- Soit en aidant toutes les compagnies mais de façon moindre.

La première sous-solution n'est pas envisageable économiquement. L'Etat n'a pas assez d'argent ni de capacité d'emprunt pour aider à ce point toutes les compagnies.

Ce choix n'aurait pas été raisonnable ni faisable.

La deuxième sous-solution, aurait été envisageable économiquement. Cette solution est celle qui se retrouve à mi-chemin entre n'aider personne et aider tout le monde. Cette solution aurait profité à la concurrence. Le perdant dans cette solution aurait été Air France. Au sortir de la crise il est possible que la compagnie tricolore n'aurait pas eu suffisamment de liquidité pour pouvoir affronter la concurrence extérieure.

Comme il a été vu à de multiples reprises une possible perte d'Air-France serait une possible faillite d'autres acteurs à terme et des milliers de personnes sans emploi²⁴⁶. Ce choix aurait fait perdre à la France sa compagnie nationale ce qui aurait été difficile au niveau politique.

La dernière solution est donc celle qui a été choisie par le gouvernement : aider la compagnie nationale quitte à en voir sombrer d'autres. Cette solution est compréhensible au vu des justifications de ces aides et des conséquences de l'absence de ces aides²⁴⁷. Les autres solutions exposées précédemment ne sont pas forcément meilleures.

Les deux solutions, qui économiquement auraient été envisageables sont les deux dernières ; si les aides étaient distribuées de façon moindre à tous, peut-être qu'Air France aurait pu s'en sortir, dans ce cas cette solution aurait été la meilleure. Le choix

²⁴⁵ Voir supra « des justifications économiques »

²⁴⁶ Voir supra « Les justifications de ces aides ».

²⁴⁷ Voir supra « Les justifications de ces aides ».

du gouvernement a été celui de ne pas laisser de doute quant à la survie de la compagnie nationale.

Ce choix, bien que critiquable peut se comprendre car la concurrence idéale semble impossible.

B/ La concurrence idéale impossible

De toutes les solutions possibles qui se présentaient au gouvernement aucunes d'elles n'était la bonne.

Le choix du gouvernement est celui qui peut s'apparenter à celui du « moindre mal » à l'égard de la compagnie nationale. Ce choix a été fait dans le but de protéger la compagnie tricolore. Un vrai protectionnisme s'est mis en place à l'égard de la société appartenant à l'Etat. Si ce choix peut sembler celui du moindre mal ou le plus logique il n'en demeure pas moins qu'il ne répond pas à l'idée d'une concurrence libre et parfaite. On donc peut se demander si la concurrence libre est impossible en tant de crise ou si de manière générale la concurrence libre européenne ne serait pas de la poudre aux yeux qui s'élimine dès la première difficulté. On peut aussi se demander si le libéralisme est compatible avec les temps de crise, les temps de guerre.

Toutes ces hypothèses et critiques ne trouvent qu'un point commun : c'est celui d'une concurrence idéale impossible. Il n'est pas possible d'avoir une concurrence qui s'adapte parfaitement à chaque acteur, chaque mouvement du marché, chaque bouleversement de l'économie.

Le choix fait par le gouvernement d'aider une compagnie a prouvé que cette concurrence parfaite n'existait pas et que certains acteurs restent privilégiés bien qu'ils subissent les mêmes règles hors période de crise. Par exemple, la compagnie nationale Air Estonia a dû faire faillite après une enquête de la commission qui a conclu à l'octroi d'aides publiques incompatibles avec le marché européen en 2015²⁴⁸. Près de 91 millions d'euros avait dû être remboursés par la compagnie estonienne qui n'a pas supporté cette perte financière.

C'est très déconcertant de voir que la Commission a pu aboutir à cette décision quand on voit les efforts mis en place pour sauver d'autres compagnies nationales de plus grandes puissances économiques.

Des disparités entre les compagnies low-costs, middle-costs et majors existent donc. Des disparités entre les majors et les états existent aussi, bien que plus infimes.

²⁴⁸ Wikipedia contributors. (2020, 13 septembre). Estonian Air. Wikipédia. https://fr.wikipedia.org/wiki/Estonian_Air

Ce système n'est pas parfait bien qu'il soit un des systèmes concurrentiels inter-états le plus développé qui soit²⁴⁹. La concurrence forte, loyale pure, parfaite, donc idéale est impossible.

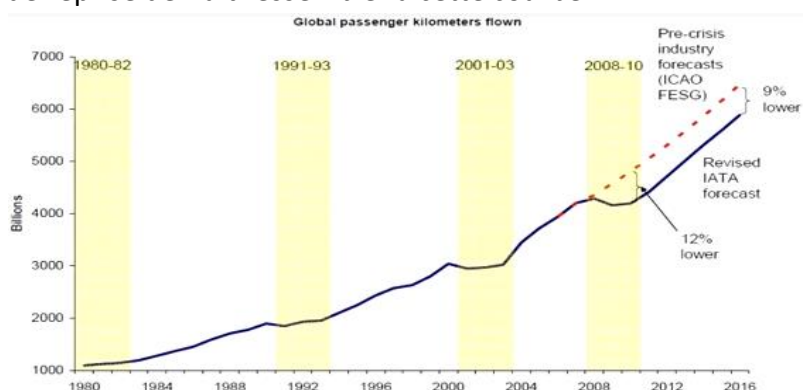
Ce système bien qu'imparfait essaye de s'améliorer. Peut-être que post covid les effets de ces aides inégales pourront s'estomper.

III] Les effets de ces aides inégales sur le marché post Covid-19

Selon beaucoup de spécialistes le secteur aérien devrait prendre une dizaine d'années avant de connaître le même taux de croissance qu'avant Covid-19.

Le trafic de 2019 ne reviendra pas avant plusieurs années et la progression devrait suivre une courbe en U allongé c'est-à-dire une chute puis une remontée inférieure aux prévisions avant covid.

Cette courbe de reprise devrait ressembler à cette courbe ²⁵⁰ :



Si c'est le cas, les compagnies devraient pouvoir se remettre de la crise et se reformer une trésorerie.

Selon les scientifiques ce ne sera pas la dernière crise sanitaire que connaîtra notre planète et donc le secteur de l'aérien. Si une nouvelle crise apparaît le choix de privilégier les majors au niveau des aides d'Etats serait l'acte de fin des middle-cost et certainement des low-costs²⁵¹.

Si l'industrie reprend normalement et sans nouvelle crise on peut espérer voir réapparaître le régime de restrictions des aides d'Etats. Les encadrements temporaires

²⁴⁹ Voir Supra « le caractère unique du modèle européen »

²⁵⁰ Quels scénarios de sortie de crise pour le secteur aérien ? (2020, 11 avril). YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=c5GHrgAOkal>

²⁵¹ Avant le Covid-19, le transport aérien en Europe : un secteur déjà fragilisé. (2021, 13 avril). Fondapol. <https://www.fondapol.org/etude/avant-le-covid-19-le-transport-aerien-en-europe-un-secteur-deja-fragilise-2/>

n'étant déjà plus d'actualité, une reprise du régime restrictif d'aide d'Etat est envisageable.

Quoiqu'il arrive le secteur de l'aérien reste résilient²⁵². La réglementation des aides d'Etat devrait pouvoir redevenir normale et une bonne partie des acteurs devrait se relever.

En revanche, une nouvelle crise ne serait pas supportable pour les acteurs ne recevant pas d'aides et devant se débrouiller avec des trésoreries désormais disparues.

²⁵² Allal-Chérif, O. (2020, 12 mai). Quels défis pour Air France après la crise du Covid-19? The Conversation. https://theconversation.com/quels-defis-pour-air-france-apres-la-crise-du-covid-19-137893?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1589311649

Conclusion :

En Europe, nous connaissons un marché des compagnies aérien très ouvert, compétitif et respectueux de la concurrence.

Ce marché permet l'installation de multiples compagnies dans tous les Etats membres de l'Union Européenne. Des normes uniformes de sécurité, de sûreté ont été mises en place dans l'Union Européenne afin que toutes les compagnies puissent circuler librement.

Cette possibilité de circulation a amené la création de nouveaux modèles de compagnies : les low-costs et les middle-costs, permettant au marché d'être encore plus concurrentiel.

Afin de préserver cette concurrence forte et loyale des interdictions d'aides d'Etat ont été mises en place.

Le but de cette interdiction est qu'aucun Etat ne viennent doper une compagnie, ce qui serait anti-concurrentiel pour les autres. Cette interdiction a été consacrée par le traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne.

Plusieurs exceptions existent concernant cette interdiction. Ces dérogations sont : les obligations de service public, le principe de l'investisseur privé en économie de marché et la promotion d'un territoire ou d'une région.

Cette réglementation des aides d'Etat a complètement été bouleversée par l'arrivée de la crise sanitaire de 2020.

L'Union Européenne qui prônait le libéralisme a accepté des comportements très protectionnistes. La crise du Covid-19 a amené les différents pays à fermer leurs frontières et à clouer leurs avions au sol. Les compagnies aériennes ont subi d'importantes pertes pendant cette crise. Les réglementations des aides d'Etat se sont adaptées à cette situation devenant ainsi bien plus tolérantes vis-à-vis des financements étatiques. Une politique de protection des sociétés et du « quoiqu'il en coûte » a été mise en place en France. Dans le secteur de l'aérien cette politique s'est traduite par l'octroi d'aides considérables. Un plan de 15 milliards d'euros a été débloqué dont 7 milliards pour la compagnie aérienne nationale. Les compagnies majors de chaque état ont reçu des aides tandis que les low-costs ont été mises de côté.

En plus de ces aides directes les compagnies se sont vu octroyer des moratoires pour leur paiement de dettes. L'obligation d'affrètement des lignes pour conserver les slots a aussi été levée. Si les compagnies low-costs ont pu bénéficier des moratoires de paiement et de la levée de l'obligation d'affrètement des slots, elles n'ont pas bénéficié d'aides directes et ont dû palier les pertes avec leur trésorerie.

Ces aides accordées uniquement aux majors ont été justifiées par les différents états. Ces justifications étaient majoritairement politiques et économiques. De plus, ces aides ont été données avec des contreparties. La compagnie Air France par exemple a dû prendre des engagements économiques et écologiques pour obtenir les aides.

Bien que ces aides soient justifiées et aient une contrepartie, il n'en demeure pas moins qu'elles sont anti-concurrentielles. Une grande disparité s'est creusée entre les majors nationales aidées par les états et les low-costs devant survivre seules, alors même que les différentes formes de compagnies ont subi les mêmes conséquences de la crise.

Cette inégalité dans les aides a impacté la concurrence entre les différentes formes de compagnies mais aussi les autres acteurs du secteur. Si malgré cette inégalité les compagnies vont pouvoir s'en sortir financièrement, ce ne serait pas le cas si une nouvelle crise venait à survenir.

On voit donc que la réglementation des aides d'Etat fluctue en fonction du marché et de son économie.

Si l'UE prône un système concurrentiel libéral, sans aide d'Etat, de manière générale, il apparaît qu'en temps de crise c'est le protectionnisme et le nationalisme de chaque Etat membre qui prend le dessus.

Bibliographie

I] Ouvrage et cours

J. Laborde, (2021) cours droit aérien

F.Fouchet (2021) Cours de gestion des compagnies aériennes.

R.Wino (2021) Cours de géographie du transport aérien.

D. Bosco (2019) Droit de la concurrence

II] Articles, rapport et communiqué de presse

A. (2021a, février 18). La justice européenne rejette les recours de Ryanair contre les aides à Air France et SAS. [www.euractiv.fr. https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/la-justice-europeenne-rejette-les-recours-de-ryanair-contre-les-aides-a-air-france-et-sas/](https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/la-justice-europeenne-rejette-les-recours-de-ryanair-contre-les-aides-a-air-france-et-sas/)

A. (2021b, avril 1). Le fonctionnement de l'espace Schengen. [Touteurope.eu. https://www.touteurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/le-fonctionnement-de-l-espace-schengen/](https://www.touteurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/le-fonctionnement-de-l-espace-schengen/)

Actionnariat. (2018, 31 décembre). Aéroports de Paris. <https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances/actions-aeroports-de-paris/actionnariat>

Adresse aux Français, 16 mars 2020. (2020, 16 mars). [elysee.fr. https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/03/16/adresse-aux-francais-covid19](https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2020/03/16/adresse-aux-francais-covid19)

Afp, F. A. (2020, août 9). Explosions à Beyrouth : un « pont aérien et maritime » français vers le Liban. [Franceinfo. https://www.francetvinfo.fr/monde/proche-orient/liban/explosions-a-beyrouth/explosions-a-beyrouth-un-pont-aerien-et-maritime-francais-vers-le-liban_4070723.html](https://www.francetvinfo.fr/monde/proche-orient/liban/explosions-a-beyrouth/explosions-a-beyrouth-un-pont-aerien-et-maritime-francais-vers-le-liban_4070723.html)

Air Caraïbes et French Bee appellent l'Etat à l'aide : « Il va bien falloir qu'on aide tout le monde ». (2021, 11 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=Q_fFn9b01Ow&ab_channel=RTFrance

Air France protect. (2021, 21 juin). Air France.

https://www.airfrance.fr/FR/fr/common/page_flottante/engagement-air-france-protect.htm

ALEXIS, A. (2003). L'arrêt Altmark Trans du 24 juillet 2003 : La Cour de justice précise les conditions de financement des Services d'intérêt économique général. *Competition Policy Newsletter*, 2003(3), 1-7.

https://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/2003_3_1.pdf

Allal-Chérif, O. (2020, 12 mai). Quels défis pour Air France après la crise du Covid-19? *The Conversation*. [https://theconversation.com/quels-defis-pour-air-france-apres-la-crise-du-covid-19-](https://theconversation.com/quels-defis-pour-air-france-apres-la-crise-du-covid-19-137893?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1589311649)

[137893?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1589311649](https://theconversation.com/quels-defis-pour-air-france-apres-la-crise-du-covid-19-137893?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1589311649)

Ambassade de France. (2021, 27 juillet). Consulat de France à Athènes. Consulat de France à Athènes. <https://gr.ambafrance.org/Covid19-Gr>

Assemblée Nationale. (20221-02). *Projet de loi n^o 3875 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets*.

https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15b3875_projet-loi

Avant le Covid-19, le transport aérien en Europe : un secteur déjà fragilisé. (2021, 13 avril). Fondapol. <https://www.fondapol.org/etude/avant-le-covid-19-le-transport-aerien-en-europe-un-secteur-deja-fragilise-2/>

Baroux, J. (2010). Attribution des slots : comment la DGAC et Air France protègent leur pré carré. *TourMaG.com*, 1er journal des professionnels du tourisme francophone. https://www.tourmag.com/Attribution-des-slots-comment-la-DGAC-et-Air-France-protigent-leur-pre-carre_a41224.html

Beaujour, J.-C. (2017, 29 novembre). Concurrence et transport aérien : quels enjeux ? *Journal Spécial des Sociétés*. https://medium.com/@SO_SmithDOria/concurrence-et-transport-a%C3%A9rien-quels-enjeux-70274552fa59

Blanchardon, M. (2021, 15 juin). Un premier vol avec 97% de biocarburant entre Sarrebruck et Reims. *leparisien.fr*. <https://www.leparisien.fr/environnement/un-premier-vol-avec-97-de-biocarburant-entre-sarrebruck-et-reims-15-06-2021-YJZPIUMALFATZAQDFX62UOH3QY.php>

Blancmont, T. (2021, 18 février). Justice : Air France et SAS Scandinavian 1, Ryanair 0. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2021-02-18-justice-air-france-et-sas-scandinavian-1-ryanair-0-5226074.html>

Bonnefoi, F. (2020, 23 novembre). Aix : Twin Jet adapte ses avions au transport de malades du Covid. LaProvence.com. <https://www.laprovence.com/article/edition-ailleurs/6187236/twin-jet-adapte-ses-avions-au-transport-de-malades-du-covid.html>

Bruno Le Maire : « L'État va devenir le premier actionnaire d'Air France ». (2021, 6 avril). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=ta8Gtnp4f8l&ab_channel=FranceInter

Capital.fr. (2020, 22 juin). ADP : le projet de privatisation sans doute repoussé à 2022. <https://www.capital.fr/entreprises-marches/adp-le-projet-de-privatisation-sans-doute-repousse-a-2022-1373311>

Carrard, M. (2013). LA RÉFORME AÉROPORTUAIRE ET LES RELATIONS STRATÉGIQUES ENTRE AÉROPORTS ET COMPAGNIES AÉRIENNES : UNE ANALYSE À L'AIDE DE LA THÉORIE DES JEUX. CAIRN INFO, 2013/4, 765-792. <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2013-4-page-765.htm>

Ces vols qui ont besoin d'un petit coup de pouce. (2017, 12 juin). La Presse+. https://plus.lapresse.ca/screens/a486bba1-d814-437f-b6ee-601d6d05adc2__7C__gLY7Bbp%7EzH.y.html

Challenges.fr. (2007, 16 mai). Ryanair porte plainte contre Air France pour aide d'Etat. Challenges. https://www.challenges.fr/entreprise/ryanair-porte-plainte-contre-air-france-pour-aide-d-etat_395279

Chiambaretto, P. (2019, 8 mai). Trafic aérien mondial, une croissance fulgurante pas prête de s'arrêter. The Conversation. <https://theconversation.com/trafic-aerien-mondial-une-croissance-fulgurante-pas-prete-de-sarreter-116107>

Commission Européenne. (2016, 19 juillet). INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE [Communiqué de presse]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016XC0719%2805%29>

Commission Européenne. (2020a, février 28). Aides d'État : La Commission européenne ouvre une enquête approfondie sur un prêt de 400 millions € consenti par l'Italie à Alitalia [Communiqué de presse]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_20_349

Commission Européenne. (2020b, mars 13). Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, à la Banque centrale européenne, à la Banque européenne d'investissement et à l'Eurogroupe - Réaction économique coordonnée à la flambée de COVID-19, COM [Communiqué de presse]. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX:52020DC0112>

Commission Européenne. (2020c, mars 20). Encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 [Communiqué de presse]. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320\(03\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52020XC0320(03))

Commission Européenne. (2020d, avril 4). COMMUNICATION DE LA COMMISSION Modification de l'encadrement temporaire des mesures d'aide d'État visant à soutenir l'économie dans le contexte actuel de la flambée de COVID-19 [Communiqué de presse]. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021XC0201\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021XC0201(01))

Commission Européenne. (2021, 6 avril). Press corner [Communiqué de presse]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_1581

D'Agrain, S. G., & Lepelletier, P. (2021, 4 avril). « L'aérien ne doit plus faire partie des rêves d'enfant » : nouvelle polémique dans une ville gérée par les Verts. LEFIGARO. <https://www.lefigaro.fr/actualite-france/l-aerien-ne-doit-plus-faire-partie-des-reves-d-enfant-la-maire-eelv-de-poitiers-suscite-la-polemique-20210403>

de BEYS, J. (2004). LA DÉCISION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE DU 12 FÉVRIER 2004 SUR LES AIDES D'ÉTAT ACCORDÉES À RYANAIR. CAIRN INFO, 2004/27(1852), 1-37.

de Calignon, G. (2016, 3 février). La fin de l'espace Schengen pénaliserait fortement l'économie européenne. Les Echos. <https://www.lesechos.fr/2016/02/la-fin-de-l-espace-schengen-penaliserait-fortement-leconomie-europeenne-196956>

Déléaz, T. (2021, 10 mai). Covid-19 : un Français sur deux ne partira pas en vacances cet été. Le Point. https://www.lepoint.fr/societe/covid-19-un-francais-sur-deux-ne-partira-pas-en-vacances-cet-ete-10-05-2021-2425673_23.php

DEVENIR PILOTE DE LIGNE AIR FRANCE | Air France - Corporate. (s. d.). Air France. Consulté le 29 juillet 2021, à l'adresse <https://corporate.airfrance.com/fr/etre-pilote-de-ligne-air-france#:~:text=La%20formation%20de%20base%2C%20totallement,80%20%C3%A0%20100%25%20du%20SMIC.>

Duclos, F. (2020, 9 juin). Aides d'Etat : 8 milliards pour l'aéronautique française. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2020-06-09-aides-detat-8-milliards-pour-laeronautique-francaise-5220748.html>

Duclos, F. (2021, 5 avril). Air France-KLM : accord avec Bruxelles sur les créneaux à Orly. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2021-04-05-air-france-klm-accord-avec-bruxelles-sur-les-creneaux-a-orly-5227072.html>

Duperrin, B. (2019, 28 novembre). Slots de décollage dans les aéroports : qu'est ce que c'est et comment ça fonctionne ? TravelGuys. [https://www.travelguys.fr/2019/11/27/slots-de-decollage-dans-les-aeroports-quest-ce-que-cest-et-comment-ca-fonctionne/#:%7E:text=Un%20slot%20\(ou%20cr%C3%A9neau\)%20horaire,ou%20dans%20un%20a%C3%A9roport%20donn%C3%A9](https://www.travelguys.fr/2019/11/27/slots-de-decollage-dans-les-aeroports-quest-ce-que-cest-et-comment-ca-fonctionne/#:%7E:text=Un%20slot%20(ou%20cr%C3%A9neau)%20horaire,ou%20dans%20un%20a%C3%A9roport%20donn%C3%A9)

Duteuil, E. É. P. B. D. (2020, 1 juillet). Coronavirus : les aides de l'État à Airbus vont-elles permettre de sauver des emplois ? Europe 1. <https://www.europe1.fr/economie/coronavirus-quelles-aides-propose-letat-pour-venir-en-aide-a-airbus-3978640>

Dutheil, G. (2020a, mars 10). Le coronavirus contraint des compagnies à voler à vide pour garder leurs créneaux de décollage. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/03/10/le-coronavirus-constraint-des-compagnies-a-voler-a-vide-pour-garder-leurs-creneaux-de-decollage_6032480_3234.html

Dutheil, G. (2020b, novembre 25). Covid-19 : les compagnies aériennes essuient 100 milliards d'euros de pertes en 2020. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/25/covid-19-les-compagnies-aeriennes-essuient-100-milliards-d-euros-de-pertes-en-2020_6061058_3234.html

Emirates Fleet Details and History. (2021, 17 juillet). Planespotters. <https://www.planespotters.net/airline/Emirates>

EUR-Lex - 12008E107 - EN - EUR-Lex. (2008, août 9). Europa. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A12008E107>

European Commission. (2020, 16 mars). COVID-19 Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services [Communiqué de presse]. https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/default/files/what-we-do/policies/european-agenda-migration/20200316_covid-19-guidelines-for-border-management.pdf

F. (2021c, avril 6). VIDEO. Bruno Le Maire annonce une nouvelle aide de 4 milliards d'euros à Air France, qui doit rendre 18 créneaux. Franceinfo.

https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/greve-a-air-france/video-bruno-le-maireannonce-une-nouvelle-aide-de-4milliards-d-euros-a-air-france-quidoit-rendre-18creneaux-a-orly_4361349.html

Fabi, S. (2020, 14 juin). | L'État va avancer 300 millions d'euros aux aéroports français pour les mesures sanitaires. Air Journal. <https://www.air-journal.fr/2020-06-14-letat-va-avancer-300-millions-deuros-aux-aeroports-francais-pour-les-mesures-sanitaires-5220834.html>

Fin de l'Airbus A380 chez Air France - interview pour France 2. (2020, 21 mai). [Vidéo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=SW_aA__F-m4&ab_channel=XavierTytelman

Fleurot, A. É. P. R. D. (2020, 3 juin). Le chantage de Ryanair à ses salariés : baisse de salaire ou licenciement ? Europe 1. <https://www.europe1.fr/economie/le-chantage-de-ryanair-a-ses-salaries-baisse-de-salaire-ou-licenciement-3972514>

La France annonce un plan d'aide de 15 milliards d'euros pour l'industrie aéronautique. (2020, 9 juin). Courrier international. <https://www.courrierinternational.com/revue-de-presse/sauvetage-la-france-annonce-un-plan-daide-de-15-milliards-deuros-pour-lindustrie>

Galéron, F., & Galéron, F. (2017, 7 novembre). Aéronautique : un salaire moyen de 3 424 euros nets chez les grands donneurs d'ordre. La Tribune. <https://toulouse.latribune.fr/economie/2017-11-07/aeronautique-un-salaire-moyen-de-3-424-euros-nets-chez-les-grands-donneurs-d-ordre-757012.html>

Ghijis, S. (2018, 30 juillet). 45% des vols sont desservis par 25 aéroports internationaux ! Fly Aeolus. <https://flyaeolus.com/fr/blog-fr/45-des-vols-partent-de-25-aeroports/>

Gliszczynski, F. (2021, 13 avril). Air Caraïbes et French Bee demandent l'aide de l'Etat. La Tribune, 2021(7127), 80-84.

Gliszczynski, F., & Gliszczynski, F. (2020a, mars 9). Covid-19 : les gestionnaires des « slots » demandent à Bruxelles un moratoire sur le « droit du grand-père » des créneaux aéroportuares. La Tribune. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/covid-19-les-gestionnaires-des-slots-demandent-a-bruxelles-un-moratoire-sur-le-droit-du-grand-pere-des-creneaux-aeroportuares-841537.html>

Gliszczynski, F. (2020b, septembre 3). Bras de fer entre les compagnies aériennes et les aéroports sur le maintien du gel des « slots ». La Tribune.

<https://www.la Tribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/bras-de-fer-entre-les-compagnies-aeriennes-et-les-aeroports-sur-le-maintien-du-gel-des-slots-852741.html>

GROUPE DUBREUIL - Fiche de l'entreprise GROUPE DUBREUIL : Actionnaires Filiales - Siren 320651649. (2021, 29 juillet). Actionnariat verif BFM.

<https://www.verif.com/actionnaires-filiales/GROUPE-DUBREUIL-320651649/>

Gryonfogel, C. (2020). Droit européen de la concurrence et covid-19 : l'assouplissement des règles antitrust. Dalloz Actualité. Published.

IATA. (2021, 3 février). 2020, la pire année pour le transport de fret aérien depuis qu'on a commencé à noter les résultats en 1990 [Communiqué de presse].

<https://www.iata.org/contentassets/da9a8a4de1b949508979ced91037d03d/2021-02-03-01-fr.pdf>

Impact économique | Air France - Corporate. (2017). Air France Corporate.

<https://corporate.airfrance.com/fr/impact-economique>

Investisseur privé en économie de marché - Concurrences. (2020, 10 décembre).

Concurrences Anti-Trust Publications Events.

<https://www.concurrences.com/fr/dictionnaire/investisseur-prive-en-economie-de-marche>

L. (2021d, avril 13). Pourquoi les compagnies aériennes low cost vont-elles redécoller plus vite ? LCI. <https://www.lci.fr/economie/video-covid-19-pourquoi-les-compagnies-aeriennes-low-cost-vont-elles-redecoller-plus-vite-2183344.html>

L., & A. (2021e, mars 5). Greenpeace repeint un avion en vert sur le tarmac de Roissy. Libération.

https://www.liberation.fr/environnement/climat/greenpeace-repeint-un-avion-en-vert-sur-le-tarmac-de-roissy-20210305_JDTQ2RN3LNEUTB5GEBIZOSK3K4/

Laborie, L. (2020, 12 juin). VIDEO - Coronavirus : le plus gros avion du monde chargé de masques a atterri ce dimanche à l'aéroport de Paris. France 3 Grand Est.

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/marne/chalons-en-champagne/video-coronavirus-plus-gros-avion-du-monde-charge-masques-atterri-ce-dimanche-aeroport-paris-vatry-1817976.html>

Larousse, Æ. (s. d.). Définitions : protectionnisme - Dictionnaire de français Larousse. Larousse. Consulté le 29 juillet 2021, à l'adresse <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/protectionnisme/64514>

Larousse, Æ. (2021a). Définitions : souveraineté - Dictionnaire de français Larousse. Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/souverainet%C3%A9/74000>

Larousse, Æ. (2021b). Dictionnaire français - Dictionnaires Larousse français monolingue et bilingues en ligne. Dictionnaire Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

latribune.fr & latribune.fr. (2009, 15 avril). Air France prévoit la suppression de 3.000 postes d'ici 2011. La Tribune. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/20090415trib000367143/air-france-prevoit-la-suppression-de-3.000-postes-dicientreprises-finance/011.html>

L'avion, moyen de transport le plus sûr au monde ? (2014, 30 juillet). Actu - News - Gulli. <https://www.gulli.fr/Actu/Fil-infos/News/L-avion-moyen-de-transport-le-plus-sur-au-monde>

Leroy, T. (2020, 12 mai). Le fondateur d'EasyJet offre 5 millions de livres à quiconque l'aidera à annuler une commande à Airbus. BFM BUSINESS. https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/transports/le-fondateur-d-easy-jet-offre-5-millions-de-livres-a-quiconque-l-aidera-a-annuler-une-commande-a-airbus_AN-202005120272.html

L'Etat français est autorisé à venir en aide à Air France à hauteur de sept milliards d'euros. (2020, 4 mai). YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=ifr7tn-NyTI&t=60s>

La liste noire des compagnies aériennes interdites en Europe. (2021, 2 juin). Service Public. <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14130>

Malavolti, E., & Marty, F. (2010). Analyse économique des aides publiques versées par les aéroports régionaux aux compagnies low cost. *Revue européenne de droit de la consommation (R.E.D.C.)*, 2010(3-4), 529-558. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00614952>

Mazoir, F. (2017, 26 décembre). Emploi : les chiffres-clés du secteur aéronautique. HelloWorkplace. <https://www.helloworkplace.fr/emploi-aeronautique/>

Monde, L. (2010, 17 juin). Le développement rapide des compagnies aériennes du Golfe inquiète leurs rivales européennes. *Le Monde.fr*.

https://www.lemonde.fr/economie/article/2010/06/17/le-developpement-rapide-des-compagnies-aeriennes-du-golfe-inquiete-leurs-rivales-europeennes_1374431_3234.html

OACI. (2015). EXISTING ICAO POLICY AND GUIDANCE MATERIAL ON COMPETITION.

Information paper OACI. Published.

https://www.icao.int/sustainability/Documents/Competition_Existing%20Guidance.pdf

Obligations de service public. (s. d.). Ministère de la Transition écologique. Consulté le 17 juillet 2021, à l'adresse <https://www.ecologie.gouv.fr/obligations-service-public#:~:text=Afin%20de%20maintenir%20des%20services,des%20obligations%20de%20service%20public.>

Obligations de service public. (2017, 9 mars). Ministère de la Transition écologique.

[https://www.ecologie.gouv.fr/obligations-service-](https://www.ecologie.gouv.fr/obligations-service-public#:~:text=Afin%20de%20maintenir%20des%20services,des%20obligations%20de%20service%20public.)

[public#:~:text=Afin%20de%20maintenir%20des%20services,des%20obligations%20de%20service%20public.](https://www.ecologie.gouv.fr/obligations-service-public#:~:text=Afin%20de%20maintenir%20des%20services,des%20obligations%20de%20service%20public.)

OCDE. (2009). La crise de l'emploi : quelles sont les conséquences pour les politiques sociales et de l'emploi ? (ISBN 978-92-64-06795-0).

<https://www.oecd.org/els/emp/45219843.pdf>

Orban, A. (2020, 30 mai). European Commission and German Government agree on Lufthansa rescue package - The airline surrenders 8 aircraft and 24 slots in Frankfurt/Munich. Aviation24.Be. <https://www.aviation24.be/airlines/lufthansa-group/lufthansa/european-commission-agrees-on-lufthansa-rescue-package-the-airline-surrenders-8-aircraft-and-24-slots-in-frankfurt-munich/>

Outre-mer 1ère. (2021, 10 avril). Air Caraïbes réclame des aides d'Etat pour être à égalité avec ses concurrentes. Outre-mer la 1ère. <https://la1ere.francetvinfo.fr/air-caraibes-reclame-des-aides-d-etat-pour-etre-a-egalite-avec-ses-concurrentes-980617.html>

Par L'EXPRESS.fr et. (2021, 29 juillet). Air France-KLM confirme la suppression de 2500 postes. L'Express.fr. https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/air-france-klm-confirme-la-suppression-de-2500-postes_754196.html

Pillot, J., Marty, F., & Guillou, S. (2021a, avril 12). Sauvetage d'Air France : les contreparties vont-elles compromettre le redécollage de la compagnie ? The Conversation. <https://theconversation.com/sauvetage-d-air-france-les-contreparties-vont-elles-compromettre-le-redecollage-de-la-compagnie-158797>

Pillot, J., Marty, F., & Guillou, S. (2021b, avril 12). Sauvetage d'Air France : les contreparties vont-elles compromettre le redécollage de la compagnie ? The Conversation. <https://theconversation.com/sauvetage-dair-france-les-contreparties-vont-elles-compromettre-le-redecollage-de-la-compagnie-158797>

Pommier, P. S. (2018, 15 mai). Les mauvais comptes d'Air France. L'Expansion.com. https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/les-mauvais-comptes-d-air-france_2007723.html

Pommier, P. S. (2019, 5 novembre). Air France : le nouveau plan de vol de Ben Smith. L'Expansion.com. https://lexpansion.lexpress.fr/entreprises/air-france-le-nouveau-plan-de-vol-de-ben-smith_2105794.html

Présentation du plan de soutien à l'aéronautique. (2021, 9 juin). economie.gouv.fr. <https://www.economie.gouv.fr/plan-soutien-aeronautique>

Quel est le moyen de transport le plus sûr ? (2019, 9 décembre). Groupito. <https://www.groupito.com/blog/la-minute-groupito/quel-est-le-moyen-de-transport-le-plus-sur/>

Quels scenarios de sortie de crise pour le secteur aérien ? (2020, 11 avril). YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=c5GHrgAOkal>

Rédaction, L. (2019, 4 février). Greenwashing : définition, traduction et synonymes. Journal du Net. <https://www.journaldunet.fr/business/dictionnaire-du-marketing/1198177-greenwashing-definition-traduction-et-synonymes/>

Reuters, L. M. A. (2021, 4 avril). Air France : la France et la Commission européenne s'accordent pour un nouveau soutien financier. Le Monde.fr. https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/04/04/air-france-la-france-et-la-commission-europeenne-s-accordent-pour-un-nouveau-soutien-financier_6075543_3234.html

Roy, G. (2021, 22 janvier). Plus de 125 millions de passagers aériens perdus en 2020 en France. Aerobuzz. <https://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/plus-de-125-millions-de-passagers-aeriens-perdus-en-2020-en-france/>

Salaires Air France, France - Salaire Moyen. (s. d.). Talent.com. Consulté le 6 août 2021, à l'adresse <https://fr.talent.com/salary?job=air+france>

Simon-Doutreluingne, P. (2020, 22 mars). Des avions qui volent à vide pour conserver les créneaux aéroportuaires : retour sur la polémique. The Conversation. <https://theconversation.com/des-avions-qui-volent-a-vide-pour-conserver-les->

creneaux-aeroportuaires-retour-sur-la-polemique-133943?utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#Echobox=1584909160

Statista. (2021, 19 février). Nombre de salariés d'Air France-KLM selon la catégorie dans le monde 2018–2020.

<https://fr.statista.com/statistiques/493818/effectif-air-france-klm-categorie-personnel/>

StepStone. (2020, août 17). L'emploi en France et à l'étranger dans l'aéronautique. [stepstone.fr. https://www.stepstone.fr/conseils-emploi/lemploi-en-france-et-letranger-dans-laeronautique/](https://www.stepstone.fr/conseils-emploi/lemploi-en-france-et-letranger-dans-laeronautique/)

Suivi du rapatriement des Français de passage à l'étranger pendant la crise sanitaire. (2020, 17 juin). Sénat. <http://www.senat.fr/rap/r19-526/r19-526.html>

Vie publique.fr. (2021, 19 mars). Cour des comptes 2021 : le Covid-19 au coeur du rapport public annuel. <https://www.vie-publique.fr/en-bref/279083-cour-des-comptes-2021-le-covid-19-au-coeur-du-rapport-public-annuel>

VOLOTEA. (2021, 17 juin). NOUS RELIONS LES VILLES VOLOTEA. https://www.volotea.com/fr/?gclid=CjwKCAjwlrqHBhByEiwAnLmYUG6f13sCTCpel3IEfdRrL_JRCEY9Z-5hgg_bsuj_Svan8ux7Sed2jRoCXV4QAvD_BwE

Wikipedia contributors. (2020, 13 septembre). Estonian Air. Wikipédia. https://fr.wikipedia.org/wiki/Estonian_Air

Wikipedia contributors. (2021a, juin 27). Qatar Airways. Wikipédia. https://fr.wikipedia.org/wiki/Qatar_Airways

Wikipedia contributors. (2021b, juin 28). Airbus (groupe). Wikipédia. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Airbus_\(groupe\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Airbus_(groupe))

Table des matières

INTRODUCTION	6
PARTIE 1 – LA REGLEMENTATION DES AIDES D’ETAT POUR LES COMPAGNIES AERIENNES	
ANTERIEUREMENT A 2019	13
CHAPITRE 1 : LE LIBERALISME COMME PRINCIPE DOMINANT DU MARCHE EUROPEEN : L’INTERDICTION DES AIDES D’ETAT	14
<i>Section 1 – L’état du marché des compagnies aérienne pré-covid</i>	14
I] Un marché intérieur européen ouvert aux compagnies aériennes	14
A/ Un marché unique et ouvert	14
1 L’espace Schengen	14
2 Le ciel unique européen	16
B/ L’égalité des normes européennes	17
1 Un accès identique au marché pour toutes les compagnies aériennes	17
2 Un refus identique au marché pour certaines compagnies aériennes	18
II] L’effet du marché unique européen sur les compagnies aériennes	19
A/ L’apparition de différents modèles économiques de compagnies aériennes	19
1 Les compagnies nationales : les majors	19
2 Le nouveau modèle économique : les low-costs et les middle-costs	20
B/ Une concurrence forte et loyale	21
1 L’augmentation de la fréquentation	21
2 L’augmentation du nombre de compagnies	22
<i>Section 2 – La protection de ce marché à l’aide de réglementation</i>	23
I] Le principe d’interdiction d’aides d’état aux compagnies de l’union	23
A/ La notion d’aide d’état	23
1 La définition d’une aide d’état	24
2 Les différentes formes d’aides d’état	25
B/ L’article 107 du Traité sur le fonctionnement de l’Union Européenne	26
1 Aide publique	26
2 Le critère de la sélectivité : l’aide avantage certaines entreprises, certaines productions	29
3. Une aide affectant la concurrence	30
4. L’aide affecte les échanges à l’intérieur de l’UE	31
II] L’absence de ce type de réglementations hors union européenne	32
A/ Le caractère unique du modèle européen	32
B/ La concurrence déloyale des compagnies non soumises à ces réglementations : l’exemple des compagnies du Golfe	34
CHAPITRE 2 : LES POSSIBILITES DE DEROGATIONS AUX PRINCIPES D’INTERDICTION D’AIDE D’ETAT	37

<i>Section 1 – La principale dérogation : l’obligation de service public</i>	37
I] La notion de l’obligation de service public	37
A/ La définition d’une OSP	37
B/ Les conditions de création d’une OSP	38
II] L’aide d’état pour assurer l’obligation de service public	40
A/ l’entreprise chargée de l’exécution d’une OSP	40
B/ Une aide claire et transparente	41
C/ Une aide proportionnée	42
D/ Une aide analysée.....	43
<i>Section 2 – Les autres dérogations</i>	45
I] Le principe de l’investisseur privé en économie de marché.....	45
A/ La dérogation logique par ce principe	46
B/ La limite de ce principe : l’incertitude de la qualification du principe.....	47
II] La promotion d’un territoire ou d’une région	50
A/ La promotion du territoire comme une contrepartie de l’aide d’état	50
1. Une aide pouvant être vue comme réciproque	50
2. Une dérogation reconnue	52
B/ La limite de cette dérogation : la réticence de la commission à l’application de la dérogation	53
PARTIE 2 – LA REGLEMENTATION DES AIDES D’ETATS AUX COMPAGNIES AERIENNES A LA SUITE DU COVID-19	56
CHAPITRE 1 : LA PROTECTION DES COMPAGNIES AERIENNES PAR DES AIDES D’ÉTAT EN PERIODE DE CRISE SANITAIRE : LE RETOUR DU PROTECTIONNISME	57
<i>Section 1 – L’impact du Covid-19 sur le marché des compagnies aériennes</i>	57
I] L’impact sur l’exploitation des compagnies aériennes.....	57
A/ L’impossibilité de faire voler des avions en période de COVID : fermeture des frontières à l’international.....	57
1. La fermeture des frontières à l’international.....	57
2. L’exception pour les vols de rapatriement sanitaire et le fret	59
B/ Les conditions de vols lors des retours des lignes	61
1. Un retour au vols conditionnés.....	61
2. Baisse de fréquentation des avions et baisse du nombre des voyages	62
II] L’impact sur la politique des aides d’états : retour d’un protectionnisme	64
A/ La politique française du quoi qu’il en coûte	64
1 D’importantes aides pour les sociétés de l’état.....	65
2 Les difficiles perspectives de remboursement.....	67
B/ Le recul du libéralisme en période de crise.....	68
1. L’investissement de l’état dans les compagnies	68
2. Certaines compagnies mise à l’écart.....	70

<i>Section 2 – La nécessaire aide de l'état aux compagnies aériennes</i>	70
I] L'adaptation de la réglementation pour cette pandémie.....	71
A/ L'applicabilité de l'article 107 § 3 b) TFUE	71
1. Les conditions d'application	71
2. Les effets de ce régime dérogatoire.....	73
B/ Les encadrements temporaires des aides d'état.....	74
II] L'application de ces nouvelles réglementations	77
A/ Les aides d'Etats directes aux compagnies aériennes	77
B/ Des aides adaptées aux circonstances pour les compagnies aériennes : l'exemple des slots	78
1. L'obligation de d'affréter les lignes.....	78
2. L'obligation levée pour la crise	80
CHAPITRE 2 : L'INEGALITE ENTRE LES COMPAGNIES AERIENNES FACE AUX AIDES ACCORDEES PAR L'ETAT.	81
<i>Section 1 – Des aides principalement accordées aux compagnies majors</i>	81
I] Les justification de ces aides	82
A/ Les justifications politiques et juridiques.....	82
1 Les justifications politiques	82
2 Les justifications juridiques	84
B/ Les justifications économiques et sociales.....	85
1. Les justifications sociales.....	86
2. Les justifications économiques.....	87
II] Les contreparties de ces aides.....	88
A/ De nouveaux objectifs	89
1. Des objectifs économiques.....	89
2. Les objectifs écologiques.....	90
B/ La cession des SLOTS au profit de compagnie européenne	93
1. Possibilité d'une ouverture du marché pour de nouvelles compagnies	93
2. Une contrepartie suffisante pour les low-costs ?.....	95
<i>Section 2 – L'effet de ces aides inégales sur le marché aérien</i>	97
I] L'effet négatif sur la concurrence.....	97
A/ L'impact sur les compagnies Middle-costs et Low-costs.....	97
B/ L'impact sur les autres acteurs du secteur.....	99
II] Un effet inévitable ?	101
A/ Un choix permettant le moindre mal	101
B/ La concurrence idéale impossible	102
III] Les effets de ces aides inégales sur le marché post Covid-19.....	103
CONCLUSION :	105