

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORT
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU
TRANSPORT AÉRIEN (IFURTA)

**MODALITÉS ET ENJEUX D'UNE OUVERTURE DE LIGNE
AÉRIENNE DE TRANSPORT DE PASSAGERS**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit et Management du Transport aérien

Par

Charles-Emile GERARD

Sous la direction de Madame la professeur Julie LABORDE dit BOURIAT et de
Madame Laura SALABERT

Année universitaire 2021-2022

Remerciements

Je souhaite adresser mes premiers remerciements à Madame Julie LABORDE dit BOURIAT, Directrice de l'IFURTA, pour m'avoir permis de réaliser cette année d'étude consacrée au transport aérien.

Je tiens ensuite à remercier vivement Elodie MUNIER, Laura SALABERT et Charles-Edward DUMONT qui, au sein du service juridique de Transavia France, m'ont formé et accompagné durant cette année d'alternance. Leur rigueur, leur détermination et leur bienveillance ont rendu ma formation très stimulante et enrichissante. Aussi, leur gentillesse et leur bonne humeur ont contribué à rendre cette année très agréable.

Je suis aussi reconnaissant envers Maryn BAZARD pour la confiance qu'elle m'a accordée en me permettant d'intégrer ce service.

Je remercie également Matthieu DOUCET, responsable de la planification du réseau Transavia France, pour le temps qu'il m'a accordé lors de notre entretien consacré à ce mémoire.

Enfin, je souhaite adresser mes chaleureux remerciements à mes proches pour tout leur soutien et toute leur affection.

Sommaire

Remerciements	3
Sommaire	4
Table des abréviations et sigles utilisés	5
Introduction	6
Première partie - Les modalités réglementaires supranationales d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers	14
<i>Chapitre 1 : Principes et normes internationaux relatifs à l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers</i>	15
<i>Chapitre 2 : Principes et normes européens relatifs à l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers</i>	37
Deuxième partie - Etude d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers en France	58
<i>Chapitre 1 : L'obtention d'une licence d'exploitation</i>	59
<i>Chapitre 2 : L'autorisation d'exploitation</i>	62
<i>Chapitre 3 : Modalités internes et enjeux d'une ouverture de ligne aérienne pour un transporteur aérien</i>	73
Conclusion	83
Bibliographie	85
Table des matières	95

Table des abréviations et sigles utilisés

AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
AGCS	Accord général sur le commerce des services
ASK	Siège au kilomètre offert
CJUE	Cour de Justice de l'Union européenne
CTA	Certificat de transporteur aérien
DGAC	Direction générale de l'Aviation civile
DSAC	Direction de la sécurité de l'Aviation civile
FAB	Bloc d'espace aérien fonctionnel
FABEC	Bloc d'espace aérien fonctionnel pour le centre de l'Europe
IATA	Association du transport aérien international
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMC	Organisation mondiale du commerce
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique nord
RPK	Passager-kilomètre payant
SES I	Ciel unique I
SES II	Ciel unique II
SESAR	Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien
TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
UE	Union européenne

Introduction

Dans son premier avis de 1991, la Commission d'arbitrage pour la paix en ex-Yougoslavie avait choisi de définir l'Etat en le caractérisant par sa souveraineté¹, reprenant ainsi les termes communément admis par la doctrine internationale.

Le droit international a donc été élaboré en respectant l'autorité de chacun des Etats, sans se placer au-dessus d'eux ou à leur encontre. C'est dans cet esprit que s'est progressivement construit le droit aérien international, dont le but premier fût d'affirmer la toute-puissance de chaque Etat sur son territoire aérien.

De façon symbolique, la convention de Chicago dispose dès son premier article que « *chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire* »². La souveraineté étatique constitue alors un principe absolu et omniprésent dans les réglementations aériennes internationales, européennes et nationales qui s'imposent aux transporteurs aériens.

Ces derniers, qui sont des entreprises disposant de licences les autorisant à fournir des services de transport aérien, pénètrent de façon régulière les territoires des Etats. Les lignes aériennes, qu'il convient de définir comme des routes aériennes exploitées par des transporteurs aériens, sont donc les objets d'autorisations étatiques.

Dès lors, connaître les modalités d'une ouverture de ligne aérienne revient à étudier les textes réglementaires applicables à l'exploitation d'un service aérien. D'abord le résultat d'une pensée internationale commune, cette réglementation s'est progressivement développée dans la seconde moitié du 20e siècle. L'émergence de l'Union européenne, la création d'un marché unique, mais aussi le développement rapide et exponentiel de l'aviation dans le monde, sont autant d'éléments qui ont contribué à l'évolution de cette réglementation. Par ailleurs, les Etats, dont la souveraineté territoriale doit nécessairement être protégée, participent à cet agglomérat de règles par des accords bilatéraux qu'ils négocient entre eux.

¹ « *L'Etat est communément défini comme une collectivité qui se compose d'un territoire et d'une population soumis à un pouvoir politique organisé ; qu'il se caractérise par la souveraineté* », Conférence pour la paix en Yougoslavie, Premier avis de la commission d'arbitrage, 29 novembre 1991, Considérant 1, paragraphe b.

² Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, 7 décembre 1944, Article premier « Souveraineté »

Aussi, si cette réglementation est relativement la même concernant le transport de passagers et le transport de marchandises, ce mémoire se consacrera uniquement à l'étude du premier cas. Afin de préciser cet examen, il conviendra d'examiner les modalités réglementaires qui s'appliquent à un transporteur européen, et, de façon plus précise encore, à un transporteur français.

Par ailleurs, afin de discerner les enjeux, c'est-à-dire les risques et les objectifs, qui entourent une ouverture de ligne aérienne, il est nécessaire de comprendre l'importance de la souveraineté étatique. Celle-ci, avec la création du « *ciel unique européen* », pourrait être oubliée par les transporteurs européens auxquels ce mémoire s'adresse.

Cette introduction constituera donc un rappel, si ce n'est un avertissement, aux transporteurs aériens. Si ces derniers perçoivent une ouverture de ligne comme un pari économique et commercial, ils doivent être conscients du potentiel danger qu'elle représente pour les Etats.

Ainsi, sans s'attarder à une étude approfondie des conventions internationales de droit aérien, il faudra se représenter pourquoi et comment la souveraineté territoriale des Etats est affirmée dans les textes **(I)** ainsi que la façon avec laquelle elle se manifeste dans le secteur aérien **(II)**.

I. Souveraineté territoriale et conventions internationales

Outre les guerres qu'il aura léguées, le 20e siècle est marqué par de nombreuses révolutions technologiques, au premier rang desquelles figure le développement de l'aviation. Formidable invention, l'avion représente une menace à la souveraineté territoriale des Etats **(A)**, lesquels se sont empressés d'affirmer leur supériorité lors de l'élaboration de conventions internationales relatives aux espaces aériens **(B)**.

A. Une nécessaire affirmation

L'historien français René Rémond expliquait qu'entre le 18^e siècle et le 20^e siècle s'était opéré le « *passage d'un monde fragmenté et cloisonné à un monde qui présente une unité relative : universalité et simultanéité* »³.

Cette simultanéité est avant tout le résultat de la révolution des modes de transports. Au 18^e siècle, c'est le rythme des chevaux ou des navires à voiles qui dicte la vitesse des échanges entre les hommes et entre les Etats. Aujourd'hui les vitesses de nos voitures, de nos trains, de nos navires marchands mais surtout de nos avions servent à apprécier les distances. Il importe ainsi peu de savoir que les côtes de la France métropolitaine et les côtes américaines sont à 5500 kilomètres les unes des autres : l'essentiel est que quelques heures de vol suffisent désormais pour lier l'Europe à l'Amérique, alors qu'il fallait compter plusieurs semaines en bateau au 18^e siècle.

Le monde s'est donc largement « *rétréci* »⁴, pour reprendre les mots de René Rémond, à mesure que s'est développé le transport aérien au 20^e siècle. Sans entrer dans une description historique de cette évolution⁵, il faut avoir à l'esprit qu'elle fût spontanée et exponentielle, puisque 4,5 milliards de passagers étaient transportés par les airs en 2019⁶ à travers le monde. L'avion constitue donc assurément un important accélérateur des flux touristiques et des flux migratoires mondiaux. A titre d'exemple, les chiffres du tourisme mondial au 20^e siècle, même s'ils doivent être relativisés car amplifiés par la naissance de nombreux nouveaux Etats à cette période, font état d'une croissance spectaculaire. S'il y avait environ 25 millions de touristes dans le monde en 1950, environ 285 millions en 1985 et près de 700

³ R. Rémond, *Introduction à l'histoire de notre temps : I. L'Ancien Régime et la Révolution*, Editions du Seuil, Points Histoire, 1974, p.21.

⁴ *ibid*, p.23

⁵ Il est recommandé au lecteur de ce présent mémoire de lire l'ouvrage suivant : Gérald Felzer, Michel Polacco, Carl Warner, Stephen Woolford, *L'Histoire de l'Aviation*, Edition Grund, 2019.

⁶ Association du Transport Aérien International (IATA), Communiqué n°55, Les statistiques des compagnies aériennes le confirment : 2020 a été la pire année, « *On a compté 1,8 milliard de passagers aériens en 2020, ce qui représente une diminution de 60,2 % comparativement aux 4,5 milliards de passagers de 2019.* », 3 août 2021.

<https://www.iata.org/contentassets/84b4eef61a8e4d46b658458d5dac9e98/2021-08-03-01-fr.pdf>

millions en 2000⁷, ce total se hissait à 1326 millions en 2017⁸. Cette évolution coïncide avec celle du transport aérien, lequel double environ tous les 15 ans⁹, et atteste de leur corrélation.

Ainsi, outre l'importance de contrôler ces flux touristiques et migratoires rendus entre autres possibles par l'avion, il fallait surtout affirmer l'existence de frontières auxquelles on avait porté peu d'intérêt jusqu'alors : les frontières aériennes. En effet, l'usage, à des fins militaires, des espaces aériens lors de la Première Guerre mondiale démontra toute l'urgence qu'il y avait à rendre tangible cette zone territoriale. La guerre finie, plus aucun Etat ne pouvait considérer d'une façon différente son espace terrestre, son espace maritime et son espace aérien : tous sont parties intégrantes du territoire de l'Etat et doivent à ce titre être sacrés. C'est notamment la raison pour laquelle, dans le préambule de la convention de Chicago de 1944, les Etats signataires affirmèrent que le développement de l'aviation civile internationale, s'il donnait lieu à un abus, constituerait une menace pour la sécurité générale¹⁰.

B. L'élaboration d'accords historiques relatifs à l'espace aérien

Ces enjeux devenus urgents expliquent pourquoi, dès 1910, alors que le développement des premiers avions se faisait, la France convoquait une conférence internationale dont l'objectif était de fixer les premières règles de la navigation aérienne. Repoussée par la Première Guerre mondiale, c'est finalement en 1919, lors de la Conférence de paix à Paris, qu'une commission fut mandatée d'élaborer un traité international relatif à l'aviation civile internationale en temps de paix.

C'est ainsi que fut rédigée la convention de Paris de 1919, qui dressait dès son premier article le principe suivant : « *Chaque puissance a la souveraineté complète*

⁷ Dehoorne O. *Tourisme, travail, migration* : interrelations et logiques mobilitaires, Revue Européenne des Migrations Internationales, 2002, t.18, n°1, p.7-36.

⁸ Organisation mondiale du Tourisme (UNWTO), *Faits saillants du tourisme*, Edition 2018, p.2.

⁹ La banque mondiale, *Transport aérien, voyageurs transportés, courbe évolutive dans le temps* <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.AIR.PSGR>

¹⁰ Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, 7 décembre 1944, Préambule <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/chicago1944a-fr.pdf>

et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. »¹¹. Cette disposition, fondamentale, est naturellement reprise par la convention de Chicago de 1944 en son premier article. La souveraineté étatique constitue alors un élément indissociable de la notion d'espace aérien et se lit partout, directement ou indirectement, dans la convention de Chicago.

Il suffit en effet de lire son deuxième chapitre¹² pour comprendre que la création et l'exploitation d'une ligne aérienne est avant tout le résultat d'une autorisation étatique. L'article 6 de cette convention est particulièrement important puisqu'il dispose que tout service aérien international régulier doit avoir fait l'objet d'une permission spéciale ou d'une autorisation pour pouvoir être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat¹³. Dès lors, aucun vol régulier ne saurait être effectué sans l'accord préalable et explicite de l'Etat au-dessus duquel il serait effectué.

Par ailleurs, la souveraineté territoriale des Etats se lit aussi dans d'autres conventions de droit aérien, notamment dans des conventions de droit pénal. La convention de Tokyo (1963), la convention de La Haye (1970), la convention de Montréal (1971) et la convention de Pékin (2010), prévoient ainsi toutes les façons avec lesquelles s'exerce la compétence des Etats en cas d'acte de malveillance commis à bord d'un aéronef. L'avion constitue alors une sorte d'enclave territoriale, une extension de l'espace aérien de l'Etat, de sorte que ces conventions pénales servent également à protéger la souveraineté territoriale des Etats.

II. Souveraineté territoriale et transporteurs aériens

Les Etats sont libres de faire ce qu'ils souhaitent de leur territoire aérien, tout comme ils le sont de disposer de leur territoire terrestre ou maritime. Des restrictions d'accès au territoire d'un Etat peuvent survenir à la suite de problèmes géopolitiques ou

¹¹ Convention portant réglementation de la navigation aérienne, dite « Convention de Paris », signée le 13 octobre 1919 à Paris

¹² Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, 7 décembre 1944, Chapitre II, *Vol au-dessus du territoire des Etats contractants*

¹³ *Ibid.*, Article 6, Service aériens réguliers

peuvent résulter de leur volonté propre **(A)**. Les Etats, souverains, sont donc assurément les acteurs les plus importants du transport aérien international **(B)**.

A. Exemples historiques de restrictions par des Etats

Deux cas récents de fermetures des espaces aériens illustrent la dépendance des transporteurs aériens aux décisions des Etats.

Tout d’abord, la crise sanitaire du Covid-19 et les importantes restrictions de déplacements qui ont été mises en place dans le monde¹⁴ ont impacté de façon très importante le secteur du transport aérien. Outre l’effondrement de la demande que les mesures de confinements nationaux ont induit, les fermetures partielles ou quasi complètes des frontières aériennes ont cantonné à quelques vols hebdomadaires l’activité des transporteurs aériens. A titre d’exemple, la Chine avait fermé dès mars 2020 ses frontières aux étrangers et avait imposé une réduction massive du nombre de vols internationaux au départ et à destination de son territoire. Les compagnies aériennes chinoises et étrangères perdaient alors, durant la durée de ces restrictions, l’accès au marché chinois et aux recettes financières qu’il pouvait engendrer.

Ainsi, selon l’*International Air Transport Association* (ci-après « IATA »), le trafic aérien de passagers exprimé en passagers-kilomètres payants (RPK ou *Revenue Passenger Kilometer*) a chuté de 94,3% en avril 2020 dans le monde comparativement à avril 2019¹⁵ et de 75,3% en août 2020 par rapport à août 2019¹⁶.

Si la pandémie de Covid-19 s’est imposée aux Etats et que la fermeture de leurs frontières était nécessaire pour contrôler la propagation de la maladie, il est des cas où la fermeture de l’espace aérien d’un Etat répond uniquement à ses objectifs

¹⁴ Le Monde avec AFP, Le monde face au coronavirus : l’UE ferme ses frontières extérieures, confinement et restrictions sur les cinq continents, Le Monde, publié le 17 mars 2020.
https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/03/17/l-europe-ferme-ses-frontieres-les-etats-unis-commencent-a-se-confiner_6033336_3244.html

¹⁵ IATA, *Air Passenger Market Analysis*, Avril 2020 : <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---apr-2020/>

¹⁶ IATA, *Air Passenger Market Analysis*, Août 2020 : <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---august-2020/>

géopolitiques. En effet, parmi les sanctions imposées à la Russie en réponse à son invasion de l'Ukraine en février 2022, l'Union européenne et certains Etats membres de l'OTAN ont interdit l'accès à leurs espaces aériens aux avions et aux compagnies aériennes russes.¹⁷

C'est la raison pour laquelle le ministre des Affaires étrangères russe a vu l'avion qui devait l'emmener en Serbie se faire interdire de survoler la Bulgarie, la Macédoine du Nord et le Monténégro, tous les trois membres de l'OTAN¹⁸. Ici donc, les transporteurs aériens étaient directement impactés par les jeux politiques et les querelles auxquelles s'adonnaient les Etats entre eux et qui résultaient en l'interdiction d'accéder à leurs espaces aériens.

En vérité, qu'importe le motif qui entraîne une fermeture partielle ou totale de l'espace aérien d'un Etat, l'observation reste inchangée : l'activité des transporteurs aériens est tributaire des Etats.

B. L'Etat, au-dessus de tout

Ce mémoire ne pourra pas être lu sans avoir à l'esprit l'aplomb qu'a un l'Etat sur le transport aérien. L'Etat représente d'abord la seule entité qui permet à une compagnie aérienne d'exercer son activité au-dessus et à l'intérieur de son territoire.

L'Etat est aussi l'acteur qui peut, subitement, décider de fermer son espace aérien ou d'interdire l'exploitation d'une ligne, que ce soit pour assurer la sécurité de son territoire, pour signifier son opposition à autre Etat ou pour éviter la propagation d'une maladie.

Les compagnies aériennes se trouvent ainsi, comme tout personne morale de droit privé, dans une relation avec les Etats qui est par nature déséquilibrée. Cette inégalité est particulièrement marquée et légitime dans le transport aérien puisque

¹⁷ Thomas Engrand et AFP Agence, *Guerre en Ukraine : le ciel européen complètement fermé aux avions russes*, *Le Figaro*, 27 février 2022
<https://www.lefigaro.fr/conjoncture/guerre-en-ukraine-le-ciel-europeen-se-ferme-progressivement-aux-avions-russes-20220227>

¹⁸ A., *Russie : pour Lavrov, la fermeture de l'espace aérien est « inconcevable »*, *Le Point*, 6 juin 2022
https://www.lepoint.fr/monde/russie-la-fermeture-de-l-espace-aerien-est-inconcevable-pour-lavrov-06-06-2022-2478460_24.php

les transporteurs, par les vols qu'effectuent leurs avions, portent une atteinte constante à la souveraineté des Etats.

Ainsi, comment les Etats ont-ils règlementé l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers ?

Les modalités internationales, largement établies par la convention de Chicago de 1944, fixent des principes directeurs d'accès au marché aérien. Ces derniers, grâce auxquels les Etats se sont entendus durant toute la seconde moitié du 20e siècle, ont permis à l'Union européenne d'établir ses propres règles. L'avènement d'un marché unique en Europe et la défragmentation des frontières aériennes européennes ont permis une uniformisation et une amélioration des règles qui s'appliquent aux transporteurs aériens (**Première partie**). En France, Etat européen, cette réglementation mêle le droit communautaire et le droit national influencé par les principes internationaux de l'OACI. Soumis à cet ensemble de règles, les transporteurs français doivent savoir s'interroger sur les raisons qui les motivent à ouvrir des lignes aériennes de transport de passagers (**Seconde partie**).

Première partie - Les modalités réglementaires supranationales d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers

Définie comme un « *un acte de l'autorité destiné à établir et à maintenir un degré d'ordre désiré* »¹⁹ par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après « OACI »), la réglementation du transport aérien est avant tout l'expression de la souveraineté de l'Etat. Outil éminemment politique et économique, elle ne peut être ignorée des transporteurs aériens puisqu'ils sont tenus de la respecter.

D'abord le résultat d'une pensée internationale commune, la réglementation relative à l'exploitation d'un service aérien de transport de passagers s'est progressivement développée dans la seconde moitié du 20e siècle. L'émergence de l'Union européenne (ci-après « UE »), la création d'un marché unique mais aussi le développement rapide et exponentiel de l'aviation dans le monde, sont autant d'éléments qui ont contribué à l'évolution de cette réglementation. Par ailleurs, les Etats, dont la souveraineté territoriale doit être protégée, participent à cet agglomérat de règles grâce à des accords bilatéraux qu'ils négocient entre eux.

Soumis à toutes ces normes, les transporteurs aériens communautaires profitent néanmoins de textes qui ont été bien pensés et marqués par la volonté de créer un « ciel unique européen ».

La présente partie de ce mémoire en constitue donc son aspect le plus essentiel. Plus académique que les deux prochaines parties, cette étude essaiera de dépeindre les grands principes réglementaires supranationaux relatifs à l'exploitation d'un service aérien de transport de passagers. Elle ne s'intéressera toutefois pas en profondeur au processus de création de cette réglementation car elle est l'affaire des Etats. Elle sera abordée seulement pour comprendre l'importance de la souveraineté étatique et les enjeux qui entourent ces règles.

¹⁹ Manuel de la réglementation du transport aérien international, OACI, Doc 9629, édition de 2004, page 4

Chapitre 1 : Principes et normes internationaux relatifs à l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944 fixe les grands principes directeurs relatifs aux espaces aériens internationaux. Aujourd'hui signée par 193 Etats, cette convention institue l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et érige notamment les conditions d'accès au marché aérien international. La réglementation du transport aérien international est alors constituée dans sa partie la plus fondamentale de trois droits : le droit de route, le droit d'exploitation et le droit de trafic.

Ces droits d'accès, négociés directement par les Etats entre eux, ont vocation à être accordés par la suite aux transporteurs aériens, uniquement dans le cas où ces derniers y sont éligibles. En effet, véritable pierre angulaire du droit aérien, la souveraineté étatique s'impose systématiquement aux compagnies aériennes.

Ces dernières sont tenues de se conformer aux exigences étatiques relatives à leur capacité, aux tarifs qu'elles appliquent ainsi qu'à leur propriété. Aussi, si l'accès au marché aérien d'un Etat par un transporteur étranger peut sembler constituer un affaiblissement de sa souveraineté territoriale, il faut surtout y voir sa volonté de délimiter de façon rigoureuse les accès à son espace aérien. De cette façon, les conditions d'accès au marché aérien et les droits d'accès qui peuvent être accordés constituent un ensemble réglementaire garant de la suprématie des Etats sur leurs territoires.

Outre les questions de viabilité économique qui entourent l'ouverture d'une ligne, il est obligatoire de connaître, de façon préliminaire, les particularités des Etats dans lesquels on souhaite exercer son activité. Cette analyse des Etats porte aussi bien sur leur réglementation que sur leur situation géopolitique, puisqu'il faut craindre toute mesure émanant de ces derniers et qui échapperait au contrôle du transporteur aérien.

Section unique : L'accès au marché aérien international

Toute compagnie aérienne qui souhaite ouvrir et exploiter une ligne aérienne régulière de transport de passager doit y avoir été autorisée. Cet accès au marché de transport aérien tient dans l'attribution préalable, par les Etats entre eux, de trois droits fondamentaux : les droits de route, les droits d'exploitation et les droits de trafic.

Ces différents droits peuvent être des spécifications géographiques (droits de route), des spécifications matérielles concernant la désignation des transporteurs aériens et l'exploitation de leurs avions (droits d'exploitation), ou alors des spécifications matérielles et géographiques sur les trafics qui seront exploités (droits de trafic). Ces droits d'accès au marché sont octroyés dans des accords étatiques bilatéraux ou multilatéraux et concernent presque toujours des services aériens réguliers²⁰.

Constituant une entrave à la souveraineté territoriale d'un Etat, un droit d'accès au marché aérien en constitue aussi sa limite puisqu'il définit avec précision les conditions dans lesquelles cet accès se fera et, conséquemment, la façon avec laquelle il ne se fera pas. Il faut en effet garder à l'esprit que si le développement de l'aviation civile internationale est bénéfique pour chacun des Etats partie à la convention de Chicago, la concession et l'échange de pareils droits sont avant tout des outils politiques et économiques. Il est donc intéressant de lire le contenu des accords conclus entre les Etats pour comprendre la volonté qui les anime alors : favoriser ses transporteurs nationaux, encourager le développement d'une de leur région ou encore prévoir de futurs arrangements.

Sous-section 1 : Les droits de route

Le « droit de route » constitue l'un des trois droits fondamentaux d'accès au marché international. Il s'agit d'un droit matérialisé par des indications géographiques précises. En accordant un pareil droit, l'Etat convient, avec l'autre Etat partie à l'accord, des tracés aériens, ou routes, qui pourront être empruntés, des aéroports qui pourront être desservis et même l'ordre dans lequel ils peuvent l'être (I). De

²⁰ Il faut ici comprendre que ces accords ne concernent généralement pas les services aériens irréguliers prévus à l'article 5 de la Convention de Chicago

façon générale, une route est accordée à un État dans une logique d'échange : elle sera exploitée au départ de l'État bénéficiaire mais aussi à destination de ce dernier dans le sens retour. Dans cet esprit d'octroi de droits, il est aussi parfois question d'interdire le survol de certaines zones et cela pour protéger son territoire ou ses habitants (II). Ces droits de route se trouvent aisément dans les accords bilatéraux et sont décrits par des mots ou illustrés par des tableaux.

I. L'accès au territoire d'un Etat

Si l'on comprend rapidement qu'un droit de route est accordé entre deux États pour lier leurs territoires par une ou plusieurs routes aériennes précises (A) on se demande de la même façon comment s'organisent ces accords dans le cas où ils prévoient le survol d'États tiers (B).

A. L'octroi simple : le droit de route sans survol d'un Etat tiers

Comme expliqué dans la section préliminaire de ce présent chapitre, le développement de l'aviation a transformé le transport de passagers dans le monde. Les flux migratoires et touristiques entre États voisins sont désormais amplifiés et accélérés par les nombreuses routes aériennes ouvertes entre ces États et empruntées quotidiennement par des milliers d'avions.

On a donc des vols qui se font directement entre un État A et un État B, sans qu'il soit nécessaire de survoler un État tiers. C'est par exemple le cas d'un vol qui lierait Madrid (Espagne) à Alger (Algérie), où la route aérienne directe entraînerait le survol d'aucun autre État que ceux des aéroports de départ et d'arrivée. Le droit de route qui serait alors accordé constituerait un octroi que l'on nommera simple, par opposition à un octroi mixte²¹ qui ferait intervenir un ou plusieurs États tiers. Ces octrois simples sont en réalité assez limités en nombre puisque la plupart des routes aériennes prévoient le survol de plusieurs États. Ces octrois simples peuvent être distingués selon le degré de liberté qu'ils prévoient dans leurs tracés géographiques.

²¹ Ces dénominations me sont propres et servent à distinguer plus aisément les deux types d'accords qui consacrent des droits de route.

Tout d'abord, le droit de route peut prévoir, de façon stricte, que la route empruntée devra être au départ d'une ville nommée et à l'arrivée d'une ville nommée. Dès lors, si l'appellation « A » représente l'État bénéficiaire, c'est-à-dire l'Etat qui reçoit le droit de route, et « B » représente l'État qui octroi ce droit, la liaison serait ainsi prévue :

Liaison de la ville A1 à la ville B1.

Néanmoins, il est possible, et c'est généralement le cas, que les accords entre les Etats prévoient plusieurs villes de liaisons possibles, de sorte que l'accord n'est pas limité à une seule ville dans chaque État partie. Les combinaisons de liaisons entre villes pourraient être prévues de la sorte :

Liaison de la ville A1 à la ville B1 ou à la ville B2.

Liaison de la ville A1 ou de la ville A2 à la ville B1.

Liaison de la ville A1 ou de la ville A2 à la ville B1 ou à la ville B2.

Lorsque ces accords sont encore plus souples, il est possible qu'ils ne nomment pas les villes au départ ou à l'arrivée desquelles ces droits de route s'appliquent. Les liaisons se font cette fois-ci entre les Etats dans leur intégralité et non plus uniquement entre certaines de leurs villes. Ces combinaisons pourraient être prévues de la façon suivante :

Liaison depuis un ou plusieurs points de l'État A à la ville B1.

Liaison depuis un ou plusieurs points de l'État A à un ou plusieurs points de l'État B.

B. L'octroi mixte : le droit de route avec survol d'un ou plusieurs Etats tiers

Si un passager prenait un avion depuis Paris (France) pour se rendre à Santiago (Chili), il peut être certain qu'il survolerait d'autres Etats que ceux de départ et d'arrivée de son vol.

Cette présomption se vérifie souvent lorsqu'il s'agit de vols internationaux moyen-courriers et long-courriers, puisqu'ils nécessitent généralement le survol de plusieurs Etats. Pourtant, comme cela a été vu précédemment, toute exploitation régulière d'un service aérien au-dessus du territoire d'un Etat, nécessite son accord préalable. En conséquence, aucun droit de route qui prévoirait le survol d'un Etat tiers pourrait

être accordé sans l'accord de ce dernier. Il s'agit ici d'un respect élémentaire de sa souveraineté territoriale.

Ceux qui penseraient que l'espace aérien d'un Etat est moins précieux que son territoire terrestre se trompent assurément. Que diriez-vous si vos voisins interposés s'échangeaient régulièrement des affaires en se les envoyant par-dessus votre jardin ? Vous ressentiriez certainement, et à juste titre, qu'on atteint à votre droit de propriété. Cette analogie s'applique à l'espace aérien d'un Etat ; tout survol nécessite une autorisation et il en va du respect du principe d'égalité entre les Etats²².

Ainsi, l'octroi simple qui était étudié auparavant peut se complexifier lorsque la route aérienne prévoit le survol d'un Etat tiers, et il est même possible qu'elle prévoie de passer par des points géographiques situés dans ces Etats tiers. Ces octrois, que nous appellerons *mixtes*, peuvent mettre en place des points intermédiaires, des points ultérieurs et des points postérieurs.

Un point intermédiaire se situe à l'extérieur des Etats de départ et d'arrivée du vol concerné. Il correspond généralement à un point d'escale au sein d'un Etat tiers. Ce point, qui peut être une escale, peut rarement se situer à l'intérieur du territoire d'un des deux Etats initiaux : c'est par exemple possible lorsque l'un des Etats possède un territoire étendu sur plusieurs continents, comme c'est le cas de la France. Il est d'ailleurs possible que le tracé géographique de la route prévoie plusieurs points intermédiaires. De multiples descriptions de routes sont donc possibles et en voici deux exemples :

Liaison de la ville A1, via la ville X, à la ville B1.

Liaison de la ville A1 ou la ville A2, via les villes X, Y et Z, à la ville B1.

Ces points peuvent même correspondre à des Etats ou à des régions, comme par exemple :

Liaison de la ville A1, via l'Etat X et l'Etat Y, à la ville B1.

Liaison de la ville A1, via un point intermédiaire en Asie, à la ville B2.

²² Charte des Nations Unies, 1945, Chapitre 1, Article 2, premier alinéa : « *L'Organisation est fondée sur le principe de l'égalité souveraine de tous ses Membres* »

Enfin, dans le cas où les parties souhaitent rendre les conditions d'exploitation de leur ligne encore plus souple, elles peuvent prévoir que le transporteur pourra desservir tout point intermédiaire situé le long de la route consentie. Toutefois, dans un souci de délimitation de ce droit, il est aussi possible d'exclure certains points intermédiaires, en précisant par exemple :

Liaison de la ville A1, via l'Asie du Nord et non via l'Asie du Sud, à la ville B1.

Outre ces points intermédiaires, il existe des points dits « ultérieurs », qui, comme leur nom l'indique, se trouvent au-delà du territoire de l'Etat qui accorde le droit de route et qui sont semblables aux points « postérieurs ». Il s'agit ici de points qui ne s'inscrivent pas dans la route initiale mais peuvent être desservis si l'accord le prévoit.

II. Limitation de l'accès au territoire

En fixant de façon précise les routes à emprunter pour exploiter un service aérien international régulier au-dessus ou à l'intérieur de leurs territoires, les Etats affirment leur souveraineté sur leur espace aérien. Les spécifications géographiques matérialisées dans les droits de route impliquent qu'aucun autre tracé aérien est possible sans un nouvel accord. L'espace aérien étant composé de zones contrôlées et de zones non contrôlées, les Etats protègent certaines zones qu'ils estiment interdites à survoler pour des raisons de sécurité mais aussi des raisons environnementales **(A)**. Plus loin que son propre territoire, un Etat peut interdire aux compagnies aériennes auxquelles il a délivré une licence de survoler des Etats tiers **(B)**.

A. Les espaces protégés sur le territoire national

Les frontières aériennes étant moins tangibles que les frontières terrestres, les aéronefs civils pourraient, sans le savoir, survoler des zones dont la protection est particulièrement importante.

L'exemple qui vient rapidement à l'esprit est celui des zones militaires, mais il existe aussi des zones sensibles comme c'est le cas des espaces au-dessus des centrales nucléaires.

Etant donné qu'il y a presque autant de spécifications sur ce type de zones qu'il y a d'Etat, l'exposé qui va suivre prendra la France comme référence.

Les zones dont l'accès est restreint en raison d'une activité militaire sont faites de zones « *dangereuses* », de zones « *réglementées* » et de zones « *interdites* »²³. Les zones dangereuses, qui peuvent être survolées par les aéronefs civils, sont généralement au-dessus de champs de tirs militaires, dont l'utilisation peut représenter un danger pour les aéronefs. Les zones réglementées correspondent à des zones dans lesquelles des avions militaires évoluent. Selon l'activité de la zone, son survol peut être autorisé ou alors complètement interdit. Une zone d'entraînement au combat de l'armée de l'air est interdite²⁴ mais le survol d'un aérodrome militaire peut être autorisé selon certaines conditions fixées par le gestionnaire de ladite zone. Lors que la zone est inactive, ces conditions ne s'appliquent pas.

Outre ces zones dangereuses et réglementées, qui peuvent parfois être survolées, il existe des zones interdites pour lesquelles aucune activité aérienne civile ne saurait être tolérée. Il s'agit ici de bases militaires sensibles, comme par exemple des bases de sous-marins nucléaires ou la mythique « *zone 51* », une zone de test américaine. Il s'agit également de zones civiles particulièrement sensibles, au premier rang desquelles se trouvent les centrales nucléaires, lesquelles représentent un moyen assuré d'atteindre à la sécurité du territoire étatique.

En plus de ces zones éminemment importantes à protéger, les Etats dresse des interdictions ou des restrictions de survol de leurs villes liées à des raisons environnementales. La ville de Paris ne peut pas, entre autres, être survolée à moins de 6500 pieds (1981 mètres) d'altitude²⁵. Par ailleurs, le droit français prévoit des

²³ Il s'agit ici des appellations données sur l'espace aérien français à ces zones

²⁴ En France par exemple, une pareille zone fait partie du réseau très basse altitude (RTBA), emprunté par les avions militaires.

²⁵ Annexe, Article 2.2, Limites verticales, Arrêté du 21 février 2018 (NOR : ARML 1803986 A) portant création d'une zone interdite, identifiée LF-P 23 Paris (Paris), dans la région d'information de vol de Paris, Journal Officiel de la République Française n°0048 du 27 février 2018

limitations au survol des propriétés privées qui tiennent à un respect du droit de la propriété.²⁶

Ainsi, ces zones militaires ou civiles sensibles peuvent et doivent faire l'objet d'interdiction de survol par tout aéronef civil.

Si ces explications sont évidentes et que les transporteurs aériens sont généralement avertis des routes qu'ils empruntent²⁷, l'existence de ces zones reste importante à avoir à l'esprit, tant il est possible que la création, à l'avenir, de pareils endroits vienne impacter la route empruntée par les aéronefs.

B. Les espaces protégés sur les territoires extérieurs

De façon semblable aux conventions internationales de droit pénal qui font d'un aéronef une sorte de prolongement du territoire étatique, il est possible pour un Etat de limiter l'accès d'un transporteur aérien à des territoires étrangers. Pareillement à la partie précédente, la France sera prise en exemple pour illustrer cette particularité qui illustre, une nouvelle fois, l'omniprésence des Etats dans le transport aérien.

Afin d'assurer la sûreté des aéronefs, la Direction générale de l'aviation civile (ci-après « DGAC ») interdit ou limite le survol de zones de conflit. Les transporteurs titulaires d'une licence d'exploitation française sont tenus au respect strict de ces restrictions de survol publiées dans une « Synthèse NOTAM et AIC » par la DGAC. En mai 2022, la DGAC interdisait ainsi le survol des zones rouges sur la carte ci-dessous :

²⁶ Code des Transports, Sixième partie : Aviation civile, Article L6211-4

²⁷ Il est conseillé aux transporteurs aériens de consulter de façon régulière les informations publiées par les services aériens de chaque pays consacrés à l'information aéronautique. Il s'agit en France du Service de l'Information Aéronautique (SIA).



Carte des restrictions de survol, site internet de la DGAC, 12 mai 2022²⁸

Plus que protéger son propre territoire, les Etats, la France en l'espèce, protègent les aéronefs civils qui leur sont affiliés. Si on peut y voir une marque de bienveillance envers les transporteurs aériens, il s'agit aussi surtout d'éviter tout incident qui impliquerait, malgré lui, l'Etat dans un conflit diplomatique.

Plusieurs fois au 20e et au 21e siècle des avions civils, assurant un transport de passagers, se sont vu pris d'assaut alors qu'ils survolaient les espaces aériens de certains Etats. Les répercussions médiatiques et l'incident diplomatique qui en résultaient étaient toujours négatifs pour l'Etat à l'origine de l'incident et pour l'Etat de la nationalité du transporteur aérien.

C'est ainsi que le vol KAL 007 (Korean Airlines) reliant New York à Seoul en date du 1er mars 1983 avec 269 personnes à bord avait été abattu alors qu'il survolait l'espace aérien de l'URSS. L'incident diplomatique que cette attaque avait provoqué fut tel que certains y voyaient un évènement capable de déclencher une « Troisième

²⁸ La synthèse NOTAM et AIC du 12 mai 2022 précise de façon écrite ces restrictions. Elle se trouve à l'adresse suivante : https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Synthese_NOTAM_et_AIC_12%20mai_2022_0.pdf

Guerre mondiale »²⁹. C'est notamment avec cette crainte que les Etats restreignent l'accès à des territoires qui ne sont pas les leurs, comme s'il en allait de leur propre souveraineté territoriale.

Sous-section 2 : Les droits d'exploitation

Les « *droits d'exploitation* » ne portent pas sur le tracé géographique de la route aérienne. Il s'agit de désigner le nombre de transporteurs qui peuvent exploiter la ligne **(I)** et les conditions à respecter pour qu'ils le soient **(II)**³⁰. Ces droits d'exploitation sont donc des spécifications matérielles, par opposition aux spécifications géographiques. L'accord de tels droits peut être plus ou moins développé et précis selon les accords conclus entre les Etats. Ces droits se lisent dans différents articles de l'accord, parfois dans les annexes, si bien qu'il faut comprendre qu'ils ne sont pas toujours explicites.

I. La désignation des transporteurs aériens

Un des droits d'exploitation les plus fondamentaux est celui de la « désignation ». L'Etat bénéficiaire du droit d'exploitation, lorsqu'il choisira le transporteur aérien qui exploitera la ligne aérienne, devra s'assurer que ce dernier correspond aux critères fixés par l'autre Etat **(A)**. Cette désignation peut alors être, de nouveau, un outil économique et politique **(B)**.

A. Le droit de désignation

La désignation, du moins les critères qui y aboutissent, est assurément l'un des aspects du droit d'exploitation qui intéresse le plus un transporteur aérien. Le droit

²⁹ Jean Quatremer, *La grande série de l'été (25/37), Le jour où... les Russes ont abattu un avion civil coréen*, Libération, 13 août 2021. https://www.liberation.fr/international/asia-pacifique/le-jour-ou-les-russes-ont-abattu-un-avion-civil-coreen-20210813_IYCLNNA7CFHCDNY7AGE2WZCXII/

³⁰ Cette partie, importante pour les transporteurs aériens, est ici présentée de façon brève et sera approfondie lorsque sera étudiée, de façon pratique, les modalités d'attribution d'un droit de trafic à un transporteur aérien français ou communautaire.

de désignation, qui est le droit pour l'Etat bénéficiaire de désigner un transporteur aérien, en est une composante importante.

De façon concrète, l'accord par lequel un Etat autorise un autre Etat à exploiter un service aérien au-dessus de son territoire prévoit les conditions de désignation du transporteur aérien. La « désignation » consiste alors en une notification par l'Etat bénéficiaire à l'autre Etat, du nom d'un transporteur qu'il a choisi et qui correspond aux critères prévus dans l'accord. Suivant les stipulations prévues, cette désignation peut porter sur la totalité des droits d'accès au marché prévu ou sur une partie seulement. Il est donc possible de désigner, lorsque cela est prévu par le droit de désignation, des transporteurs différents pour différentes routes ou tronçons de routes.

Il existe alors trois types de désignation : la désignation simple, la désignation double et la désignation multiple.

La désignation simple autorise l'Etat bénéficiaire à désigner un seul transporteur aérien et la désignation double permet d'en désigner deux. Dans les deux cas, un droit de substitution, c'est-à-dire un droit de remplacer le transporteur désigné, est prévu, de façon implicite parfois.

La désignation multiple se divise entre une désignation qui est dite « illimitée » et une qui est dite « contrôlée ». La désignation multiple illimitée permet, comme son nom l'indique, de désigner autant de transporteurs que l'on souhaite. La désignation multiple contrôlée fixe, elle, un plafond qui peut porter sur le nombre de transporteur qui peuvent être désignés de façon générale ou alors du nombre qui peuvent être désignés pour exploiter une route ou un tronçon de route. Ici aussi, un droit de substitution est prévu pour l'Etat bénéficiaire.

B. Un enjeu politique et économique

De façon générale, probablement pour faire état d'une certaine confiance entre les parties, les accords bilatéraux ne prévoient pas de façon explicite le rejet d'une désignation. L'Etat bénéficiaire, à qui on a accordé un droit de désignation, fait donc

un choix souverain qui résulte généralement d'une procédure de mise en concurrence et qu'il convient de respecter.

Il reste néanmoins possible que l'Etat qui accorde le droit de désignation s'oppose à la désignation qui lui a été signifiée. Sans attaquer le droit de désignation octroyé, cet Etat peut révoquer ou suspendre l'autorisation d'exploitation du transporteur aérien qui a été désigné. De façon moins brutale, il peut soumettre cette autorisation d'exploitation à d'autres conditions.

L'opposition à la désignation d'un transporteur aérien peut être motivée par plusieurs raisons. Les premières, légitimées par les textes, peuvent résulter d'un non-respect des conditions relatives à la capacité et à la propriété des transporteurs aériens. Outre un éventuel non-respect de ces conditions (dont on étudiera la teneur dans Sous-section 3 : Les droits de trafic), il est possible que ce refus soit motivé par des raisons politiques ou économiques.

Ceux qui portent de l'intérêt au transport aérien auront certainement entendu parler des avantages concurrentiels dont disposent les compagnies aériennes du Golfe sur les transporteurs européens. En effet, privilégiées car totalement exonérées de charges ou de taxes pour les passagers en transit, profitant d'avantages fiscaux importants, ces compagnies peuvent parfois susciter un mécontentement chez les transporteurs européens.

Si ces aprioris doivent être nuancés³¹, ils n'empêchent pas que, dans un souci de rééquilibrage concurrentiel, des Etats européens pourraient refuser ou limiter l'accès de pareilles compagnies à certaines routes ou tronçons de routes. Un Etat pourrait même chercher à avantager certains transporteurs, appuyés par les recommandations d'un Etat partenaire avec lequel il souhaiterait conclure d'importants contrats commerciaux, même sans liens avec le transport aérien.

³¹ Paul Chiambaretto, la concurrence des compagnies du Golfe est-elle vraiment déloyale ?, La Tribune, 30 mai 2015.
<https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/la-concurrence-des-compagnies-du-golfe-est-elle-vraiment-deloyale-479406.html>

II. L'exploitation de l'aéronef

Les droits d'exploitation régissent également la façon avec laquelle les aéronefs des transporteurs doivent être exploités sur la ou les routes qui sont sujets de l'accord. Les conditions de survol, les spécificités en matière d'escale, le vol de mise en place, et le changement de gabarit peuvent ainsi être prévus par des accords bilatéraux **(A)**. Enfin, l'aéronef, sans lequel aucun de ces accords et de ces ententes auraient de sens, doit lui répondre à certaines exigences pour que le transporteur puisse exploiter la ligne **(B)**.

A. Le comportement de l'aéronef

Les droits d'exploitation, qui sont octroyés par un Etat à un autre, peuvent prévoir les façons avec lesquelles les aéronefs devront être utilisés sur la route aérienne accordée.

C'est ainsi qu'est toujours prévu un « droit de survol », qui consiste en la possibilité de survoler le territoire de l'Etat octroyeur dudit droit, sans toutefois y atterrir. Ce droit de survol peut être prévu pour l'exploitation d'un service aérien régulier ou irrégulier, lequel ne nous intéresse pas dans ce présent mémoire. Il s'agit de la première des neuf célèbres libertés de l'air³², laquelle est essentielle ici lorsque la route prévoit le survol d'un Etat tiers³³.

Outre ce droit de survol, l'aéronef exploité sur la route aérienne concernée par l'accord peut jouir d'un droit à faire une escale. Il est alors prévu, au titre de la deuxième liberté de l'air, un droit d'escale technique, qui permet l'atterrissage pour des raisons non-commerciales de l'aéronef. Il s'agit généralement d'escales qui n'étaient pas prévues dans le plan de vol mais qui s'imposent aux transporteurs aériens. C'est notamment le cas lorsque l'aéronef rencontre un problème technique et a besoin d'atterrir. Il faut aussi noter le cas fréquent, et très coûteux pour les transporteurs, d'escale qu'un problème météorologique soudain impose. Selon l'heure de vol et la durée du problème météorologique, le transporteur (européen en

³² OACI, Freedoms of the Air. <https://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx>

³³ Voir la partie relative aux octrois mixtes qui avait été étudiée précédemment

l'espèce) peut être contraint de débarquer tous les passagers, les loger pour la nuit, et les refaire embarquer le lendemain³⁴.

Néanmoins, comme cela avait été vu lors de l'étude des droits de route, certains points, ou escales, peuvent être prévus à l'avance dans les conditions d'exploitation de la route aérienne. Des escales obligatoires, auxquelles les transporteurs aériens sont tenus de se conformer, peuvent être données. Toutefois, et il est important pour un transporteur d'être alerté de son existence, il est possible que soit octroyé un droit d'omission facultative d'escale. Ce dernier permet au transporteur, dans le cas d'une route à escales multiples, de choisir des points sur lesquels il ne souhaite pas s'arrêter. Quand on sait les coûts en carburant que les escales représentent, ce droit constitue une aide certaine pour les transporteurs.

Les transporteurs aériens, en plus de ce droit d'omission facultative d'escale, peuvent profiter du droit implicite à effectuer un « deuxième vol », c'est-à-dire le droit à effectuer un vol supplémentaire, à une heure proche de celle du vol initial, pour transporter un trafic excédant.

Enfin, dans le même esprit que ces deux droits favorables aux transporteurs aériens, figure celui relatif au changement de gabarit. Il s'agit ici de la possibilité, pour le transporteur aérien, de changer d'aéronef au cours d'une escale afin de s'adapter à une hausse ou une baisse du nombre de passagers à transporter. Il s'agit donc d'un moyen d'optimisation économique qui est accordé aux transporteurs et qui témoigne, malgré la stricte réglementation qu'ils doivent respecter, de la bienveillance des penseurs normatifs à leur égard.

B. Le type d'aéronef

En plus de ces instructions qui régissent le comportement que devra avoir l'aéronef sur la route assujettie à l'accord, les droits d'exploitation donnent des spécifications liées aux types d'aéronefs qui doivent être utilisés.

³⁴ il s'agit ici d'obligations légales prévues par le Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - Déclaration de la Commission. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0261&from=FR>

Les Etats parties à l'accord peuvent prévoir que l'exploitation de la route sera autorisée que à des aéronefs répondant à certaines caractéristiques physiques. Il peut être prévu que la taille de l'aéronef ne devra pas excéder une certaine mesure, que son fuselage devra être étroit ou alors large³⁵, que l'aéronef devra prévoir ou non une fonction mixte (passagers et fret), etc.

Par ailleurs, les Etats peuvent convenir, même de façon tacite, que les transporteurs auxquels seront accordée l'exploitation puissent effectuer des partages de codes³⁶. De façon générale, les transporteurs ne sont pas totalement libres dans le choix de leurs partenaires puisque les États exigent très souvent une autorisation préalable. Il s'agit ici d'un contrôle normal et évident qui s'inscrit dans le même esprit que les conditions de désignation du transporteur aérien initial.

De plus, il est parfois possible que le transporteur aérien soit contraint de transporter ses passagers sur le territoire d'un autre Etat par un autre mode de transport. Cette possibilité est prévue par le « droit intermodal », qui permet au transporteur de compléter ou même remplacer son service aérien par un transport terrestre voir maritime. Il est en effet possible de transporter les passagers vers leur destination finale par l'intermédiaire d'un autocar, de voitures de location ou même d'un bateau.

Quant à la propriété de l'aéronef, elle est peu souvent discutée dans les accords bilatéraux convenus entre les Etats. Il n'est donc pas important que le transporteur aérien possède en pleine propriété ses aéronefs. Il faut toutefois remarquer que, dans le cas où ces derniers sont loués par la compagnie aérienne, certains Etats conditionnent l'exploitation de la ligne à une autorisation particulière.

Sous-section 3 : Les droits de trafic

Les droits de trafic, leurs conditions d'attributions, représentent presque le sujet de ce mémoire. Ce sont des droits d'accès au marché aérien dont la teneur est en quelque sorte une association de droits de route et de droits d'exploitation. En effet,

³⁵ Les avions à fuselage étroit correspondent aux avions mono-couloirs dont la capacité est en général d'un peu moins de 200 passagers (Boeing 737-800, Airbus A320...). Les avions à fuselage large correspondent eux à des gros-porteurs bi-couloirs, dont la capacité est d'environ 450 places (Airbus A380, Boeing 777...).

³⁶ Le partage de code est une pratique commerciale qui consiste en l'utilisation du code d'un vol d'un transporteur par un autre transporteur. Cela s'identifie généralement par une distinction entre le transporteur contractuel et le transporteur effectif du vol.

un pareil droit est fait de spécifications géographiques, semblables aux droits de route, et de spécifications matérielles, semblables aux droits d'exploitation, applicables au type de trafic qui sera autorisé. L'expression de « droit de trafic » est même très souvent employée pour parler sans distinction du « droit d'accès au marché ». Dès lors, un droit de trafic est un droit de transporter des passagers, du fret ou du courrier. Dans le cas, qui nous intéresse dans cette étude, d'un droit de transporter des passagers, il comprend généralement le droit de transporter les bagages qui accompagnent ces passagers.

Cette présente sous-section ne sera pas consacrée à l'étude des spécifications qui ont été exposées lors de la présentation des droits de route et des droits d'exploitation. Il faudra avoir à l'esprit que les droits de trafic prévoient des tracés géographiques dans les mêmes conditions d'attribution que les droits de route et les conditions d'exploitation d'une ligne dans les mêmes conditions que les droits d'exploitation. Toutefois, en se plaçant du point de vue d'un transporteur aérien, il est important d'étudier les conditions relatives à la capacité des transporteurs aériens et aux tarifs qu'ils appliquent **(I)**. Cette étude préalable permettra de se pencher sur la question de leur propriété **(II)**.

I. Capacité et tarifs

Les Etats qui octroient des droits de droits de trafic, fixent à l'avance les règles d'exploitation applicables en matière de capacité **(A)** et de tarification **(B)**. Décidées par des Etats qui souhaitent favoriser le développement économique de la zone desservie par la ligne aérienne, il est important que ces critères restent pertinents et viables économiquement pour les transporteurs.

A. Capacité du transporteur

La capacité d'un transporteur aérien est un outil de mesure des services de transport aérien qu'il peut proposer sur une route aérienne. Cette capacité peut porter sur différents facteurs : la taille des aéronefs, leur type, le nombre de sièges qu'ils peuvent accueillir³⁷, ou encore le nombre de fréquences qu'ils peuvent effectuer sur

³⁷ il peut aussi être question du volume qui puisse être rempli à l'intérieur de l'avion en cas d'activité de fret aérien, laquelle n'est pas abordée dans ce mémoire.

une journée. La réglementation de la capacité est donc la fixation, sur les facteurs précités, de normes à atteindre ou à ne pas atteindre. Dès lors, l'Etat, dont l'objectif premier est avant tout que du trafic passager afflue vers ses villes et ses régions, prévoit généralement des capacités ambitieuses pour les transporteurs aériens. Cela est tout à fait normal : un Etat préférera un transporteur capable d'acheminer un grand nombre de passagers sur son territoire plutôt qu'un transporteur incertain.

C'est la raison pour laquelle, souvent, les normes de capacité fixées par les Etats ne sont pas toujours pertinentes pour les transporteurs aériens. Pour ces derniers, la capacité qu'ils déploient doit nécessairement correspondre à la demande réelle des passagers qu'il transporte, et non la demande ambitieuse des Etats qui octroient les droits de trafic. En effet, il faut avoir à l'esprit que les compagnies aériennes rencontrent aisément des difficultés financières. Cela tient à la nature même de leur activité puisque les avions représentent des moyens de transport onéreux à exploiter et à posséder. Surtout, chaque vol représente un coût dont le retour sur investissement est variable et irrattrapable : dès que l'avion décolle, les sièges non vendus à bord sont perdus à jamais.

Dès lors, il est important pour les transporteurs que la capacité prévue en termes de tarifs, d'horaires et de journées de vols soit pertinente commercialement. Un transporteur ne saurait assurer de façon pérenne un service aérien régulier dont les conditions d'exploitation ne sont pas viables.

B. Les tarifs

Le tarif est généralement compris comme le prix perçu par le transporteur aérien pour son service de transport de passagers.

De façon identique à la réglementation de la capacité du transporteur, les Etats peuvent décider de fixer des normes de tarification pour les transporteurs. Ici de nouveau, cette fixation du tarif par l'Etat qui octroie des droits de trafic sert uniquement à attirer des usagers vers son territoire. Il peut donc être imposé aux transporteurs de ne pas proposer des prix excessifs. Par ailleurs, afin de permettre une concurrence saine entre les transporteurs, les Etats peuvent interdire la mise en

place d'une disparité de prix trop importante. Il faut remarquer que la limitation du prix et le contrôle de la disparité entre les tarifs proposés peut empêcher quelques transporteurs qui se trouveraient seuls sur un marché de s'entendre pour fixer des prix trop élevés.

Toutefois, si les Etats avaient un rôle assez important dans la réglementation des tarifs, ce n'est plus véritablement le cas aujourd'hui. En effet, la libéralisation du marché de l'aérien permet généralement aux transporteurs de fixer relativement librement les prix de leurs billets d'avion. Les tarifs peuvent varier de façon importante entre les différents marchés, mais il faut remarquer que la concurrence des transporteurs sur un même marché conduit inévitablement à une homogénéisation globale des tarifs qui y sont appliqués. Evidemment, la disparité entre les compagnies traditionnelles et les compagnies *low-cost* crée une différence tarifaire qui tient à la qualité de service apportée par le transporteur et connue du passager.

Nonobstant ces observations, les tarifs restent un des leviers les plus importants dans la compétition à laquelle s'adonnent les compagnies aériennes. Ainsi, outre une volonté de proposer un prix semblable ou mieux que son concurrent, le tarif appliqué par un transporteur varie selon la taille de son réseau, les fréquences de ses vols et de leurs horaires, de la destination, etc.

Les tarifs passagers se partagent alors entre des tarifs publics (ou tarifs publiés) et des tarifs privés (ou tarifs non publiés). Ces derniers, plus rares, correspondent à des tarifs non-accessibles au grand public et qui ne sont pas soumis à des approbations gouvernementales. Il s'agit généralement de tarifs négociés entre le transporteur aérien et un agent de voyage, lequel a pour objectif de revendre l'ensemble des billets qu'il a négocié avec la compagnie aérienne. Les tarifs publics, qui constituent la majorité des tarifs appliqués par les transporteurs aériens, varient notamment selon qu'il s'agit d'un tarif IATA, c'est-à-dire établi par les conférences de trafic de l'organisation, ou non. Ceux qui ne sont pas des tarifs IATA correspondent aux tarifs

fixés par les Etats, par les transporteurs entre eux par voie d'accord, ou alors par la compagnie aérienne de façon libre.

C'est en vérité ce dernier cas qui se retrouve le plus aujourd'hui. Le transporteur fixe donc ses tarifs selon son analyse propre de ce que serait un prix d'équilibre³⁸. Il faut noter que ce prix sera nécessairement dépendant des taxes aéroportuaires auxquelles le transporteur aérien ne peut pas échapper³⁹, mais dont il peut négocier avec l'aéroport la valeur.

II. La propriété

Une compagnie aérienne est une entreprise particulière. Ses aéronefs pénètrent régulièrement sur les territoires de nombreux Etats, dont la sécurité peut s'en retrouver menacée. Dès lors, le contrôle de la propriété d'une pareille entreprise permet de contrôler l'accès à son espace aérien **(A)** puisqu'il s'agit de savoir qui pénètre son territoire **(B)**.

A. La propriété et le contrôle d'une compagnie aérienne

Les accords conclus entre les Etats pour l'octroi de droits d'accès au marché prévoient presque toujours des conditions relatives à la propriété des transporteurs exploitants. En effet, plus que contrôler les aéronefs qui pénètrent sur son territoire, il s'agit de contrôler ceux qui les exploite. Les accords bilatéraux fixent ainsi des critères de propriété, mais aussi de contrôle effectif, aux compagnies aériennes qui pourraient exploiter un service aérien au-dessus de leur territoire.

Les accords étant conclus entre deux Etats, ces derniers s'accordent généralement pour que les transporteurs qui peuvent être désignés aient la même nationalité que

³⁸ « Le concept du prix d'équilibre en économie désigne le prix auquel il y a équilibre entre l'offre et la demande sur le marché. On parle de prix d'équilibre car à ce prix, toutes les quantités offertes d'un bien ou service sont vendues, et toutes les quantités demandées de ce bien ou service sont achetées. » Site internet sumup.fr, *Prix d'équilibre - Qu'est-ce que le prix d'équilibre ?*, 25 mai 2022. <https://sumup.fr/factures/termes-comptables/prix-d-equilibre/>

³⁹ En France, les taxes aéroportuaires font partie des 4 taxes aéronautiques qui sont dues à l'Etat par tout transporteur aérien. <https://www.ecologie.gouv.fr/taxes-aeronautiques>

l'un des deux Etats. Il est en effet souvent prévu que la compagnie aérienne soit détenue de façon substantielle⁴⁰ par l'État désignateur ou par des ressortissants de celui-ci. Plus que la propriété, il s'agit aussi que l'Etat désignateur ou ses ressortissants aient un contrôle effectif sur la compagnie aérienne.

On imagine en effet assez mal que la France et le Pérou s'entendent pour que le transporteur qui exploiterait un service aérien régulier de transport de passagers soit possédé en majorité par l'Etat chinois. Les critères de propriété et de contrôle permettent donc de créer une liaison naturelle entre le transporteur désigné et l'Etat désignateur.

Par ailleurs, il s'agit de conditions logiques puisque les Etats parties aux accords souhaitent généralement faire profiter leurs entreprises nationales de l'octroi de pareils droits. Il est alors normal qu'une société qui serait possédée en majorité par un Etat tiers à l'accord ne puisse pas être désignée. A cet effet, s'il est possible d'imposer que l'Etat désignateur possède de façon substantielle la compagnie aérienne qui exploite la liaison, il est aussi possible d'imposer qu'un Etat tiers ne possède pas plus d'une certaine part de la compagnie aérienne. Les accords peuvent alors prévoir, à titre d'exemple, que la compagnie aérienne désignée ne devra pas être détenue à plus de 40% par un Etat étranger.

B. Identifier la propriété et le contrôle effectif d'une compagnie aérienne

Ces notions de propriété substantielle et de contrôle effectif d'une compagnie aérienne nécessitent néanmoins d'être claires.

Concernant la propriété substantielle d'une compagnie aérienne, celle-ci est assez simple à évaluer. Le critère le plus commun est que l'Etat désignateur ou ses ressortissants possède au moins la majorité, soit au moins 50%, de la société. Cette substance peut évidemment être vue à la hausse en fonction des accords étatiques conclus.

⁴⁰ Le règlement (CE) n°1008/2008 prévoit ainsi en son article 4, alinéa f) que l'entreprise soit détenue à plus de 50% par un Etat communautaire : « *l'entreprise est détenue à plus de 50 % et effectivement contrôlée par des États membres et/ou des ressortissants d'États membres, soit directement, soit indirectement par le biais d'une ou de plusieurs entreprises intermédiaires, sauf disposition contraire contenue dans un accord avec un pays tiers auquel la Communauté est partie*; ».

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=fr>

La notion de contrôle effectif est plus complexe à analyser. En effet, contrairement à la propriété qui peut être connue à la lecture des statuts de la société ou des listes de ses actionnaires, le contrôle effectif ne se lit pas toujours.

La définition donnée par le règlement (CE) n°1008/2008 sur le « *contrôle effectif* »⁴¹ est intéressante à lire :

« *«contrôle effectif» : une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément, soit conjointement et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment :*

- a) à un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;*
- b) à des droits ou à des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise; »*

Il s'agit donc d'une appréciation en droit et en fait d'un contrôle effectif exercé par l'Etat ou ses ressortissants sur la compagnie aérienne. Cette appréciation factuelle est déterminante, si ce n'est plus importante que l'appréciation purement textuelle.

Les juristes pensent probablement à la différence qui peut exister entre un « dirigeant de droit » et un « dirigeant de fait » d'une entreprise. Pour rappel, le dirigeant de droit est celui qui est ainsi désigné par les statuts de la société, alors que le dirigeant de fait est celui qui « *exerce une activité positive de gestion et de direction et se comporte, sans partage, comme « maître de l'affaire »* »⁴². Cette distinction est importante car il est des cas dans lesquels le dirigeant de droit et le dirigeant de fait sont deux personnes distinctes ; l'engagement possible de la responsabilité en est alors changé.

⁴¹ Règlement (CE) n°1008/2008, Article 2, paragraphe 9).
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=fr>

⁴² Cass., Com., 10 octobre 1995, n°93-15.553

L'évaluation du contrôle effectif d'un transporteur reste en proie à des nuances de jugements selon la vision des Etats, mais il est certain qu'elle nécessite un travail d'analyse qui ne soit pas superficiel.

Chapitre 2 : Principes et normes européens relatifs à l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers

Plus spécifique que le droit international, le droit aérien européen se caractérise par sa volonté d'uniformiser, parmi les Etats membres de l'Union européenne, les règles relatives au transport aérien. Symbole de cette envie coopérative, le projet de « Ciel Unique Européen » vise à défragmenter les frontières aériennes de l'Union.

Marquée par la mise en place, au sein d'un marché unique, d'une concurrence saine et loyale, la réglementation européenne se distingue par sa simplicité. Le Règlement (CE) n°1008/2008 est connu de tous les transporteurs aériens communautaires, dont la possibilité d'exploiter un service aérien en est tributaire. S'intéressant aux principes et aux normes qui intéressent la création d'une ouverture de ligne, ce chapitre n'abordera pas les questions relatives au droit social européen et à la protection européenne des passagers.

Section préliminaire : Le ciel unique européen

*« À l'heure enfin où les initiatives pour la création d'une Europe de la défense se font plus ambitieuses, la gestion du ciel européen répond à des méthodes et des principes dépassés. La Communauté ne peut maintenir dans son ciel les frontières qu'elle a su supprimer sur son sol et doit permettre à la liberté de circulation des personnes, des marchandises et des services de fonctionner par-delà de telles frontières. »*⁴³ En 1999, alors que les accords de Schengen de 1985⁴⁴ étaient entrés en vigueur quatre ans auparavant, la Commission européenne alertait du besoin qu'il y avait à améliorer le trafic aérien en Europe.

⁴³ Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, *La création du Ciel unique européen*, 1er décembre 1999, COM (1999) 614 final, non publiée au Journal officiel.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:51999DC0614&from=FR>

⁴⁴ Les accords de Schengen visaient à établir la libre circulation des personnes au sein des territoires de l'Union Européenne.
Site internet du Sénat, *Les accords de Schengen*, 2022. <https://www.senat.fr/europe/schengen.html>

L'histoire de cette création, encore inachevée, doit nécessairement être connue des transporteurs aériens (I) pour comprendre les enjeux actuels et futurs qui entourent l'ouverture d'une ligne aérienne dans ce ciel unique (II).

I. La mise en place du marché unique de transport aérien

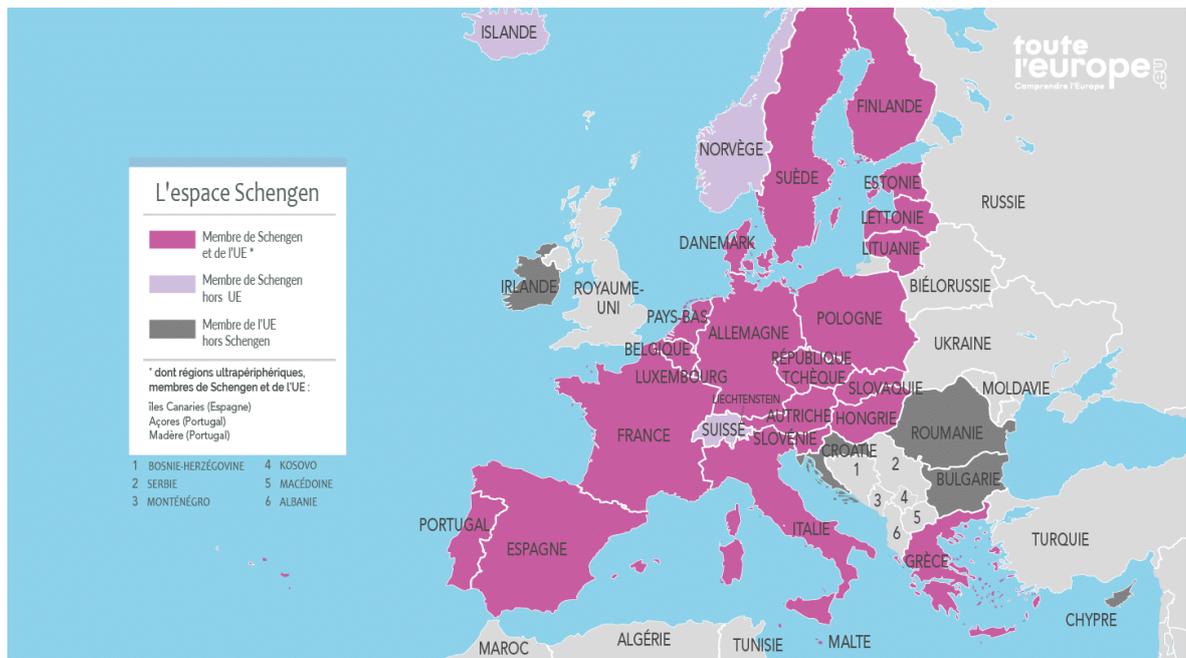
Dans l'élan de la convention de Schengen de 1985, intégrée au Traité d'Amsterdam de 1997, la création d'un ciel unique européen s'est érigée comme un des résultats de cette solidarité européenne (A). Projet certainement avantageux pour les transporteurs aériens communautaires et étrangers, ce ciel unique était quoiqu'il arrive nécessaire à mettre en place (B).

A. Un projet par nature européen

Cela doit maintenant avoir été compris : la souveraineté d'un Etat sur son territoire revêt un caractère sacré. Par ailleurs, le développement du transport aérien mais plus généralement de l'aviation dans le monde, permet aux humains de s'affranchir des frontières traditionnelles qui se dressent entre les Etats. Ces derniers, conscients du danger que les aéronefs pourraient représenter pour leur sécurité, ont dû s'entendre entre eux et fixer des règles nationales qui leurs sont propres. Les espaces aériens dans le monde, et les spécificités réglementaires qui en découlent, avaient donc vocation à être aussi nombreux que les Etats. Dès lors, le trafic aérien, dont les intérêts majeurs sont sa rapidité et sa portée géographique, se retrouvait compliqué et ralenti dans son développement.

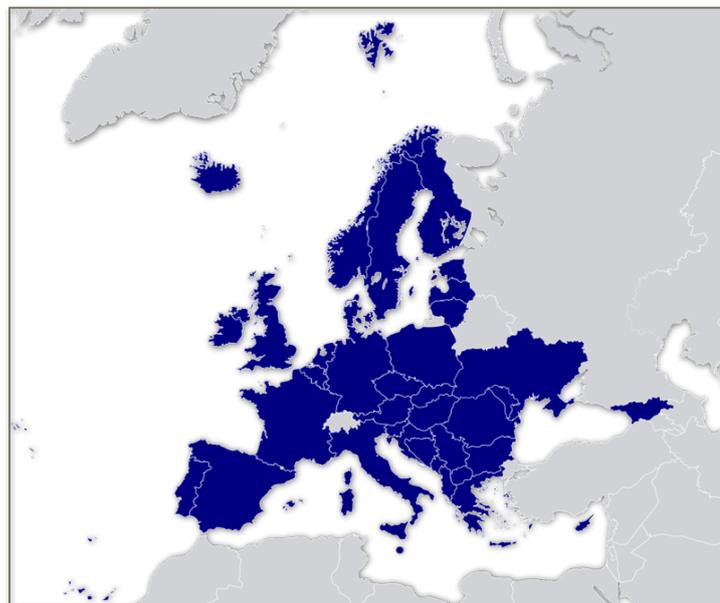
Conscient du besoin qu'il y avait à simplifier cet agglomérat de règles, la Commission européenne affirmait en 1999 que la création d'un « *ciel unique* » devait se faire. Outre une meilleure organisation du trafic aérien civil et militaire en Europe, ce projet est en réalité inhérent à la nature-même de l'Union européenne. Ce ciel unique européen doit en effet être regardé comme rien d'autre que le corollaire de l'espace Schengen⁴⁵, lequel instaure un espace de libre circulation des personnes et regroupe 26 Etats européens dont 4 ne font pas partie de l'Union.

⁴⁵ La convention de Schengen, signée en 1985, fût intégrée dans le *Traité d'Amsterdam modifiant le traité sur l'Union européenne, les traités instituant les Communautés européennes et certains actes connexes*, 2 octobre 1997, entré en vigueur le 1er mai 1999.
https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/578ebb8e-d641-4650-b1e3-3b3a795e01c9/publishable_fr.pdf



Carte de l'espace Schengen⁴⁶

En effet, il faut remarquer que ces deux espaces, l'espace Schengen et le projet de ciel unique européen, ont chacun vocation à faciliter les échanges de personnes au sein du continent européen. La comparaison des cartes démontre d'ailleurs qu'il s'agit sensiblement du même espace géographique, avec un espace aérien regroupant toutefois plus d'Etats.



Etats membres du Ciel unique européen⁴⁷

⁴⁶ A. (1er février 2022), *Le fonctionnement de l'espace Schengen*, site internet de Toute l'Europe, <https://www.touteurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/le-fonctionnement-de-l-espace-schengen/>

⁴⁷ A. (1er janvier 2021), *Ciel unique européen*, Wikipédia, https://fr.wikipedia.org/wiki/Ciel_unique_européen#cite_note-3

Ainsi, de façon semblable au lien qui existe entre l'espace terrestre d'un Etat et son espace aérien, le ciel unique se dessine au-dessus de l'espace Schengen. Peut-être la preuve que cette coopération aérienne est nécessaire et comprise de tous, on remarque que plus d'Etats ont adhéré à ce projet. Il s'agit aussi de la preuve qu'un pareil projet ne porte pas une atteinte excessive à la souveraineté des Etats.

Attention toutefois : il faut noter que cette carte inclut le Royaume-Uni dans le ciel unique européen, là où il devrait ne plus être inclus depuis le 31 décembre 2020 en raison du *Brexit*. Pour votre information, le Royaume-Uni et l'Union européenne, dont la séparation ne se fait pas aisément, négociaient la mise en place d'un traité reprenant les principes du ciel unique entre eux⁴⁸. Il semble toutefois que ces négociations n'aient pas abouti à l'établissement d'une situation d'entente durable puisque, à partir du 1er janvier 2023, le Royaume-Uni ne reconnaitra plus les certificats, les approbations et les licences octroyées par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après « AESA »), et il faut craindre que l'accès à leur espace aérien soit moins aisé à l'avenir.

B. Une nécessaire affirmation

Sur les 4,5 milliards de passagers qui étaient transportés dans le monde en 2019, près de 1,15 milliard, soit un quart du total mondial, étaient transportés au sein de l'Union européenne⁴⁹. Il y évolue en effet un des trafics les plus denses au monde, avec des performances très différentes puisque les avions commerciaux se partagent le ciel avec les avions d'affaires et de loisirs, mais aussi avec les avions militaires.

Fort d'un espace aérien d'environ 1,7 millions de km², l'Union européenne connaissait, de façon semblable et proportionnelle au trafic aérien de l'époque, un trafic important au-dessus de son espace terrestre et maritime. Chaque Etat ayant ses propres règles et ses systèmes de contrôles aériens indépendants, la coopération aérienne était moins efficace. Pour les transporteurs aériens, toujours soumis aux Etats, les routes qu'ils devaient emprunter n'étaient pas toujours tracées de façon

⁴⁸ Katie Knight, Knowledge of Counsel, *Brexit update for aviation*, décembre 2020, Site internet du cabinet Norton Rose Fullbright.
<https://www.nortonrosefullbright.com/en/knowledge/publications/7567a3b0/brexit-update-for-aviation>

⁴⁹ Eurostat, *Transport aérien de passagers par pays (données annuelles)*, mise à jour le 20 juillet 2022.
<https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00012/default/table?lang=fr>

optimales, les modalités d'exploitation d'un service aérien variaient d'un pays à l'autre, les retards et les annulations étaient plus nombreux... Le système alors en place ne profitait ni aux transporteurs et ni aux passagers⁵⁰. Par extension, il n'était pas profitable aux Etats européens, notamment leurs instances de contrôle du service aérien.

C'est la raison pour laquelle, alors que l'esprit Schengen gagnait toute l'Union, il n'y avait pas de sens à laisser vivre un système pareillement fragmenté. La Commission européenne, dans sa communication du 1er décembre 1999⁵¹ expliquait que la gestion du trafic aérien européen, en l'état, pourrait à terme créer des crises néfastes aux usagers.

Elle proposait que l'avènement d'un ciel unique européen se matérialise par la gestion commune de l'espace aérien européen. Il faut ici comprendre que la mise en place de mesures techniques et opérationnelles communes, moins contraignantes qu'une gestion commune, ne suffirait pas à répondre à l'urgence de changement. La Commission expliquait donc que cette réorganisation devait s'appuyer sur le découpage de l'espace aérien en plusieurs secteurs affranchis des frontières nationales. De façon conjointe, les tracés de routes aériennes devaient se faire indépendamment de ces frontières et la répartition des utilisations militaires et civiles de l'air devait être repensée.

Dans sa communication, la Commission démontrait l'urgence qu'il y avait à résoudre cette congestion du trafic en Europe qui engendrait des retards de vols importants mais aussi une menace pour la sécurité des vols et pour l'environnement.

⁵⁰ « Dans la mesure où le coût économique total des retards liés directement à la congestion de l'espace aérien est de l'ordre de 5 milliards et que ces retards représentent environ la moitié des retards, le préjudice pourrait être estimé à 10 milliards par an », Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, *La création du Ciel unique européen*, 1er décembre 1999, COM (1999) 614 final, non publiée au Journal officiel. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:51999DC0614&from=FR>

⁵¹ *Ibid.*

II. Enjeux et perspectives du ciel unique européen

Les « paquets » réglementaires qui ont été adoptés quelques années après la déclaration de la Commission européenne ont permis la mise en place d'un système de gestion européen du trafic aérien **(A)**. Toutefois, comme beaucoup de projets européens, le ciel unique est critiqué et peine à se mettre totalement en place **(B)**.

A. Améliorer la performance du trafic aérien

En son article 100, second paragraphe, le Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne (ci-après « TFUE ») prévoit la capacité des instances européennes à régler la navigation aérienne⁵².

C'est en vertu de ce pouvoir que, en 2004, cinq années après la déclaration de la Commission européenne, quatre règlements relatifs à l'instauration du ciel unique européen ont été adoptés. Ce premier paquet, qui a été appelé « *Ciel unique I* » par la pratique, portait sur la réalisation du Ciel unique européen⁵³, sur les services de navigation aérienne⁵⁴, sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien⁵⁵ et enfin sur l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien⁵⁶. Toutefois, il s'était avéré que les mesures prises étaient insuffisantes et un nouveau paquet

⁵² « Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire, peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. Ils statuent après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions. », *Version consolidée du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne*, version du 9 mai 2008, C115/49, publiée au Journal officiel de l'Union européenne. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:88f94461-564b-4b75-ae7-c957de8e339d.0010.01/DOC_3&format=PDF

⁵³ 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, Journal officiel n° L 096 du 31/03/2004. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0549&from=FR>

⁵⁴ 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 ("règlement sur la fourniture de services") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 096 du 31/03/2004. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0550&from=FR>

⁵⁵ 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 ("règlement sur l'espace aérien") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - Déclaration de la Commission, Journal officiel n° L 096 du 31/03/2004. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0551&from=FR>

⁵⁶ 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 ("règlement sur l'interopérabilité") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 096 du 31/03/2004. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0552&from=FR>

dénommé « *Ciel unique II* » (ou « *SES II* ») fut adopté par la Commission en 2008 et par le Conseil de l'UE en Septembre 2009⁵⁷.

Le « *SES II* » instaura notamment une réglementation des performances du secteurs aérien en matière d'environnement, notamment en optimisant les distances parcourues sur les itinéraires, et en matière de retards de vols.

Par ailleurs, ce paquet élargi les compétences de l'AESA à la gestion du trafic, aux services de navigation ainsi qu'aux aérodromes. Surtout, ce paquet « *Ciel unique II* » prévoit deux changements importants concernant la gestion du trafic aériens. Le premier est une réorganisation du ciel européen grâce à un programme de recherche appelé Système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (ci-après « *SESAR* ») qui doit permettre une amélioration globale et significative de la performance du trafic aérien⁵⁸.

Surtout, la création de blocs d'espaces aériens fonctionnels, en anglais « *Functionnal Airspace Blocks* » (FAB) permettent à au minimum deux Etats de mettre en commun leurs espaces aériens, d'où l'appellation de « *bloc* », et de choisir un seul prestataire chargé d'en contrôler le trafic aérien. Cette mesure, qui permet de réduire la fragmentation de l'espace aérien européen, devait mettre en place, d'ici 2012, 9 blocs sur l'ensemble du territoire européen. Le plus célèbre, mais aussi le plus important, est le « *FABEC* » (bloc d'espace aérien fonctionnel pour le centre de l'Europe) qui devait regrouper le contrôle aérien de la France, de la Belgique, des Pays-Bas, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Suisse.

Toutefois, à l'instar du ciel unique européen, les FAB peinent à se mettre en place et rencontre des réticences sur le continent européen.

B. Une instauration difficile

Malgré la mise en place de ces deux paquets de règlements, le projet du ciel unique européen n'est pas encore totalement achevé.

⁵⁷ Règlement (CE) n°1070/2009 du parlement européen et du conseil du du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 300/34 du 14/11/2009.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1070&from=FR>

⁵⁸ Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, SESAR : le volet technologique du Ciel unique européen, 11 juillet 2019.
<https://www.ecologie.gouv.fr/sesar-volet-technologique-du-ciel-unique-europeen>

Tout d'abord, certains craignent que derrière cette appellation se cache un projet visant à libéraliser à outrance et à privatiser les services de surveillance et de gestion du trafic aérien. Les syndicats de la DGAC française avaient alors appelé les fonctionnaires à se mettre en grève à plusieurs reprises en 2010 pour s'opposer à la mise en place du FABEC. Ces derniers craignaient de perdre leur statut de fonctionnaire et ralentissaient de façon importante l'avancée du projet européen.

En outre, la Commission européenne, constatant que le ciel unique européen n'était pas complètement abouti, a présenté une révision du SES II en 2013. Ce nouveau paquet de règlements, appelé « SES II+ » avait été adopté en l'état par le Parlement dès mars 2014 mais n'avait pas rencontré le même succès auprès du Conseil en décembre 2014. En effet, un désaccord entre le Royaume-Uni et l'Espagne relatif à l'aéroport de Gibraltar avait abouti qu'à une acceptation partielle du texte. Le *Brexit* ayant levé ce blocage, la Commission a pu modifier sa proposition initiale qui fut alors adoptée par le Parlement et le Conseil. Ainsi, il y a bon espoir que ce paquet SES II+ intègre prochainement le corpus réglementaire européen.

Par ailleurs, plusieurs incidents isolés, mais multipliés, semblent témoigner d'un fonctionnement qui ne correspond pas encore à l'esprit du projet européen. A titre d'exemple, la Commission européenne a récemment saisi la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après « CJUE ») d'un recours contre la Grèce, la Slovaquie et Malte en raison de leur non-respect du règlement d'exécution (CE) n°29/2009⁵⁹, faisant partie du paquet SES II et relatif aux services de liaison de données⁶⁰.

Dès lors, si le ciel unique européen est déjà une réalité pour les transporteurs aériens, il demeure un projet partiellement achevé. Les ambitions européennes derrière ce projet sont ambitieuses et manifestement bénéfiques aux transporteurs aériens, aux passagers, à la sécurité des vols ainsi qu'à l'environnement. A titre personnel, j'ai bon espoir que le ciel unique européen s'émancipe de ces freins. Plus

⁵⁹ Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 013 du 17/01/2009
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:02009R0029-20190729&from=FR>

⁶⁰ Commission Européenne, *Ciel unique européen: la Commission décide de saisir la Cour d'un recours contre la Grèce, Malte et la Slovaquie pour non-respect des règles de l'UE relatives à la fourniture de services de liaison de données*, Communiqué de presse, 15 juillet 2022.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_22_3764

qu'un moyen d'améliorer le trafic aérien européen, il représente toute l'ambition de l'Union européenne dans ce secteur qui nous est cher.

Section 1 : La garantie d'une concurrence loyale

Le droit de l'Union européenne est marqué par sa volonté de réprimander les comportements anticoncurrentiels entre les entreprises européennes. Le droit aérien européen ne déroge donc pas à l'application de normes visant à préserver et à promouvoir des pratiques de concurrence loyale. Alors que l'épidémie de Covid-19 a constitué un épisode particulier en la matière, les aides financières d'Etat allouées aux transporteurs aériens sont réglementées de façon stricte **(I)**. Par ailleurs, l'UE garantit que l'accès à son marché aérien doit être le même pour tous les transporteurs **(II)**.

I. Les aides financières d'Etat

L'Union européenne interdit les aides financières d'Etat qui viendraient fausser le jeu de la concurrence entre les entreprises européennes **(A)**. Si l'épidémie de Covid-19 a constitué une exception aux principes en places, il faut noter que ces principes européens ne sont pas connus des transporteurs étrangers, manifestement avantageés **(B)**.

A. Le principe d'interdiction européen

« *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.* »⁶¹. L'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est donc clair : aucune aide qui viendrait fausser le jeu de la concurrence est compatible avec le marché intérieur européen. Cette aide, dont la définition a été précisée par la Cour de justice de l'Union

⁶¹ Article 107, paragraphe 1 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, version du 9 mai 2008, C115/49, publiée au Journal officiel de l'Union européenne.
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:88f94461-564b-4b75-ae77-c957de8e339d.0010.01/DOC_3&format=PDF

européenne, est un avantage économique que l'entreprise n'aurait pas obtenu dans des conditions de marché⁶².

La CJUE avait d'ailleurs précisé en 2006 que cette aide d'Etat peut prendre deux principales formes : directe ou indirecte⁶³. L'aide directe, ou mesure positive, correspond généralement à la transmission d'un apport en capital, mais elle peut aussi revêtir la forme d'une assistance de l'Etat dans la production ou l'exploitation du service. L'aide indirecte, se caractérise, elle, par un avantage qui résulte de l'inaction de l'Etat, ou du moins d'une action qui n'est pas positivement effectuée par ce dernier. La forme la plus illustrante est une réduction importante, allant parfois jusqu'à la suppression, de la taxation normalement imposée aux entreprises. Concrètement, concernant les transporteurs aériens français, une aide indirecte pourrait être la réduction ou la suppression des taxes aéronautiques qu'elles doivent normalement payer à l'Etat français.

Ainsi, au sein de l'UE, la Commission européenne contrôle et enquête sur les aides d'Etats afin d'empêcher toute pratique anticoncurrentielle entre les entreprises de l'UE. En France, l'Autorité de la concurrence est aussi mandatée de veiller à ce que de pareilles pratiques ne viennent pas fausser le jeu concurrentiel. C'est ainsi que le Code de commerce, prévoit que le montant de la sanction pour pratique anticoncurrentielle d'une entreprise peut atteindre jusqu'à 10% du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes.⁶⁴

B. Le cas exceptionnel du Covid-19

La lecture du précédent paragraphe doit certainement avoir interrogé le lecteur sur les nombreuses aides d'Etats qui ont été allouées aux transporteurs communautaires durant la crise du Covid-19. Ces aides importantes, directes et indirectes, entrent pourtant en contradiction avec le premier paragraphe de l'article 107 du TFUE qui était présenté auparavant.

⁶² CJUE, 15 mai 1997, Siemens c/ Commission, C-278/95.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:61995CJ0278&from=FR>

⁶³ « {Ces aides 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. » CJUE, 15 juin 2006, Affaires jointes C-393/04 et C-41/05, Air Liquide Industries Belgium SA c/ Ville de Seraing et Province de Liège.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:62004CJ0393&from=fr>

⁶⁴ Code de commerce, Article L464-2

Il faut aussi savoir que ce même article, en son troisième paragraphe, prévoit que certaines aides sont compatibles avec le marché intérieur. C'est ainsi que « *les aides destinées à (...) remédier à une perturbation grave de l'économie d'un Etat membre* »⁶⁵ sont tolérées par les instances européennes. Dès lors en France, sur les 20 milliards d'euros qui ont été injectés dans le plan de relance du secteur aéronautique⁶⁶, près de 7 milliards avaient été octroyés à la société Air-France, sous différentes formes. La holding Air France-KLM a même reçu près de 10,4 milliards d'euros de prêts garantis par les Etats français et néerlandais au cours de cette crise sanitaire.⁶⁷ Si ces aides ont pu sauver Air France et plus généralement le secteur aéronautique français, leur conformité avec le droit européen de la concurrence reste discutable. Outre l'importance des montants prêtés, les conditions de remboursement, très bienveillantes, de ces aides peuvent à terme créer une distorsion de concurrence.

Quoiqu'il en soit, il faut se réjouir de ce sauvetage, qui, pour certains, n'est qu'un coup rendu aux avantages concurrentiels dont jouissent les compagnies aériennes étrangères en temps normal. Ces dernières, malgré des traités régionaux s'inspirant des normes européennes, sont moins bridées dans les aides d'Etats qui peuvent leur être données. C'est par exemple le cas des compagnies du Golfe qui sont avantagées par des exonérations d'impôts et des subventions étatiques dissimulées⁶⁸.

⁶⁵ Article 107, paragraphe 3, b), Version consolidée du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, version du 9 mai 2008, C115/49, publiée au Journal officiel de l'Union européenne.
https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:88f94461-564b-4b75-ae7-c957de8e339d.0010.01/DOC_3&format=PDF

⁶⁶ Pierrick Fay, *Aéronautique : la France a dépensé plus que prévu pour sauver le secteur*, 27 avril 2022, Radio Classique.
<https://www.radioclassique.fr/economie/aeronautique-la-france-a-depense-plus-que-prevu-pour-sauver-le-secteur/>

⁶⁷ Challenges, *Air France-KLM : augmentation record de capital pour sortir de la crise*, 24 mai 2022.
https://www.challenges.fr/economie/air-france-klm-augmentation-record-de-capital-pour-sortir-de-la-crise_814340

⁶⁸ A., *Golfe : des compagnies trop subventionnées ?*, 13 mars 2018, France Info.
https://www.francetvinfo.fr/economie/aeronautique/golfe-des-compagnies-trop-subventionnees_2655328.html

II. Les mêmes chances d'accès au marché

Le droit de l'Union garantit un contrôle de la concurrence entre les transporteurs aériens communautaires ainsi qu'entre eux et les transporteurs étrangers **(A)**. Dès lors, un égal accès au marché est prévu par différents textes **(B)**.

A. Le contrôle européen de la juste concurrence

Le corpus réglementaire européen garantit aux transporteurs, communautaires ou non, un égal accès au marché du transport aérien. Cette bienveillance européenne constitue une exception mondiale et atteste des valeurs portées par ses membres. Les différentes révisions, réécritures, abrogations et adoptions des règlements européens visant à garantir une concurrence équitable entre les transporteurs témoignent d'ailleurs de cette volonté de s'adapter et d'améliorer le cadre normatif en fonction du temps et des besoins.

Le cas du règlement (CE) n° 868/2004⁶⁹ illustre cette capacité critique qu'ont les penseurs européens puisque, lors d'une communication de 2015⁷⁰, la Commission européenne avait annoncé qu'elle évaluerait l'efficacité dudit règlement en vue de le réviser ou de le remplacer par un autre plus pertinent. C'est ainsi que, afin de garantir des conditions de concurrence équitables, une proposition de règlement fût avancée en 2017 afin d'abroger le règlement (CE) n°868/2004. Après près d'un an de discussions et de négociations, le règlement (UE) 2019/712⁷¹ a été adopté le 17 avril 2019.

La lecture de ces considérants est d'ailleurs parfaitement éclairante sur les conditions de concurrence auxquelles sont soumis les transporteurs aériens communautaires

⁶⁹ Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne, Journal officiel n° L 162 du 30/04/2004.
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004R0868:20090807:FR:PDF>

⁷⁰ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Une stratégie de l'aviation pour l'Europe*, COM (2015) 598 final, 7 décembre 2015.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015DC0598&from=FR>

⁷¹ Règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004, Journal officiel n° L 123/4 du 10/05/2019.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0712&from=FR>

entre eux et dans le monde. Le cinquième considérant fait d'ailleurs bien état de la disparité qui existe entre l'Union européenne et le reste du monde :

« Toutefois, en dépit des efforts constants de l'Union et de certains pays tiers, les principes de concurrence loyale n'ont pas encore été définis au moyen de règles multilatérales spécifiques, en particulier dans le cadre de l'OACI ou des accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), tels que l'accord général sur le commerce des services (AGCS) et son annexe sur les services de transport aérien, dont le champ d'application exclut, dans une large mesure, les services de transport aérien. »

Dès lors, outre cette invitation à s'aligner mondialement sur des conditions de concurrence équitable, le règlement (UE) 2019/712 prévoit des mécanismes de protection du marché unique européen. Il établit des règles relatives aux enquêtes que la Commission peut mener et aux mesures de réparation qu'elle peut adopter en cas de pratiques qui faussent la concurrence entre les transporteurs aériens communautaires. Ces mesures peuvent aussi être prises envers les transporteurs qui *« causent ou menacent de causer un préjudice aux transporteurs aériens de l'Union. »*⁷²

C'est ainsi que le Chapitre II et le Chapitre III de ce règlement prévoient respectivement les dispositions communes relatives à la procédure et dressent les pratiques qui faussent la concurrence. L'article 12 dispose alors :

« 1. Aux fins du présent chapitre, la constatation d'un préjudice repose sur des éléments de preuve et tient compte des facteurs pertinents, en particulier :

- a) la situation des transporteurs aériens de l'Union concernés, notamment en ce qui concerne des aspects tels que la fréquence des services, l'utilisation des capacités, l'effet sur le réseau, les ventes, la part de marché, les profits, le rendement du capital, l'investissement et l'emploi;*
- b) la situation générale sur les marchés de services de transport aérien affectés, notamment en ce qui concerne le niveau des tarifs, la capacité et la fréquence des services de transport aérien ou l'utilisation du réseau. »*⁷³

⁷² *Ibid.*, Article premier, Objet

⁷³ *Ibid.*, Article 12, Détermination du préjudice ou de la menace du préjudice.

B. L'égal accès au marché

L'accès équitable des transporteurs aériens aux liaisons aériennes est prévu par le règlement (CE) n°1008/2008, mais ces conditions ne seront pas exposées ici puisqu'elles seront étudiées dans la prochaine section de ce chapitre.

Concernant les aéroports et les services aéroportuaires, un équitable accès des transporteurs est prévu et garanti par le règlement (CEE) n° 95/93⁷⁴. Ce dernier prévoit des règles communes relatives à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la communauté européenne. Il est notamment question de fixer des règles en cas de saturation des aéroports afin que les créneaux qui sont alors octroyés ne le soit pas de façon discriminatoire. Ce règlement prévoit que chaque Etat désigne un coordonnateur de créneaux qui agisse de façon neutre, non discriminatoire et transparente⁷⁵. Il faut toutefois noter que ce règlement est encore perfectible puisqu'il porte une atteinte substantielle à la bonne exploitation de la capacité aéroportuaire⁷⁶. De nouveau un témoignage de son esprit critique, la Commission avait d'ailleurs proposer en 2011 de modifier ce règlement mais aucun accord n'a été trouvé pour l'instant.

Par ailleurs, le droit aérien européen prévoit aussi des dispositions concernant les services d'assistance en escale. Ces services correspondent aux services qui sont fournis aux compagnies aériennes dans les aéroports : prise en charge des passagers⁷⁷, prise en charge des bagages, nettoyage de l'avion et avitaillement en carburant. Ces services ont été ouverts à la concurrence par la directive 96/67/CE⁷⁸

⁷⁴ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté Journal officiel n° L 014 du 22/01/1993. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:31993R0095&from=FR>

⁷⁵ *Ibid.* Article 4, Conditions d'octroi des licences d'exploitation

⁷⁶ Dans un document produit par le Parlement européen, ce dernier constate que le système américain du « premier arrivé, premier servi » en aéroport permet une exploitation optimale des capacités aéroportuaires ; le système européen devrait, selon ce rapport, s'en inspirer. Parlement européen, *Research for TRAN Committee: Airport slots and aircraft size at EU airports, In-depth analysis*, 2016. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/585873/IPOL_IDA\(2016\)585873_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/585873/IPOL_IDA(2016)585873_EN.pdf)

⁷⁷ C'est ainsi que la prise en charge des passagers à mobilité réduite incombe normalement aux services d'assistance en escale. De façon pratique, le passager qui signale avoir besoin d'une aide au déplacement dans l'aéroport profite de l'entente qui existe entre le transporteur et le service d'assistance en escale.

⁷⁸ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté Journal officiel n° L 272 du 25/10/1996. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996L0067&from=fr>

du Conseil. Toutefois cette ouverture n'est pas complète puisqu'elle ne concerne pas tous les aéroports de l'Union, les plus importants notamment.

Enfin, concernant les redevances aéroportuaires, les règles européennes sont fixées par la directive 2009/12/CE⁷⁹.

Section 2 : Le règlement (CE) n°1008/2008

Le règlement (CE) n°1008/2008⁸⁰ dispose, dès son deuxième considérant, qu'il vise à « *assurer une application plus efficace et cohérente de la législation communautaire relative au marché intérieur de l'aviation* ».

Ce règlement, indissociable du projet de marché unique et de ciel unique européen, est connu de tous les transporteurs aériens communautaires puisqu'il avait remplacé en 2008 le « troisième paquet » de 1992⁸¹. Le règlement (CE) n°1008/2008 est donc fait d'un ensemble de règles qui organise les conditions d'octroi des licences d'exploitation, l'accès des transporteurs aériens aux liaisons aériennes, avec une partie dédiée aux obligations de service public, les tarifs appliqués par les transporteurs et enfin le contrôle et la surveillance auxquels ces derniers sont soumis.

Dans le cadre de ce mémoire relatif aux modalités et aux enjeux d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers, ce règlement constitue un texte essentiel à comprendre. De façon simplifiée, il faudra avoir à l'esprit que l'attribution conforme d'une licence d'exploitation permet à un transporteur communautaire d'exploiter, sans permis ou autorisation des Etats membres, un service aérien au sein de ce marché unique.

⁷⁹ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L70/11 du 14/03/2009. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0012&from=FR>

⁸⁰ Règlement (CE) n° 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 (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 293/3 du 31/10/2008. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=fr>

⁸¹ Ce troisième paquet est composé des trois règlements suivants :

- Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens, Journal officiel n° L 240/1 du 24/08/1992. <https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/61617e0e-3766-42eb-966b-ee28e1458ca0>
- Règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, Journal officiel n° L 240 du 24/08/1992. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992R2408&from=fr>
- Règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens, Journal officiel n° L 240 du 24/08/1992. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992R2409&from=fr>

Cette présente section s'intéressera aux dispositions relatives à l'attribution des licences d'exploitation et aux conditions d'accès aux liaisons aériennes **(I)**, à la tarification et à la surveillance auxquelles les transporteurs sont soumis **(II)**.

I. Licences d'exploitation et accès au marché unique

Le règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 reprend l'ensemble du troisième paquet de 1992 en y ajoutant les modifications qui avaient été apportées depuis lors, mais surtout en y inscrivant des améliorations inédites. Les règles d'octroi des licences d'exploitation qui sont prévues correspondent à une volonté d'accroître la sécurité aérienne **(A)**. Par ailleurs, des conditions d'accès aux liaisons aériennes confirment la simplicité et l'intérêt du ciel unique européen **(B)**.

A. L'octroi d'une licence d'exploitation

Les conditions relatives à l'octroi et au contrôle des licences d'exploitation des transporteurs aériens représentent la partie la plus importante du règlement (CE) n° 1008/2008. Son deuxième chapitre, intitulé « Licence d'exploitation » est composé de 12 articles (articles 3 à 14), qui prévoient les conditions d'octroi de la licence d'exploitation, sa validité et ses modalités de suspension et de retrait.

Les licences d'exploitation ne peuvent pas être délivrées si elles ne respectent pas les conditions fixées aux articles 4 à 7 du règlement. Le transporteur aérien doit alors se conformer aux conditions techniques⁸² et financières⁸³. Il doit par ailleurs être détenteur d'un certificat de transporteur aérien (CTA) en cours de validité⁸⁴. Il est également demandé aux personnes qui dirigent effectivement la compagnie aérienne de produire des preuves de leur honorabilité ou une preuve d'absence de faillite⁸⁵.

⁸² *Ibid.*, Article 4, Conditions d'octroi des licences d'exploitation

⁸³ *Ibid.*, Article 5, Conditions financières pour l'octroi des licences d'exploitation

⁸⁴ *Ibid.*, Article 6, Certificat de transporteur aérien

⁸⁵ *Ibid.*, Article 7, Preuve d'honorabilité

Par ailleurs, l'octroi d'une licence d'exploitation est conditionné au respect de plusieurs conditions en matière de location, d'exigences en matière d'assurance et de règles d'immatriculation.

Concernant l'immatriculation, il faut remarquer la grande souplesse du législateur européen qui laisse le choix à l'Etat d'octroi d'immatriculer l'aéronef sur son registre national ou dans la communauté européenne⁸⁶. Il s'agit ici de nouveau d'une conséquence du ciel unique et de sa gestion européenne commune.

Le cas particulier de la location d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat communautaire est prévu au même article 12. C'est pourtant l'article 13 qui pose les règles relatives à la location des aéronefs par les transporteurs aériens. Ici encore, la législation est souple et permet à tout transporteur européen d'exploiter un aéronef immatriculé dans la communauté européenne et loué avec équipage ou alors en coque nue. Des nuances sont toutefois prévues, notamment le cas où cette location « *risquerait de compromettre la sécurité* »⁸⁷.

B. Les conditions d'accès aux liaisons aériennes

L'article 15 de ce règlement est tout à fait marquant. Il représente une conséquence directe du ciel unique européen puisqu'il soumet l'exploitation de services aériens dans ce marché intérieur, par un transporteur aérien européen, à aucun permis ou autorisation des Etats communautaires⁸⁸. Il faut ici comprendre que le terme de « transporteur aérien communautaire » implique que celui-ci réponde à toutes les exigences préalables relative à sa structure, ses finances, ses assurances, etc.

Dès lors, de façon concrète, les transporteurs aériens communautaires doivent comprendre qu'ils jouissent, par principe, de droits de trafic sur l'ensemble du territoire européen. Cela est un principe auquel les Etats communautaires entre eux ne peuvent déroger puisque « *Toute restriction éventuelle à la liberté des transporteurs aériens communautaires d'exploiter des services aériens*

⁸⁶ *Ibid.*, Article 12, Immatriculation

⁸⁷ *Ibid.*, Article 13, Location

⁸⁸ « *Les Etats membres ne soumettent l'exploitation de services aériens intracommunautaires par un transporteur aérien communautaire à aucun permis ou autorisation.* », *Ibid.*, Article 15, Fourniture de services aériens intracommunautaires, paragraphe 2

intracommunautaires à la suite d'accords bilatéraux entre des États membres est caduque. »⁸⁹

Toutefois, l'article 20 de ce règlement prévoit une possibilité de limiter ou même refuser l'exercice des droits de trafic lorsque celui-ci porterait une atteinte grave à l'environnement. Le texte explique que cela est d'autant plus vrai lorsque « *d'autres modes de transport fournissent un service satisfaisant* ». ⁹⁰ Cette mesure européenne, prise en 2008, fait ainsi écho à la loi française « climat et résilience » du 22 août 2021 et notamment son article 145 qui interdit les liaisons aériennes sur le territoire national qui peuvent être effectuée en moins de 2 heures et 30 minutes via un autre mode de transport⁹¹.

De plus, l'article 21 du même règlement prévoit la possibilité de « *refuser, limiter ou soumettre à des conditions l'exercice des droits de trafic pour faire face à des problèmes inopinés de court terme résultant de circonstances imprévisibles et inévitables* »⁹². L'exemple récent de l'épidémie de Covid-19 correspond par exemple à ce cas précis.

Enfin, les Etats membres conservent une capacité à répartir le trafic aérien entre leurs aéroports sous certaines conditions⁹³. Les Etats communautaires peuvent ainsi réglementer la répartition du trafic entre des aéroports qui desservent une même ville ou sont en « *conurbation* »⁹⁴, que ces derniers sont desservis en moins de 90 minutes par d'autres modes de transports, de façon fréquente, fiable et efficace. Ces aéroports doivent par ailleurs offrir aux transporteurs aériens des services qui ne portent pas atteinte à leurs « *opportunités commerciales* ».

⁸⁹ *Ibid.*, Article 15, Fourniture de services aériens intracommunautaires, paragraphe 4

⁹⁰ *Ibid.*, Article 20, Mesures environnementales

⁹¹ Article 145, Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1), Journal officiel de la République française n°0196 du 24 août 2021. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

⁹² Règlement (CE) n°1008/2008, Article 21, Mesures d'urgence

⁹³ *Ibid.*, Article 19, Répartition du trafic entre les aéroports et exercice des droits de trafic

⁹⁴ « *Agglomération urbaine formée de plusieurs villes qui se sont rejointes au cours de leur croissance, mais qui ont conservé leur statut administratif (par exemple, Lille-Roubaix-Tourcoing).* », Dictionnaire Larousse, 2022.

II. Contrôle et tarification

Tout comme la possibilité qu'ont les Etats à conditionner l'accès aux liaisons aériennes, il est prévu des modalités de contrôle des licences d'exploitation **(A)**. De la même façon, si les tarifs que les transporteurs aériens appliquent sont placés sous le principe de la liberté de tarification, une transparence est exigée **(B)**.

A. La capacité de contrôler les licences d'exploitation

Afin de contrôler le respect de ces conditions, l'article 8 du règlement prévoit que l'autorité qui a été désignée par l'État procède à une vérification deux ans après la délivrance d'une nouvelle licence, ou alors en cas de supposition de problème ou en cas de demande directe de la Commission⁹⁵. Surtout, preuve de la rigueur en matière de sécurité aérienne, il est prévu au troisième paragraphe du même article que tout arrêt d'exploitation qui durerait plus de six mois oblige le transporteur aérien à recommencer cette procédure d'octroi de licence. Ce principe s'applique également dans le cas où la situation juridique du transporteur change ; il faut ici penser aux possibles fusions ou prise de contrôle de l'entreprise⁹⁶.

Si les Etats, via l'autorité qu'ils ont désignée, peuvent octroyer des licences d'exploitation, cela implique qu'ils peuvent aussi les suspendre ou même les retirer aux transporteurs aériens⁹⁷. Cette suspension ou ce retrait intervient dans le cas où le transporteur aérien ne peut plus assurer les obligations actuelles, mais aussi potentielles, auxquelles il est tenu sur les douze prochains mois.

Ce constat est rendu possible par une évaluation, par l'autorité étatique compétente, des résultats financiers de la société. En outre, l'article fait état de problèmes financiers importants, de la situation dans laquelle le transporteur se trouve insolvable, le cas où le transporteur fournit de fausses informations, le cas où il perd son CTA ou ne satisfait plus aux exigences d'honorabilité.

⁹⁵ *Ibid.*, Article 8, paragraphe 2, Validité des licences d'exploitation

⁹⁶ *Ibid.*, paragraphe 7

⁹⁷ *Ibid.*, Article 9, Suspension et retrait des licences d'exploitation

De façon assez évidente, il est précisé que cette procédure d'octroi, de retrait ou de suspension doit être menée de façon transparente et motivée⁹⁸. Les transporteurs aériens peuvent, par ailleurs, être rassurés de savoir qu'ils jouissent d'un droit à être entendus⁹⁹.

B. La liberté de tarification

S'inscrivant dans l'esprit du règlement européen, la tarification appliquée par les transporteurs aériens est faite de façon libre¹⁰⁰. Néanmoins, ces tarifs doivent être proposés de façon transparente¹⁰¹, sous peine de sanctions étatiques¹⁰².

Ainsi, tout en affirmant que les transporteurs fixent librement leurs tarifs - preuve de la tendance actuelle¹⁰³ - le règlement européen renforce de façon importante les obligations d'informations aux voyageurs qui pèsent sur les transporteurs communautaires.

L'article 23 dispose :

« (...) Le prix définitif à payer est précisé à tout moment et inclut le tarif des passagers ou le tarif de fret applicable ainsi que l'ensemble des taxes, des redevances, des suppléments et des droits applicables inévitables et prévisibles à la date de publication. Outre l'indication du prix définitif, les éléments suivants au moins sont précisés :

- a) tarif des passagers ou tarif de fret;*
- b) taxes;*
- c) redevances aéroportuaires; et*
- d) autres redevances, suppléments ou droits, tels que ceux liés à la sûreté ou au carburant;*

lorsque les éléments énumérés aux points b), c) et d) ont été ajoutés au tarif des passagers ou au tarif de fret. »

⁹⁸ *Ibid.*, Article 10, Décisions sur les licences d'exploitation

⁹⁹ *Ibid.*, Article 14, Droit d'être entendu

¹⁰⁰ *Ibid.*, Article 22, Liberté de tarification

¹⁰¹ *Ibid.*, Article 23, Information et non-discrimination

¹⁰² *Ibid.*, Article 24, Sanctions

¹⁰³ Renvoi aux remarques : Première partie, Chapitre 1, Section 2, Sous-section 3, Paragraphe « B. Les tarifs »

Enfin, les « suppléments de prix optionnels », tels que ceux liés au confort ou au nombre de bagages doivent être communiqués « *de façon claire, transparente et non équivoque au début de toute procédure de réservation* ». Le règlement prévoit même que l'acceptation du prix de ces suppléments par le client doit résulter « *d'une démarche explicite* » ; il s'agit des célèbres clauses d' « opt-in »¹⁰⁴ qui émergent dans le droit de la communication, surtout lors d'achats effectués sur internet.

¹⁰⁴ CNIL, *Opt-in, opt-out, ça veut dire quoi ?*, 14 juin 2022.
<https://www.cnil.fr/fr/cnil-direct/question/opt-opt-out-ca-veut-dire-quoi>

Seconde partie - Etude d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers en France

Les réglementations internationale et européenne fixent des principes directeurs mais aussi des normes que les Etats, et donc les transporteurs aériens, sont tenus de respecter. La force de la souveraineté étatique, bien qu'omniprésente, en est amoindrie et profite à une homogénéisation relative des règles relatives au transport aérien dans le monde.

Archétype de cette défragmentation, le ciel unique européen, mais l'Union européenne plus largement, s'immisce dans la réglementation nationale. Les Etats européens, souverains sur leurs espaces aériens, ne sont donc plus totalement libres dans leur gestion de l'activité aérienne. Certains, réfractaires à ce projet européen, souhaiteraient que la souveraineté de chaque Etat prime sur l'avènement d'un secteur plus compétitif, plus juste et de meilleure qualité. En outre, ces réticences n'intéresseront pas - du moins pour le moment - les transporteurs aériens communautaires souhaitant ouvrir une nouvelle ligne aérienne de transport de passagers.

Ces derniers doivent en effet composer, quoiqu'il arrive, avec la réglementation fixée par les Etats communautaires. Ces Etats, en plus de la réglementation européenne qu'ils appliquent, sont, à leurs niveaux propres, engagés avec d'autres Etats au moyen d'accords bilatéraux dont les stipulations ont été négociées de façon discrétionnaire.

Il existe ainsi trois canaux venant influencer la réglementation en matière de transport aérien d'un Etat communautaire : les accords internationaux bilatéraux conclus avec des Etats du reste du monde, la réglementation européenne et enfin sa propre réglementation nationale. Celle-ci, dernier signe de sa souveraineté sur son espace aérien, concourt généralement à faire s'entendre les normes supranationales qui l'engagent.

La France met ainsi en place un processus strict d'attribution de droits de trafic aux compagnies aériennes. Mêlant le droit communautaire et la législation nationale influencée par les principes internationaux de l'OACI, les modalités d'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers en France seront exposées dans cette présente partie.

En outre, et nonobstant les difficultés que dressent ces modalités, il est essentiel que les compagnies aériennes s'assurent de la viabilité d'un tel projet. Finalement, pourquoi ouvre-t-on une ligne aérienne ? La question est primordiale, et la réponse n'est pas aussi simple qu'il le paraît. Eclairé par les explications de Matthieu Doucet, responsable de la planification du réseau Transavia France, il faut essayer d'y répondre. Cette réflexion finale, qui se détache de l'étude juridique, fera état des actions qui peuvent être mises en place au sein d'une compagnie aérienne qui s'interroge sur la viabilité d'un pareil projet. Les interrogations et les raisonnements avancés pourront alors, peut-être, servir aux personnes qui, au sein d'une compagnie aérienne, sont chargées d'une telle décision.

Chapitre 1 : L'obtention d'une licence d'exploitation

Comme cela a été vu lors de l'étude du règlement (CE) n°1008/2008, aucun transporteur aérien communautaire peut prétendre à obtenir une autorisation d'exploitation de ligne s'il ne dispose pas au préalable d'une licence d'exploitation.

Le Code des transports français, dispose en son article L.6412-2 que l'activité du transporteur est, conformément au règlement européen précité, subordonnée à la délivrance d'une pareille licence¹⁰⁵. L'autorité administrative française qui est

¹⁰⁵ « L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée par l'autorité administrative conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. (...) », Code des transports, Article L6412-2.

chargée de livrer les licences d'exploitation est la Direction du Transport Aérien (ci-après « DTA ») à travers son service de sous-direction des services aériens (SDS)¹⁰⁶.

La France étant un Etat communautaire, les conditions de délivrance de la licence d'exploitation sont fixées par le règlement (CE) n°1008/2008.

De façon claire, voici les exigences françaises pour l'obtention d'une licence d'exploitation :

- **Sur la structure de la société de transport aérien**¹⁰⁷ : la société doit avoir son établissement principal¹⁰⁸ sur le territoire français. Son activité principale doit être l'exploitation de services aériens. Il est toutefois possible que la société exerce d'autres activités mais celles-ci doivent être liées à l'exploitation d'aéronefs (location d'aéronef, formation, entretien, etc.). Concernant la propriété de l'entreprise, celle-ci doit être détenue à plus de 50% par des Etats membres ou leurs ressortissants. Ils doivent avoir un contrôle effectif de la compagnie aérienne.
- **Sur les conditions financières de la société**¹⁰⁹ : le transporteur aérien doit être capable de fournir un plan d'entreprise qui porte au minimum sur les 3 premières années d'exploitation. Ce plan doit permettre de démontrer que le transporteur aérien sera capable d'assumer ses obligations actuelles et potentielles sur une période de 24 mois à partir de la date de début de l'exploitation. Il en va de même, sur une période de 3 mois seulement, pour ses frais fixes et ses dépenses d'exploitation.

¹⁰⁶ Direction générale de l'aviation civile, Note du 20 décembre 2019 portant organisation de la direction du transport aérien, NOR : TREA2005296N (texte non paru au journal officiel), p. 7
https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0031271/TREA2005296N_DTA.pdf

¹⁰⁷ Règlement (CE) n°1008/2008, Article 4, alinéas a), d), e) et f).

¹⁰⁸ L'établissement principal, ou « principal établissement » correspond au siège social, lequel peut parfois ne pas correspondre aux statuts de la société. Il faut entendre avant-tout comme principal établissement le lieu de direction effective de la société (voir : Cass. civ. 1ère, 22 février 2017, n° 16-12408).
Le « principal établissement » est aussi défini, dans des termes similaires, à l'Article 2, paragraphe 26, du règlement (CE) n°1008/2008.

¹⁰⁹ Règlement (CE) n°1008/2008, Article 5, paragraphes 1 et 2.

- **Sur le certificat de transporteur aérien**¹¹⁰ : le transporteur aérien doit être titulaire d'un certificat de transport aérien (ci-après « CTA ») qui a été délivré par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile (ci-après « DSAC »).
- **Sur la possession d'un aéronef**¹¹¹ : le transporteur aérien doit être propriétaire d'au moins un aéronef ou alors posséder un aéronef grâce à un contrat de location coque nue.
- **Sur les conditions d'assurance et d'honorabilité**¹¹² : en matière d'assurance, le transporteur aérien doit satisfaire aux exigences du règlement (CE) n° 785/2004¹¹³. En matière d'honorabilité, les personnes qui assurent la direction permanente doivent être conformes à l'article 7 du règlement européen. Elles ne doivent donc pas être en faillite personnelle ou avoir été condamnées pénalement de façon définitive par exemple.

Dès lors, en vertu du principe d'égalité souveraine entre les Etats, qui se matérialise de façon concrète à l'article 15 du règlement (CE) n°1008/2008, la France n'est pas tenue de vérifier les conditions qui ont aboutie à l'octroi d'une licence d'exploitation à un transporteur communautaire par un autre Etat communautaire. Cette règle de bienséance implique néanmoins que l'Etat français puisse avoir accès, en temps voulu, aux informations dont il aurait besoin concernant cette licence¹¹⁴.

¹¹⁰ *Ibid.*, Article 4, alinéa b) et Article 6.

¹¹¹ *Ibid.*, Article 4, alinéa c).

¹¹² *Ibid.*, Article 4, alinéa h), Article 11 et Article 7

¹¹³ Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, Journal officiel n° L 138/1 du 30/04/2004.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0785&from=FR>

¹¹⁴ « Les États membres ne demandent pas aux transporteurs aériens communautaires de produire des documents ou des informations qu'ils ont déjà fournis à l'autorité compétente pour l'octroi des licences, à condition que les informations utiles puissent être obtenues en temps voulu auprès de celle-ci. » *Ibid.*, Article 15, paragraphe 2.

Chapitre 2 : L'autorisation d'exploitation

L'ensemble des règles permet, *in fine*, d'aboutir à l'octroi d'une autorisation d'exploitation. En France, Etat membre de l'Union européenne et partie au ciel unique européen, les conditions d'attribution d'une pareille autorisation varient selon qu'il s'agit d'un service aérien intracommunautaire ou non. Par ailleurs, le cas des transporteurs étrangers, qui ne sera pas étudié ici, est particulier et entraîne des conditions d'octroi plus strictes et qui s'apprécient de façon casuistique.

En s'intéressant aux transporteurs aériens communautaires, il faut distinguer la teneur géographique de l'exploitation qu'ils souhaitent obtenir pour connaître la procédure à suivre : s'agit-il d'une liaison intra-européenne ou extra-communautaire ? La première section, qui sera consacrée au cas d'une liaison intra-européenne sera d'une lecture courte en raison de l'étude précédente du règlement (CE) n°1008/2008. Par ailleurs, le cas d'une liaison extra-européenne permettra d'étudier de façon plus aboutie le droit français d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers.

Section 1 : Une liaison intra-européenne

Les transporteurs européens peuvent aisément ouvrir une ligne aérienne de transport de passagers en vertu du règlement (CE) n°1008/2008 **(I)**. Cette simplicité, qui peut être regardée avec méfiance, est en vérité une formidable représentation de ce que peut être l'entente européenne **(II)**.

I. Modalités d'ouverture

L'autorisation d'exploitation d'un service aérien de transport de passagers intracommunautaire, par un transporteur aérien communautaire, se fait grâce à l'approbation du programme de vol **(A)**. Les modalités de dépôt, prévues par le Code des transports et le Code de l'aviation civile sont simples, et quoiqu'il arrive simplifiées par la création d'une application dénommée « SAGA » **(B)**.

A. Une autorisation implicite

Le règlement (CE) n° 1008/2008 s'applique pour tous les services réguliers et non-réguliers qui ont lieu à l'intérieur du territoire européen.

L'article 15 dudit règlement dispose en ses deux premiers paragraphes les choses suivantes :

« 1. Les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exploiter des services aériens intracommunautaires.

2. Les États membres ne soumettent l'exploitation de services aériens intracommunautaires par un transporteur aérien communautaire à aucun permis ou autorisation. Les États membres ne demandent pas aux transporteurs aériens communautaires de produire des documents ou des informations qu'ils ont déjà fournis à l'autorité compétente pour l'octroi des licences, à condition que les informations utiles puissent être obtenues en temps voulu auprès de celle-ci. »¹¹⁵

La France, comme ses voisins européens, ne peut donc soumettre l'exploitation d'un service intra-communautaire par un transporteur européen à aucun permis ou autorisation. Cela signifie que toute ouverture de ligne aérienne au sein du territoire européen, par un transporteur européen, nécessite seulement à ce dernier de déposer son programme de vol auprès de l'autorité administrative française compétente (la DGAC en l'espèce).

Le transporteur communautaire n'a pas à se soucier des droits de trafic puisqu'ils se noient dans le ciel unique européen. Il faut comprendre que les transporteurs européens possèdent, par principe, des droits de trafic vers tous les Etats communautaires.

Par ailleurs, les licences d'exploitation qu'ils présentent leur ont été attribuées de façon souveraine par des Etats européens. Aucun Etat communautaire n'a donc à vérifier leurs conditions d'attribution et présume qu'elles ont été valablement accordées.

¹¹⁵ *Ibid.*, Article 15, paragraphes 1 et 2.

Dès lors, l'autorisation d'exploitation ne tient plus que dans l'approbation du programme de vol. Le Code des transports dispose en effet que les exploitations concernées par le règlement (CE) n°1008/2008 sont « *soumises à dépôt préalable ou à l'approbation de l'autorité administrative.* »¹¹⁶, par opposition aux services qui ne sont pas concernés par ce règlement et qui sont, eux, soumis à une autorisation préalable de la DGAC.

B. Les conditions de dépôt du programme de vol

Les conditions de dépôt du programme de vol sont prévues par l'article R.330-8 du Code de l'aviation civile¹¹⁷ et par l'arrêté du 3 juin 2008 relatif aux programmes d'exploitation de services aériens¹¹⁸ pris en application des articles R.330-8 et R.330-19-1¹¹⁹ du Code de l'aviation civile. Surtout, ce dépôt doit être fait sur une application de la Direction générale de l'aviation civile dénommée « SAGA »¹²⁰.

Les programmes d'exploitation doivent ainsi être déposés au moins un mois avant leur ouverture. Les programmes doivent contenir l'ensemble des éléments énumérés à l'article 4 de l'arrêté du 3 juin 2008 qui dispose :

« *I. — Les programmes déposés comportent :*

- a) Le nom et les coordonnées du transporteur aérien.*
- b) Le nom de la personne responsable du programme et ses coordonnées ainsi que celles du centre opérationnel du transporteur aérien.*
- c) La description des services aériens prévus (numéro de vol, itinéraire complet, jour, heure et fréquence d'exploitation des services).*
- d) Les éventuels accords commerciaux (franchise, partage de codes ou affrètement).*
- e) Les moyens aériens prévus et leurs caractéristiques : type, immatriculation, capacité (sièges offerts ou charge marchande offerte).*

¹¹⁶ Article L6412-3, Code des transports

¹¹⁷ Article R330-8, Code de l'Aviation civile

¹¹⁸ Arrêté du 3 juin 2008 relatif aux programmes d'exploitation de services aériens, NOR : DEVA0812488A, Journal officiel n° 0137 du 13 juin 2008
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000018984162/>

¹¹⁹ Cet article concerne les exploitations prévues sur des aéronefs « d'une masse maximale au décollage inférieure à 10 tonnes ou d'une capacité inférieure à 20 sièges » (Art. R330-9 du Code de l'aviation civile)

¹²⁰ Application SAGA, <https://saga.sigp.aviation-civile.gouv.fr/connexion>

f) *Le mode de commercialisation.*

II. - *En outre, pour les services aériens effectués dans des conditions telles que sur chaque vol aucun siège mis à la disposition du public n'est vendu individuellement ni par le transporteur ni par ses agents agréés, les programmes déposés comportent :*

g) *Le nom et les coordonnées du ou des affréteurs commerciaux, ainsi que, en cas de commercialisation sur le territoire français, un justificatif de leur habilitation à commercialiser des produits touristiques ou des prestations de transport aérien ;*

h) *Le type d'affrètement commercial (pour compte propre, forfait, manifestation spéciale...).*

L'autorité compétente pour l'approbation des programmes peut aussi demander aux transporteurs aériens les documents publicitaires correspondant aux programmes déposés et une copie du contrat d'affrètement commercial.

III. - *L'autorité compétente pour l'approbation des programmes peut aussi demander aux transporteurs aériens tous renseignements d'ordre technique ou économique estimé nécessaire à l'approbation des programmes déposés. »*

Le dépôt de ces pièces et du programme de vol s'effectue sur l'application « SAGA » qui est directement liée à la DGAC.

II. Une prouesse européenne

L'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passager par un transporteur français, ou communautaire de façon plus large, est remarquablement aisée. Cette facilité qu'ont les transporteurs communautaires à exploiter le ciel unique européen est une grande chance. Il est toutefois vrai que, de façon littérale, l'article 15 du règlement (CE) n°1008/2008, pourrait donner l'impression que l'Etat français serait moins souverain dans la gestion de l'accès à son espace aérien. Or, il ne faut pas y voir un danger.

En effet, cette facilité n'intervient qu'au bout d'une chaîne réglementaire rigoureuse. L'ensemble des normes démontre que l'exploitation d'un service aérien de transport de passagers est très encadrée. Inhérent au secteur du transport aérien, le principe de

sécurité est omniprésent dans la réglementation et se lit des conformités techniques de l'aéronef aux conformités sociales du personnel navigant.

Les transporteurs aériens sont donc des entreprises sur lesquelles pèsent d'importantes contraintes de fonctionnement, bien plus en vérité que la plupart des sociétés privées. Ces règles pensées et rédigées aux niveaux internationaux, européens et nationaux tendent à une relative homogénéité. Il suffit d'ailleurs de lire la convention de Chicago pour comprendre que le secteur aérien est à part.

La collaboration internationale et européenne à laquelle il s'adonne démontre qu'il s'affranchit des individualismes étatiques, ou qu'en tout cas il contribue à leur entente générale.

Le ciel unique en est un archétype frappant : pour promouvoir la sécurité, la compétitivité et la libre circulation des passagers européens, les Etats se sont entendus dans différents règlements. L'article 15 du règlement (CE) n°1008/2008 ne s'impose alors pas à la France : celle-ci comme tous les Etats européens, en est une rédactrice.

Section 2 : Une liaison extra-européenne

Ouvrir une liaison entre la France et un Etat qui ne fait pas partie de l'UE nécessite d'avoir été au préalable désigné par la France comme le transporteur aérien qui sera titulaire des droits de trafic. La phase initiale de cette procédure d'attribution **(I)** permet au transporteur aérien de fournir tous les éléments nécessaires à l'appui de sa candidature **(II)**.

I. La phase pré-compétitive

Les transporteurs aériens européens envoient leurs candidatures pour obtenir des droits de trafic lorsque ceux-ci sont disponibles et annoncés comme tels **(A)**. Cette candidature initiale doit respecter certaines conditions pour être examinée **(B)**.

A. L'ouverture de droits de trafic

Le cas d'une ouverture de ligne entre la France et un Etat non-européen écarte l'application du règlement (CE) n°1008/2008 et entraîne généralement un favoritisme au profit des transporteurs nationaux.

Les modalités d'attribution des droits de trafic entre la France et les pays situés hors de l'Union européenne sont définies par un arrêté ministériel en date du 22 janvier 2007¹²¹.

Cet arrêté de 2007 constitue une « *procédure nationale pour l'allocation de droits de trafic* » au sens du règlement (CE) n° 847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004¹²².

L'article 5 de ce règlement prévoit que :

« *Lorsqu'un Etat membre conclut un accord (...) prévoyant une limitation de l'utilisation des droits de trafic ou du nombre de transporteurs aériens communautaires admis à faire valoir des droits de trafic, ledit Etat membre procède à une répartition des droits de trafic entre des transporteurs aériens communautaires concernés selon une procédure non-discriminatoire transparente.* »

Les droits de trafic évoqués se trouvent dans les accords bilatéraux signés entre la France et l'Etat étranger. Dès lors, toute compagnie aérienne qui souhaite connaître la teneur de droits de trafic prévus entre la France et l'Etat au sein duquel elle souhaite ouvrir sa ligne doit accéder à ces accords. Pour ce faire, la compagnie aérienne peut directement contacter la Direction du transport aérien ou peut alors se procurer une notice explicative qui relate du contenu de l'accord bilatéral qui a été conclu entre les deux Etats.¹²³

¹²¹ Arrêté du 22 janvier 2007 relatif à l'autorisation d'exploitation des services aériens réguliers entre la France et les pays situés hors de l'Union européenne par des transporteurs aériens communautaires établis en France, NOR : EQUA0700143A, journal officiel n°28 du 2 février 2017
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646139/>

¹²² Règlement (CE) n°847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en oeuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers, Journal officiel de l'Union européenne n° L157 du 30 avril 2004
[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0847R\(01\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0847R(01)&from=ES)

¹²³ A titre d'information, le site internet du Ministère de la Transition énergétique liste et résume le contenu des derniers droits de trafic obtenus par la France sur une page intitulée « *Droits de trafic* ». Ministère de la Transition énergétique, *Droits de trafic*, 20 juin 2022.
<https://www.ecologie.gouv.fr/droits-traffic>

Toutefois, il faut savoir que la grande majorité des demandes des transporteurs communautaires font suite à la publication d'un avis du gouvernement publié au Journal officiel de la République française. Cet avis informe les transporteurs de la disponibilité de nouveaux droits de trafics inédits ou alors de droits de trafics qui sont de nouveau disponibles. Ce dernier cas résulte généralement d'une cessation d'activité du transporteur qui possédait lesdits droits de trafic.

A titre d'exemple, lorsque les compagnies Aigle Azur transports aériens et XL Airways France ont cessé leurs activités en 2019, une redistribution des droits de trafic qu'elles détenaient a été organisée. Un avis, publié au Journal officiel de la République française¹²⁴, invitait alors les transporteurs communautaires à adresser leurs candidatures à la Direction générale de l'aviation civile.

B. Le dépôt de la candidature du transporteur aérien communautaire

L'article 5 de l'arrêté de 2007 prévoit que « *Les transporteurs aériens communautaires établis en France¹²⁵ sont invités à faire connaître leurs demandes dans un délai de quinze jours à compter de la publication de la disponibilité des droits de trafic.* »¹²⁶

Dès lors, les transporteurs qui souhaitent obtenir ces droits de trafic doivent envoyer leur demande de candidature à la Direction générale de l'aviation civile.

Cette demande doit satisfaire aux exigences de l'article 2 de l'arrêté de 2007 :

« *Les transporteurs aériens communautaires établis en France, au sens du droit communautaire, souhaitant exploiter des services aériens réguliers sur des lignes comportant au moins un point d'escale en France et pour lesquelles le règlement (CEE) n° 2408/92¹²⁷ susvisé ne s'applique pas transmettent au ministre chargé de l'aviation civile un dossier comprenant :*

¹²⁴ Avis aux transporteurs aériens de l'Union européenne de disponibilité de droits de trafic, NOR : TREA1929191V, Journal officiel de la République française n°0238 du 12 octobre 2019 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039207563>

¹²⁵ Il s'agit ici d'une référence à l'article R330-6 du Code de l'aviation civile

¹²⁶ Arrêté du 22 janvier 2007, Article 5 <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646139/>

¹²⁷ Pour rappel, ce règlement faisait partie du « troisième paquet » qui avait été repris par le règlement (CE) n°1008/2008

- a) *La licence d'exploitation de l'entreprise, le certificat de transporteur aérien et le certificat d'assurance relatif à l'exploitation envisagée ;*
- b) *Les éléments justifiant de l'établissement en France de l'entreprise conformément aux dispositions du dernier alinéa du I de l'article R. 330-6 du code de l'aviation civile ;*
- c) *Un descriptif du projet de desserte (liaisons projetées, fréquences des services et jours d'exploitation, types d'appareils utilisés, date prévue de début d'exploitation, partages de codes éventuels, tarifs, prévisions de trafic, compte d'exploitation prévisionnel sur trois ans) ;*
- d) *Des éléments permettant d'apprécier la capacité opérationnelle et financière du transporteur aérien demandant à exploiter les services envisagés au sens, notamment, de l'article 5 du règlement (CEE) n° 2407/92¹²⁸ susvisé.*

La capacité financière et opérationnelle des différents transporteurs communautaires est appréciée selon des critères identiques.

Seules sont examinées les demandes accompagnées d'un dossier complet, dont les pièces devront être soit rédigées en langue française, soit accompagnées d'une traduction en langue française si les documents originaux sont rédigés dans une langue autre que le français.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut demander des compléments d'information. »¹²⁹

Les alinéas c) et d) de cet article prévoient que le transporteur aérien communique le descriptif de son projet de desserte ainsi que des éléments permettant d'apprécier sa qualité opérationnelle et financière. Etant donné que le transporteur ne dispose que d'un délai de 15 jours après l'annonce de la DGAC pour porter sa candidature, il est essentiel que ces documents existent déjà dans l'entreprise.

S'il est vraisemblable que la compagnie aérienne a, par le passé, envoyé de tels dossiers à la DGAC, il faut s'assurer qu'ils soient encore à jour et pertinents. Surtout,

¹²⁸ *Idem*

¹²⁹ Arrêté du 22 janvier 2007, Article 2
<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646139/>

plusieurs transporteurs sont généralement en concurrence pour obtenir ces droits de trafic.

II. La procédure de mise en concurrence

Rarement un seul transporteur concourt à l'obtention de droits de trafic. L'arrêté de 2007 prévoit les conditions au regard desquelles les demandes concurrentes seront appréciées **(A)**. Il faudra alors remarquer que, bien que les transporteurs communautaires qui ne sont pas français peuvent participer à l'obtention de ces droits, une préférence nationale se dessine de façon assez logique **(B)**.

A. L'appréciation au regard de la concurrence

Puisque plusieurs transporteurs candidatent généralement à l'obtention de mêmes droits de trafics, des critères d'appréciation des dossiers de candidature ont été érigés dans l'arrêté du 22 janvier 2007.

En son article 7, l'arrêté dispose :

« (...) les demandes concurrentes sont appréciées par le ministre chargé de l'aviation civile au regard des critères suivants :

- *satisfaction de la demande de transport aérien (services mixtes ou de fret, services directs ou indirects, fréquences des services, jours d'exploitation);*
- *politique tarifaire (notamment prix des billets, existence de réductions et autres modulations);*
- *qualité du service (notamment configuration des appareils, substituabilité des billets et existence de bureaux de commercialisation ouverts au public) ;*
- *contribution à l'offre d'un niveau satisfaisant de concurrence ;*
- *date prévue du début de l'exploitation :*
- *garanties offertes en matière de pérennité de l'exploitation*
- *développement de la part de marché du pavillon communautaire sur la relation bilatérale considérée ;*
- *performances environnementales des appareils utilisés, notamment en matière de nuisances sonores :*
- *développement des correspondances offertes aux passagers.*

A titre subsidiaire, les critères suivants peuvent être pris en compte

- *ancienneté de la demande, exprimée de façon active et récurrente ;*
- *contribution à l'aménagement du territoire ;*
- *perspectives de développement du tourisme en France ;*
- *adéquation des appareils à la situation des aéroports français desservis*
- *situation du transporteur vis-à-vis du paiement des taxes et redevances aéronautiques en France .*
- *existence d'un service de commercialisation en langue française. »¹³⁰*

Ainsi, 9 critères principaux doivent nécessairement être pris en compte pour sélectionner celui des transporteurs candidats qui sera désigné. Ces neuf critères principaux sont complétés par 6 critères subsidiaires dont l'importance n'est pas à négliger dans le cas d'une mise en concurrence.

En effet, chacun des 9 critères, ou des 15 de façon plus large, sera évalué par la DGAC. Celle-ci constitue généralement un tableau comparatif entre les transporteurs et donne, pour chaque critère une note qui va de 5 (plus mauvaise note) à 1 (meilleure note). Le total final permettra de savoir quel transporteur est le plus légitime à obtenir les droits de trafic sur la liaison assujettie à cette compétition.

B. L'attribution des droits de trafic par la DGAC

S'agissant de la procédure, le premier alinéa de l'article 8 de l'Arrêté de 2007 dispose que :

« (...) le ministre chargé de l'aviation civile rend public un projet de décision sous forme électronique, sur le site internet de la Direction générale de l'aviation civile. Les parties intéressées peuvent faire part de leurs observations par écrit dans un délai de quinze jours suivant cette publication. »¹³¹

Ce projet de décision qui est rendu public sur le site de la DGAC permet aux transporteurs aériens de contester les observations qui ont été faites et les évaluations qui ont été apportées.

¹³⁰ *Ibid.*, Article 7

¹³¹ *Ibid.*, Article 8

Il faut alors remarquer que, si le règlement (CE) n° 847/2004 prévoit une égale chance entre les transporteurs communautaires, la réalité est que les transporteurs nationaux sont inévitablement avantagés dans ce processus d'attribution de droits de trafic et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, la publication d'un avis relatif à la disponibilité de droits de trafic entre la France et un pays non-européen est publié au Journal officiel de la République française. Cela signifie que la publicité de cette annonce a, en pratique, peu de chance d'être connue d'un transporteur grec ou bulgare. Les transporteurs français jouissent déjà d'un premier avantage.

Par ailleurs, les accords bilatéraux prévoient généralement que la propriété substantielle et le contrôle effectif de la compagnie aérienne appartiennent à l'Etat désignateur. Dans le cas d'une liaison entre la France et un Etat étranger, la France doit désigner une compagnie aérienne qui satisfait aux exigences de l'autre Etat. Il s'agit généralement de désigner une entreprise française.

De plus, certains des critères qui sont établis à l'article 7 de l'arrêté de 2007 sont généralement mieux remplis par des transporteurs français. Les critères liés à la qualité du service, notamment l'existence de bureau de commercialisation ouvert au public et un critère tel que l'existence d'un service de commercialisation en langue française avantage, ici encore, les compagnies aériennes françaises.

Enfin, de façon géographique, les transporteurs nationaux auront plus tendance à vouloir ouvrir des lignes depuis leur pays d'origine car c'est généralement le lieu où elles sont installées (bases aériennes, siège social, etc.).

Chapitre 3 : Modalités internes et enjeux d'une ouverture de ligne aérienne pour un transporteur aérien

Pourquoi ouvre-t-on une ligne aérienne ? Il s'agit d'une interrogation certainement majeure pour le lecteur du présent mémoire. Comment cela se fait-il que les compagnies, dont on sait que les résultats financiers sont généralement peu voire pas bénéficiaires, souhaitent ouvrir de nouvelles lignes aériennes ? La réponse évidente est qu'une nouvelle ligne représente, si le pari est gagnant, une source de revenus pour la société. Effectivement, l'idéal pour une compagnie serait que toutes ses lignes fonctionnent et rapportent plus d'argent qu'elles n'en coûtent. Le choix d'ouvrir une liaison aérienne entre deux villes est donc lourd de conséquences et il faut remarquer qu'il est des situations dans lesquelles il ne faut pas ouvrir de ligne.

Section 1 : Les moyens de production

Toute personne qui investit son argent, que ce soit lors de l'achat d'une maison ou d'un titre financier, vérifie avant tout qu'il dispose des moyens nécessaires pour le faire. Les transporteurs aériens, de la même façon, analysent l'évolution de leurs moyens de production : sont-ils en décroissance, en stagnation **(I)** ou en croissance **(II)** ? La réponse dictera alors leur choix.

I. Décroissance et stagnation

Dans le cas où les moyens de production du transporteur aérien décroissent ou stagnent, le choix d'ouvrir une ligne de transport aérien se fait moins aisément. S'il reste possible d'ouvrir une ligne dans deux pareils cas, cela se fera généralement en contrepartie de suppressions de lignes existantes **(A)**. Néanmoins, il est aussi possible, et moins risqué, de favoriser une augmentation organique à une augmentation du réseau **(B)**.

A. L'ouverture de ligne en dépit d'une situation défavorable

La stagnation ne constitue pas une situation qui soit réellement défavorable pour un transporteur aérien. Elle est en tout cas une situation qui ne privilégie pas un accroissement de son réseau. La situation de décroissance des moyens de production est quant à elle défavorable, de façon relative, à l'ouverture d'une ligne.

Quoiqu'il en soit, ces deux cas nécessitent d'être analysés afin d'identifier les leviers de croissance qui peuvent être actionnés par le transporteur aérien. Outre des facteurs tels que la charge salariale ou les éventuels coûts de locations d'avions, les performances des lignes opérées doivent être regardées. En effet, si les moyens de production ne sont pas favorables à l'expansion du réseau du transporteur, mais que ce dernier tient quand même à ouvrir une nouvelle ligne, cela devra être fait en remplacement d'une ligne ou de plusieurs lignes préexistantes.

Dès lors, il est normal de supprimer les lignes qui fonctionnent mal : il faut toutefois pouvoir les identifier. Cette identification est assez aisée pour le transporteur aérien puisqu'il dispose des données nécessaires à l'évaluation de la santé économique de sa ligne (recette passager kilomètre, coût passager kilomètre, taux de remplissage etc...).

Cette analyse préalable permet au transporteur de désigner les lignes opérées qui doivent être remplacées ou supprimées. Ce travail, qui n'est rien d'autre qu'une optimisation du réseau, varie selon que les moyens de production stagnent ou décroissent.

En cas de stagnation, le transporteur devra privilégier de le faire en remplacement d'une autre. Cela signifie que la taille de son réseau¹³², resterait inchangée ; seule une desserte changerait.

En cas de décroissance, le transporteur aérien qui souhaite ouvrir une nouvelle ligne devra privilégier une réduction globale de la taille de son réseau. En effet, en plus de remplacer une ligne déficitaire par une nouvelle ligne, le transporteur devra nécessairement se débarrasser des liaisons qui portent atteinte à sa croissance. Son pari

¹³² Il faut comprendre le nombre de routes qu'il opère

serait alors que la suppression de ces lignes allégerait la masse des pertes enregistrées, mais surtout que la création d'une nouvelle ligne redynamiserait son réseau.

Par ailleurs, les transporteurs peuvent aussi songer à la technique du partage de codes (ou *code share*) avec un autre transporteur pour accroître de façon artificielle la taille de leurs réseaux. En effet, un transporteur A pourrait vendre des billets à destination d'une desserte qu'il n'opère pas normalement mais qui est desservie par un transporteur B, partie à l'accord de *code share*. Ce montage commercial présenterait en effet plusieurs intérêts.

Dans le cas où il s'agirait d'un vol avec correspondance, la compagnie A pourrait assurer le transport des passagers sur un des segments de la route aérienne. Les passagers qui souhaitent atteindre la destination finale, qui n'est normalement pas desservie par la compagnie A, seraient ainsi transportés par cette dernière sur une partie du voyage. Cela permettrait au transporteur A de dynamiser une ligne qu'il exploite en s'assurant d'un meilleur taux de remplissage de ses vols habituels.

De plus, le partage de code peut permettre, à terme, de fidéliser des clients. L'utilisation du site internet de la compagnie aérienne, mais aussi le transport avec correspondance, permettent au transporteur d'être connu de nouveaux passagers.

B. L'augmentation organique plutôt que l'augmentation du réseau

Des situations de décroissance et de stagnation ne sont donc pas favorables à la création d'une nouvelle ligne aérienne de transport de passagers. Il s'agit toutefois de situations qui nécessitent la mise en place de changements au sein de la société. Comme cela a été vu précédemment, ce changement peut résider dans le remplacement et/ou la suppression de lignes préexistantes. Néanmoins, il paraît préférable que les transporteurs aériens capitalisent sur ce qu'ils possèdent déjà.

En effet, l'ouverture d'une nouvelle ligne représente un pari forcément risqué pour le transporteur aérien. Ce dernier n'est jamais assuré du bon rendement de sa nouvelle ligne. De plus, il ne sait pas exactement comment la demande répondra à l'offre et il n'est d'ailleurs pas certain de la teneur de la demande. Au contraire, même si cela

sera relativisé dans les prochains développements, la santé d'une ligne préexistante opérée par le transporteur aérien est déjà connue de ce dernier. Il sait, à l'avance, quelles lignes sont les plus rentables et peut estimer lesquelles pourraient être davantage exploitées. L'augmentation de la fréquence de vols sur une ligne déjà opérée par la société comporterait ainsi plusieurs avantages.

Tout d'abord, la réussite de ce pari serait plus aisée à prédire, la ligne étant déjà opérée par le transporteur.

Deuxièmement, cela représenterait un investissement beaucoup moins important que d'ouvrir une nouvelle ligne. Outre un gain de temps considérable, il s'agirait surtout de minimiser les dépenses en argent de la société. En effet, tous les frais inhérents à l'ouverture d'une nouvelle ligne aérienne de transport de passagers (frais relatifs à la campagne publicitaire, coûts en personnel, coûts en nouveaux prestataires externes, etc...) seraient économisés, puisqu'une simple augmentation de la fréquence de vols ne nécessite pas le déploiement de moyens importants.

Enfin, une pareille augmentation serait simple à rectifier dans le cas où elle ne répondrait pas aux attentes qui avaient alors été érigées. Il suffirait de revenir à la fréquence initiale, comme si aucune augmentation de fréquence avait été intentée. Nous verrons toutefois que cela présente des risques.

Nonobstant ces observations, il convient de supprimer les lignes les plus déficitaires en cas de décroissance des moyens de production. En effet, de façon analogue au cas d'ouverture de ligne en situation de décroissance, il faut quoiqu'il arrive créer une réduction organique. L'augmentation de la fréquence de vols sur une route préexistante doit ici nécessairement se faire de façon corrélée à des suppressions de lignes préexistantes. Dès lors, en cas de stagnation, une augmentation de la fréquence sur une ligne préexistante devra se faire de façon conjointe à une réduction de fréquence ou à la suppression d'une ligne préexistante.

II. Croissance

La situation de croissance des moyens de production d'une société aérienne est propice à son développement général. Celle-ci assurant un service de transport aérien, cet accroissement d'activité se matérialise généralement dans une augmentation organique **(A)** ou une augmentation de son réseau **(B)**. Le choix de l'un ou de l'autre cas dépendra de l'analyse de la demande qui sera étudiée dans la prochaine section.

A. Augmentation organique

En situation de croissance, le transporteur aérien n'est pas tenu de diminuer la taille de son réseau ou de diminuer le nombre de vols qu'il effectue dans son ensemble. Il peut donc décider d'augmenter le nombre de dessertes qu'il opère (augmentation du réseau) ou d'augmenter ses fréquences de vols sur son réseau existant (augmentation organique).

Ce dernier cas, moins amusant il est vrai, représente un choix plus prudent. Comme expliqué précédemment, une ligne qui fonctionne bien, mais dont le potentiel n'a pas été totalement exploité, peut représenter une source assurée de nouveaux revenus. Il s'agit toutefois d'être certain qu'une augmentation de l'offre correspondra à la demande, dont la teneur est difficile à estimer.

En effet, une augmentation organique, sur une ligne déjà rentable, peut présenter un danger important.

Ce cas pratique le démontre :

Imaginons qu'un transporteur aérien a 10 000 clients hebdomadaires réguliers sur une ligne qui effectue 60 vols par semaine. Le tarif moyen des billets est de 100 euros. En l'état, la ligne est rentable depuis plusieurs années.

Un jour, alors que ses moyens de production sont en croissance, le transporteur aérien souhaite augmenter la fréquence de vols sur cette ligne car il estime qu'elle peut encore mieux être exploitée.

Il va alors créer une augmentation de capacité par rapport à sa demande habituelle. Le risque sera alors de se retrouver en situation de surcapacité, c'est-à-dire dans une situation où l'offre en capacité est supérieure à la demande.

En effectuant 80 vols par semaine au même prix, le transporteur risque simplement de voir ses 10 000 clients habituels dispersés sur plus de vols, entraînant fatalement une chute du taux de remplissage des avions.

La solution qu'imagine le transporteur, que son analyse de la demande peut éventuellement appuyer, sera de réduire le prix des billets pour attirer de nouveaux clients. Le prix des billets passe désormais à 70 euros.

Cette baisse des prix permet de retrouver le taux de remplissage caractérisant initialement cette exploitation. Le transporteur peut s'en satisfaire mais le problème est que désormais les vols ne sont plus rentables car le prix des billets est trop bas.

La seule solution serait de revenir aux conditions d'exploitation initiales, avec une fréquence de vols moins importante et des prix plus élevés. C'est là que réside le danger d'une telle opération : les 10 000 clients habituels s'attendent maintenant à des prix plus bas et un plus grand choix de créneaux de vols. Le rehaussement des prix et la réduction des fréquences de vols entraînera certainement une chute du nombre de clients fidélisés au transporteur aérien sur cette ligne aérienne.

B. Augmentation de la taille du réseau

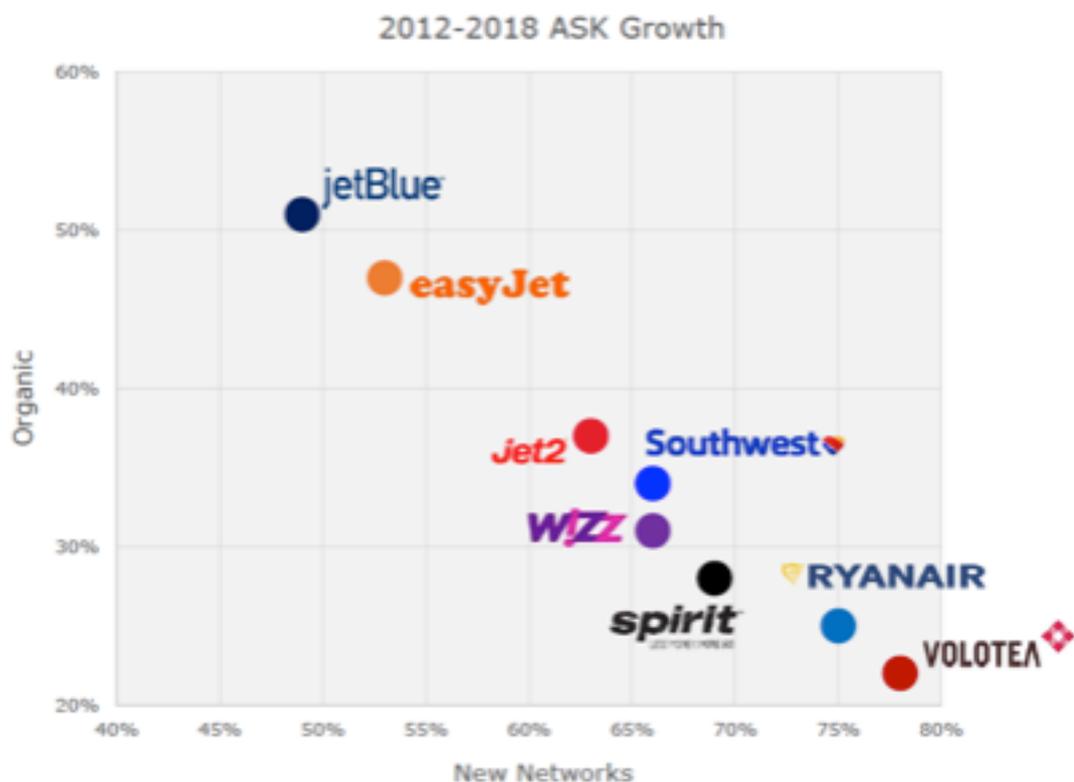
L'augmentation du réseau en situation de croissance des moyens de production constitue un pari modérément risqué pour le transporteur aérien. Signe de sa santé économique mais aussi de ses ambitions de développement, l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers est un signal envoyé à la concurrence.

En effet, l'entrée, sur un marché, d'une nouvelle compagnie aérienne représente une menace pour les autres transporteurs. Ces derniers craignent que cette arrivée entraîne une perte de clients, qu'elle les contraigne à adapter leurs tarifs et, dans le pire des cas, les oblige à fermer leur exploitation sur ladite ligne aérienne.

Par conséquent, l'ouverture d'une nouvelle ligne revêt un aspect stimulant d'un point de vue compétitif. Cette compétition profite généralement aux passagers, qui voient l'offre augmenter et les tarifs baisser.

Il faut d'ailleurs remarquer que la logique d'augmenter la taille du réseau ou le nombre de fréquences sur des lignes préexistantes varie selon le type de compagnies.

Le graphique ci-dessous, qui a été établi par Matthieu Doucet, illustre la croissance du siège au kilomètre offert, ou *Available Seat Kilometer* (ci-après « ASK »), chez différentes compagnies aériennes entre 2012 et 2018¹³³ :



¹³³ L'axe vertical « Organic » fait état du pourcentage de croissance organique connu par le transporteur ; il correspond donc à l'augmentation de la fréquence des vols. L'axe horizontal « New networks » fait état du pourcentage de croissance connu sur la taille du réseau ; il correspond donc aux ouvertures de lignes.

La lecture de ce graphique illustre que des compagnies aériennes, telles que *RyanAir*, misent énormément sur une augmentation de nouvelles lignes. Cela est généralement rendu possible par l'obtention de droits de trafic à court terme et par la signature d'accords de courte durée avec les aéroports. En faisant ainsi, *RyanAir* exploite une nouvelle liaison pendant cette courte durée (généralement 3 à 5 ans) et analyse à terme s'il est intéressant de la conserver dans son réseau permanent.

Dans une autre logique, des compagnies, telles que *EasyJet*, répartissent de façon égale leur logique d'augmentation.

Section 2 : Analyse de la demande et adaptation de l'offre

L'analyse de la demande, qui est toujours inexacte **(I)**, permet d'adapter son offre **(II)**. L'articulation de l'offre et de la demande est déterminante pour assurer la viabilité d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers.

I. L'analyse de la demande

« *Les données exactes de la demande sont impossibles à connaître à l'avance* »¹³⁴.

Il s'agit d'un principe auquel les transporteurs aériens doivent se résoudre. Le contenu de la demande n'est jamais totalement précis. Il est seulement possible de s'en approcher au maximum grâce aux données de recherche et aux données de trafic qui ont été récoltées.

Ces données correspondent à des documents chiffrés et évidemment anonymes. Des organismes tels que l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee), les aéroports ou encore les consulats locaux produisent des documents utiles aux transporteurs. Par ailleurs, les transporteurs peuvent acheter des données à des moteurs de recherche internet comme *Google*.

¹³⁴ Citation orale de Matthieu Doucet lors de l'entretien qu'il m'avait accordé.

Outre l'analyse de ces données chiffrées, il est intéressant de mener un *benchmark*¹³⁵, qui consiste en l'analyse des pratiques des compagnies aériennes concurrentes. Le nombre de vols qu'elles effectuent par semaine et le nombre de transporteurs sur une même liaison peuvent indiquer l'activité plus ou moins importante qui se déroule sur cette exploitation.

A titre d'illustration, un marché sur lequel seulement deux transporteurs sont présents et assurent peu de rotations par semaine indiquera une demande assez faible. Cela n'empêche d'ailleurs pas qu'il puisse être intéressant pour le transporteur d'y ouvrir une ligne. En effet, un tel marché peut représenter une chance d'évincer les deux autres compagnies et de récupérer un monopole d'exploitation.

Enfin, il est intéressant de connaître le type de demande qui est propre au marché observé : s'agit-il d'une demande *loisir*¹³⁶ ou d'une demande *professionnelle*¹³⁷ ?

L'ensemble de ces éléments sera important pour déterminer l'offre que proposera le transporteur aérien.

II. L'offre proposée par le transporteur aérien

Etant généralement sur un marché concurrentiel, l'offre, c'est-à-dire l'ensemble du nombre de vols par semaine, des tarifs et des services proposés, se calque sur la concurrence.

Ici, la mise en place d'un *benchmark* est essentielle pour le transporteur aérien. Surtout, cette analyse est facilitée et améliorée par des techniques dites de *web-scraping*¹³⁸. Des robots ou des logiciels peuvent être mandatés d'analyser, de façon journalière, les prix pratiqués par la concurrence sur une ligne précise, l'évolution de

¹³⁵ Anglicisme : « Analyse des produits et pratiques d'entreprises concurrentes », Dictionnaire Le Robert, 2022

¹³⁶ Il s'agit d'une demande qui correspond à la volonté des passagers de voyager, généralement lors de vacances ou de week-end.

¹³⁷ Il s'agit d'une demande qui correspond à un besoin du passager de voyager pour assurer ses déplacements professionnels.

¹³⁸ Le *web scraping* (terme anglais), littéralement « grattage internet », est une technique qui permet d'extraire des informations sur un ou plusieurs sites internet de façon automatisée et régulière.

ses plannings de vols, etc. Le transporteur aérien, s'il n'a pas encore fixé les conditions de son offre, est en tout état de cause averti des offres pratiquées par ses concurrents.

D'ailleurs, la composante de l'offre qui est, de façon générale, la plus déterminante pour les passagers, est assurément le prix des billets proposés. C'est la raison pour laquelle il est important pour le transporteur de savoir s'il s'agit d'une demande de loisir ou une demande professionnelle.

La demande pour motif de loisir, quand on s'intéresse à l'élasticité du prix, doit distinguer deux cas : les passagers qui voyagent seulement pour se détendre et les passagers qui voyagent pour des raisons familiales ou sentimentales.

Dans le premier cas, le tarif que fixera le transporteur aérien aura un impact direct sur l'attractivité de son offre. En effet, un jeune couple du nord de la France qui souhaite partir une semaine en vacances orientera son choix selon le coût des billets proposés. Il lui importera peu de partir à Barcelone plutôt qu'à Athènes si le prix des billets est largement inférieur. Il faut comprendre que ce qui prime est leur volonté de partir loin de chez eux pour se détendre. Le prix des billets constitue par conséquent un élément essentiel dans leur décision.

Dans le second cas, le tarif fixé par le transporteur aérien aura moins d'importance, ce qui peut parfois mener à des situations préjudiciables pour les passagers. Cette situation de voyage pour motif familial ou sentimental correspond aux voyages effectués vers les pays d'origine des passagers. En France par exemple, les vols vers l'Afrique correspondent généralement à ce type de voyage. Les passagers sont alors prêts à payer un prix élevé pour aller visiter leurs familles ou leurs terres d'origine. C'est la raison pour laquelle les prix proposés sont très élevés et continuent de trouver une clientèle.

Enfin, la demande pour motif professionnel sera plus sensible aux fréquences de vols ainsi qu'au confort en vol (taille des sièges, connexion internet à bord, etc.). Ces vols, plus qu'un déplacement vers un rendez-vous professionnel, représentent souvent un temps durant lequel le passager peut continuer de travailler sur son ordinateur.

Conclusion

Les transporteurs aériens, par l'activité de leurs aéronefs, sont des entités particulières. Leur volonté de croître, commune à toutes les entreprises, se matérialise souvent dans l'ouverture de nouvelles lignes aériennes de transport de passagers.

L'avion, qui peut franchir tout obstacle terrestre en le survolant, permet de transporter des passagers d'un continent à un autre en quelques heures. Dès lors, afin de protéger leurs frontières aériennes, les Etats du monde entier se sont entendus pour fixer des normes internationales. La convention de Chicago de 1944, et l'OACI qu'elle fait naître, prévoient ainsi des conditions d'accès au marché aérien international. Sous ces instructions, les Etats s'entendent dans des accords bilatéraux. Ils s'échangent des droits de trafic et prévoient les critères de désignation des transporteurs aériens qui peuvent exploiter leurs routes aériennes.

Par ailleurs, l'émergence de l'Union européenne constitue une véritable exception dans cet ensemble mondial. Le ciel unique européen, qui permet une gestion commune de tous les espaces aériens européens, est une chance pour les transporteurs communautaires. Tous, à condition qu'ils respectent les exigences qui leur permettent d'exploiter un service aérien de transport de passagers, peuvent librement ouvrir des lignes aériennes intra-européennes. Souhaitant promouvoir une juste concurrence, l'UE a su adapter ses normes pour aboutir au règlement (CE) n°1008/2008, qui consacre véritablement le ciel unique européen.

La réglementation nationale, dernier souffle de la souveraineté des Etats européens sur leur territoire, reste importante lorsqu'il s'agit de liaisons extra-communautaires. Le cas de la France démontre toutefois que ces règles nationales sont les applications concrètes des principes européens et internationaux.

Outre cette réglementation relativement homogène, les transporteurs aériens qui souhaitent ouvrir une ligne aérienne de transport de passagers doivent se soucier de sa viabilité économique. Le choix d'ouvrir une nouvelle ligne devra nécessairement être pris au regard des moyens de production dont dispose la compagnie aérienne. Surtout, ce choix devra s'appuyer sur plusieurs facteurs tels que l'analyse de la demande et l'activité des compagnies concurrentes.

Bibliographie

I. Traités et Manuels

Conventions

Conférence pour la paix en Yougoslavie, Premier avis de la commission d'arbitrage, 29 novembre 1991

Convention portant réglementation de la navigation aérienne, dite « Convention de Paris », 13 octobre 1919

Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, 7 décembre 1944, <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/chicago1944a-fr.pdf>

Traité d'Amsterdam modifiant le traité sur l'Union européenne, les traités instituant les Communautés européennes et certains actes connexes, 2 octobre 1997, entré en vigueur le 1er mai 1999, https://www.cvce.eu/content/publication/1999/1/1/578ebb8e-d641-4650-b1e3-3b3a795e01c9/publishable_fr.pdf

Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), version du 9 mai 2008, C115/49, publié au Journal officiel de l'Union européenne, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:88f94461-564b-4b75-aef7-c957de8e339d.0010.01/DOC_3&format=PDF

Règlements

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du 34 Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - Déclaration de la Commission, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0261&from=FR>

Règlement (CE) no 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 013 du 17/01/2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:02009R0029-20190729&from=FR>

Règlement (CE) n°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/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=fr>

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, Journal officiel n° L 096 du 31/03/2004, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0549&from=FR>

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 ("règlement sur la fourniture de services") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 096 du 31/03/2004, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0550&from=FR>

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 ("règlement sur l'espace aérien") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) - Déclaration de la Commission, Journal officiel n° L 096 du 31/03/2004, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0551&from=FR>

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 ("règlement sur l'interopérabilité") (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal

officiel n° L 096 du 31/03/2004, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0552&from=FR>

Règlement (CE) n°1070/2009 du parlement européen et du conseil du 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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 300/34 du 14/11/2009, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1070&from=FR>

Règlement (CE) n° 868/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 concernant la protection contre les subventions et les pratiques tarifaires déloyales causant un préjudice aux transporteurs aériens communautaires dans le cadre de la fourniture de services de transport aérien de la part de pays non membres de la Communauté européenne, Journal officiel n° L 162 du 30/04/2004, <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004R0868:20090807:FR:PDF>

Règlement (UE) 2019/712 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 visant à préserver la concurrence dans le domaine du transport aérien, et abrogeant le règlement (CE) n° 868/2004, Journal officiel n° L 123/4 du 10/05/2019, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0712&from=FR>

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté Journal officiel n° L 014 du 22/01/1993, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:31993R0095&from=FR>

Règlement (CE) n° 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 (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L 293/3 du 31/10/2008, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R1008&from=fr>

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs, Journal officiel n° L 138/1 du 30/04/2004, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0785&from=FR>

Règlement (CE) n°847/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la négociation et la mise en oeuvre d'accords relatifs à des services aériens entre les Etats membres et les pays tiers, Journal officiel de l'Union européenne n° L157 du 30 avril 2004, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0847R\(01\)&from=ES](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0847R(01)&from=ES)

Directives

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté Journal officiel n° L 272 du 25/10/1996

Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), Journal officiel n° L70/11 du 14/03/2009.

Lois françaises

Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (1), Journal officiel de la République française n°0196 du 24 août 2021, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043956924>

Arrêtés

Arrêté du 21 février 2018 (NOR : ARML 1803986 A) portant création d'une zone interdite, identifiée LF-P 23 Paris (Paris), dans la région d'information de vol de Paris, Journal Officiel de la République Française n°0048 du 27 février 2018

Arrêté du 3 juin 2008 relatif aux programmes d'exploitation de services aériens, NOR : DEVA0812488A, Journal officiel n° 0137 du 13 juin 2008, <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000018984162/>

Arrêté du 22 janvier 2007 relatif à l'autorisation d'exploitation des services aériens réguliers entre la France et les pays situés hors de l'Union européenne par des transporteurs aériens communautaires établis en France, NOR : EQUA0700143A, journal officiel n°28 du 2 février 2017, <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000646139/>

Avis aux transporteurs aériens de l'Union européenne de disponibilité de droits de trafic, NOR : TREA1929191V, Journal officiel de la République française n°0238 du 12 octobre 2019, <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039207563>

Codes

Code de commerce, Codes Dalloz, édition 2022

Code de l'Aviation civile, Codes Dalloz, édition 2022

Code des Transports, Codes Dalloz, édition 2022

Manuel

Manuel de la réglementation du transport aérien international, OACI, Doc 9629, édition de 2004

II. Ouvrages généraux et encyclopédies

Ouvrages généraux

FELZER Gérald, POLACCO Michel, WARNER Carl, WOOLFORD Stephen, *L'Histoire de l'Aviation*, Edition Grund, 2019

OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, Document n°9629, Edition de 2004

Organisation mondiale du Tourisme (UNWTO), *Faits saillants du tourisme*, Edition 2018

REMOND René, *Introduction à l'histoire de notre temps : I. L'Ancien Régime et la Révolution*, Editions du Seuil, Points Histoire, 1974

Encyclopédies

Dictionnaire Larousse, Edition 2022

Dictionnaire Le Robert, Edition 2022

III. Communications officielles

Association du Transport Aérien International (IATA), *Les statistiques des compagnies aériennes le confirment : 2020 a été la pire année*, « On a compté 1,8 milliard de passagers aériens en 2020, ce qui représente une diminution de 60,2 % comparativement aux 4,5 milliards de passagers de 2019. », Communiqué n°55 [en ligne], 3 août 2021, [consulté le 10 juillet 2022], <https://www.iata.org/contentassets/84b4eef61a8e4d46b658458d5dac9e98/2021-08-03-01-fr.pdf>

Commission Européenne, *Ciel unique européen : la Commission décide de saisir la Cour d'un recours contre la Grèce, Malte et la Slovaquie pour non-respect des règles de l'UE relatives à la fourniture de services de liaison de données*, Communiqué de presse [en ligne], 15 juillet 2022, [consulté le 22 juillet 2022] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_22_3764

Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen [en ligne], *La création du Ciel unique européen*, 1er décembre 1999, COM (1999) 614 final, non publiée au Journal officiel, [consulté le 10 juin 2022] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:51999DC0614&from=FR>

Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions [en ligne], *Une stratégie de l'aviation pour l'Europe*, COM (2015) 598 final, 7 décembre 2015, [consulté le 2 mars 2022] <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015DC0598&from=FR>

Direction générale de l'aviation civile, *Note du 20 décembre 2019 portant organisation de la direction du transport aérien* [en ligne], NOR : TREA2005296N (texte non paru au journal officiel), [consulté le 3 avril 2022], https://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/documents/Bulletinofficiel-0031271/TREA2005296N_DTA.pdf

IV. Articles

AFP, *Russie : pour Lavrov, la fermeture de l'espace aérien est « inconcevable »*, Le Point [en ligne], 6 juin 2022, [consulté le 10 juillet 2022] https://www.lepoint.fr/monde/russie-la-fermeture-de-l-espace-aerien-est-inconcevable-pour-lavrov-06-06-2022-2478460_24.php

Le Monde avec AFP, *Le monde face au coronavirus : l'UE ferme ses frontières extérieures, confinement et restrictions sur les cinq continents*, Le Monde [en ligne], publié le 17 mars 2020, [consulté le 26 mars 2022] https://www.lemonde.fr/planete/article/2020/03/17/l-europe-ferme-ses-frontieres-les-etats-unis-commencent-a-se-confiner_6033336_3244.html

Challenges, *Air France-KLM : augmentation record de capital pour sortir de la crise*, 24 mai 2022 [en ligne], [consulté le 6 juillet 2022], https://www.challenges.fr/economie/air-france-klm-augmentation-record-de-capital-pour-sortir-de-la-crise_814340

CHIAMBARETTO Paul, *La concurrence des compagnies du Golfe est-elle vraiment déloyale ?*, La Tribune [en ligne], 30 mai 2015, [consulté le 3 avril 2022] <https://>

www.latribune.fr/opinions/tribunes/la-concurrence-des-compagnies-du-golfe-est-elle-vraiment-deloyale-479406.html

DEHOORNE Olivier, *Tourisme, travail, migration : interrelations et logiques mobilitaires*, Revue Européenne des Migrations Internationales, 2002, t.18, n°1

ENGRAND Thomas, AFP, *Guerre en Ukraine : le ciel européen complètement fermé aux avions russes*, Le Figaro (en ligne), 27 février 2022, [consulté le 5 juillet 2022], <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/guerre-en-ukraine-le-ciel-europeen-se-ferme-progressivement-aux-avions-russes-20220227>

FAY Pierrick, *Aéronautique : la France a dépensé plus que prévu pour sauver le secteur*, 27 avril 2022, Radio Classique [en ligne], [consulté le 10 juillet 2022], <https://www.radioclassique.fr/economie/aeronautique-la-france-a-depense-plus-que-prevu-pour-sauver-le-secteur/>

France Info, *Golfe : des compagnies trop subventionnées ?* [en ligne], 13 mars 2018, [consulté le 5 avril 2022], https://www.francetvinfo.fr/economie/aeronautique/golfe-des-compagnies-trop-subventionnees_2655328.html

QUATREMER Jean, *La grande série de l'été (25/37), Le jour où... les Russes ont abattu un avion civil coréen*, Libération [en ligne], 13 août 2021, [consulté le 2 février 2022], https://www.liberation.fr/international/asi-pacifique/le-jour-ou-les-russes-ont-abattu-un-avion-civil-coreen-20210813_IYCLNNA7CFHCDNY7AGE2WZCXII/

Sumup, *Prix d'équilibre - Qu'est-ce que le prix d'équilibre ?* [en ligne], 25 mai 2022, [consulté le 3 juillet 2022], <https://sumup.fr/factures/termes-comptables/prix-d-equilibre>

V. Sites Internet

Application SAGA [en ligne], [consulté le 3 juillet 2022], <https://saga.sigp.aviation-civile.gouv.fr/connexion>

CNIL, *Opt-in, opt-out, ça veut dire quoi ?* [en ligne], 14 juin 2022, [consulté le 3 juillet 2022] <https://www.cnil.fr/fr/cnil-direct/question/opt-opt-out-ca-veut-dire-quoi>

Eurostat, *Transport aérien de passagers par pays (données annuelles)* [en ligne], mise à jour le 20 juillet 2022, [consulté le 4 juin 2022], <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00012/default/table?lang=fr>

IATA, *Air Passenger Market Analysis* [en ligne], Août 2020, [consulté le 10 juillet 2022] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---august-2020/>

IATA, *Air Passenger Market Analysis* [en ligne], Avril 2020, [consulté le 3 juillet 2022] <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-monthly-analysis---apr-20202/>

Katie Knight, *Knowledge of Counsel, Brexit update for aviation* [en ligne], Norton Rose Fullbright [en ligne], décembre 2020, [consulté le 10 juillet 2022], <https://www.nortonrosefulbright.com/en/knowledge/publications/7567a3b0/brexit-update-for-aviation>

Banque mondiale, *Transport aérien, voyageurs transportés, courbe évolutive dans le temps* [en ligne], [consulté le 5 juillet 2022], <https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.AIR.PSGR>

Ministère chargé des transports, *Synthèse NOTAM et AIC* [en ligne], 12 mai 2022, [consulté le 4 juillet 2022], [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Synth%C3%A8se NOTAM et AIC 12%20mai 2022 0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Synth%C3%A8se%20NOTAM%20et%20AIC%2012%20mai%202022%200.pdf)

Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, *SESAR : le volet technologique du Ciel unique européen* [en ligne], 11 juillet 2019, [consulté le 10 juillet 2022], <https://www.ecologie.gouv.fr/sesar-volet-technologique-du-ciel-unique-europeen>

Ministère de la Transition énergétique, *Droits de trafic* [en ligne], 20 juin 2022, [consulté le 17 juin 2022], <https://www.ecologie.gouv.fr/droits-traffic>

Ministère de la Transition écologique, *Taxes aéronautiques* [en ligne], [consulté le 2 juillet 2022], <https://www.ecologie.gouv.fr/taxes-aeronautiques>

Parlement européen, *Research for TRAN Committee: Airport slots and aircraft size at EU airports, In-depth analysis* [en ligne], 2016, [consulté le 3 juillet 2022], [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/585873/IPOL_IDA\(2016\)585873_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/585873/IPOL_IDA(2016)585873_EN.pdf)

Toute l'Europe, *Le fonctionnement de l'espace Schengen* [en ligne], [consulté le 3 mars 2022], <https://www.touteleurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/le-fonctionnement-de-l-espace-schengen/>

OACI, *Freedoms of the Air* [en ligne], [consulté le 10 juin 2022] <https://www.icao.int/Pages/freedomsAir.aspx>

Sénat, *Accords de Schengen*, <https://www.senat.fr/europe/schengen.html>

Wikipédia, *Ciel unique européen* [en ligne], [consulté le 3 juillet 2022] https://fr.wikipedia.org/wiki/Ciel_unique_europ%C3%A9en#cite_note-3

VI. Jurisprudence

Cass. civ. 1ère, 22 février 2017, n° 16-12408

Cass., Com., 10 octobre 1995, n°93-15.553

CJUE, 15 mai 1997, *Siemens c/ Commission*, C-278/95

CJUE, 15 juin 2006, *Affaires jointes C-393/04 et C-41/05, Air Liquide Industries Belgium SA c/ Ville de Seraing et Province de Liège*

Table des Matières

Remerciements	3
Sommaire	4
Table des abréviations et sigles utilisés	5
Introduction	6
Première partie - Les modalités règlementaires supranationales d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers	14
Chapitre 1 : Principes et normes internationaux relatifs à l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers	15
Section unique : L'accès au marché aérien international	16
Sous-section 1 : Les droits de route	
I. L'accès au territoire d'un Etat	17
A. L'octroi simple : le droit de route sans survol d'un Etat tiers	
B. L'octroi mixte : le droit de route avec survol d'un ou plusieurs Etats tiers	18
II. Limitation de l'accès au territoire	20
A. Les espaces protégés sur le territoire national	
B. Les espaces protégés sur les territoires extérieurs.....	22
Sous-section 2 : Les droits d'exploitation	24
I. La désignation des transporteurs aériens	
A. Le droit de désignation	
B. Un enjeu politique et économique	25
II. L'exploitation de l'aéronef	27
A. Le comportement de l'aéronef	
B. Le type d'aéronef	28
Sous-section 3 : Les droits de trafic	29
I. Capacité et tarifs	30
A. Capacité du transporteur	
B. Les tarifs	31
II. La propriété	33
A. La propriété et le contrôle d'une compagnie aérienne	

B. Identifier la propriété et le contrôle effectif d'une compagnie aérienne	34
Chapitre 2 : Principes et normes européens relatifs à l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers	
	37
Section préliminaire : Le ciel unique européen	
I. La mise en place du marché unique de transport aérien	38
A. Un projet par nature européen	
B. Une nécessaire affirmation	40
II. Enjeux et perspectives du ciel unique européen	42
A. Améliorer la performance du trafic aérien	
B. Une instauration difficile	43
Section 1 : La garantie d'une concurrence loyale	45
I. Les aides financières d'Etat	
A. Le principe d'interdiction européen	
B. Le cas exceptionnel du Covid-19	46
II. Les mêmes chances d'accès au marché	48
A. Le contrôle européen de la juste concurrence	
B. L'égal accès au marché	50
Section 2 : Le règlement (CE) n°1008/2008	51
I. Licences d'exploitation et accès au marché unique	52
A. L'octroi d'une licence d'exploitation	
B. Les conditions d'accès aux liaisons aériennes	53
II. Contrôle et tarification	55
A. La capacité de contrôler les licences d'exploitation	
B. La liberté de tarification	56
 Deuxième partie - Etude d'une ouverture de ligne aérienne de transport de passagers en France	
	58
Chapitre 1 : L'obtention d'une licence d'exploitation	59
Chapitre 2 : L'autorisation d'exploitation	62
Section 1 : Une liaison intra-européenne	
I. Modalités d'ouverture	
A. Une autorisation implicite	63

B. Les conditions de dépôt du programme de vol	64
II. Une prouesse européenne	65
Section 2 : Une liaison extra-européenne	66
I. La phase pré-compétitive	
A. L'ouverture de droits de trafic	67
B. Le dépôt de candidature du transporteur aérien communautaire	68
II. La procédure de mise en concurrence	70
A. L'appréciation au regard de la concurrence	
B. L'attribution des droits de trafic par la DGAC	71
Chapitre 3 : Modalités internes et enjeux d'une ouverture de ligne aérienne pour un transporteur aérien	73
Section 1 : Les moyens de production	73
I. Décroissance et stagnation	
A. L'ouverture de ligne en dépit d'une situation défavorable	
B. L'augmentation organique plutôt que l'augmentation du réseau	75
II. Croissance	77
A. Augmentation organique	
B. Augmentation de la taille du réseau	78
Section 2 : Analyse de la demande et adaptation de l'offre	80
I. L'analyse de la demande	81
II. L'offre proposée par le transporteur aérien	81
Conclusion	83
Bibliographie	85
Table des matières	95

Résumé

Pour les transporteurs aériens établis en France, les modalités réglementaires relatives à l'ouverture d'une ligne aérienne de transport de passagers mêlent les textes internationaux, européens et nationaux. Marquée par le respect de la souveraineté étatique, cette réglementation permet de limiter l'accès aux espaces aériens des Etats. Surtout, elle crée des conditions favorables à un développement équilibré du transport aérien et en illustre toute son importance dans les échanges mondiaux.

L'Union européenne, avec le ciel unique qu'elle instaure, unifie ses frontières et ses règles aériennes. Elle permet aux transporteurs communautaires d'ouvrir librement des lignes aériennes intra-européennes et leur impose des conditions uniformes d'exploitation.

Par ailleurs, la viabilité économique d'une ouverture de ligne dicte aussi le plan d'action des transporteurs aériens. L'état de leurs moyens de production et l'analyse du marché qui est ciblé participent ainsi à leur décision d'ouvrir une ligne aérienne de transport de passagers.

Mots clés : Droit aérien - Droits d'accès au marché - Droits de trafic - Libertés de l'air - Transporteurs aériens - Ligne aérienne de transport de passagers - Règlement (CE) n°1008/2008 - Souveraineté - Ciel unique européen

Summary

For air carriers established in France, the regulatory procedures relating to the opening of a passenger airline combine international, European and national texts. Characterised by respect for state sovereignty, these regulations limit access to state airspaces. Above all, it creates favourable conditions for the balanced development of air transport and illustrates its importance worldwide.

The European Union, with the Single Sky it is establishing, is unifying its borders and its air rules. It allows European carriers to freely open air routes within the EU and imposes uniform operating conditions on them.

On the other hand, the economic viability of opening an airline also dictates the action plan of the air carriers. The state of their production facilities and the analysis of the target market thus contribute to their decision to open a passenger airline.

Keywords: Air law - Market access rights - Traffic rights - Freedoms of the Air - Air carriers - Passenger airline - Regulation (EC) n°1008/2008 - Sovereignty - Single European Sky