

## FOCUS | Quelles aides d'État pour sauver les compagnies aériennes ?

### Auteur :

Florent Venayre, Professeur des universités de sciences économiques à l'Université de la Polynésie française.

Publié le 18 mai 2020 | [URL](#)

**Mots-clés :** aides, France, aérien, crise sanitaire

### Pour citer :

Venayre F (2020), « Quelles aides d'État pour sauver les compagnies aériennes ? », Veille documentaire tourisme & résilience CETOP n°4 – S20, 18 mai 2020, Université de la Polynésie française, Punaauia, Polynésie française.

## Quelles aides d'État pour sauver les compagnies aériennes ?

La crise de la COVID-19, tant par les mesures de confinement que par les restrictions des contacts internationaux qu'elle a entraînées, a cloué nombre d'avions au sol pour une période durable. Le trafic aérien a été lourdement affecté et ne devrait pas en effet, selon les prévisions de l'IATA (l'association internationale du transport aérien) retrouver son niveau de 2019 avant 2023<sup>1</sup>, plongeant les compagnies aériennes dans des difficultés d'une extrême gravité.

Concernant Air France, la compagnie aurait subi une réduction de ses vols de 95 % et accuserait une perte quotidienne de 25 millions d'euros<sup>2</sup>. De quoi inquiéter le ministre français de l'Économie, M. Bruno Le Maire, qui annonçait le 24 avril 2020 au journal télévisé de TF1 un « *soutien historique à Air France* », par le déblocage de 7 milliards d'euros « *pour sauver notre compagnie nationale* »<sup>3</sup>. Ce soutien comporte un prêt direct par l'État de 3 milliards, complété par des prêts bancaires à hauteur de 4 milliards, garantis à 90 % par l'État. Cette utilisation de fonds publics d'un État, au support d'entreprises ou de secteurs, est cependant susceptible de fausser la concurrence et, ainsi, de porter potentiellement atteinte au bon fonctionnement du commerce entre États membres de l'Union européenne<sup>4</sup>. C'est pourquoi le §1 de l'article 107 du TFUE dispose que : « *Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* ». L'Union européenne fixe donc

<sup>1</sup> <http://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/COVID-19-outlook-for-air-travel-in-the-next-5-years/>

<sup>2</sup> <http://theconversation.com/quels-defis-pour-air-france-apres-la-crise-du-COVID-19-137893>

<sup>3</sup> <http://www.lci.fr/politique/video-bruno-le-maire-nous-allons-apporter-un-soutien-historique-a-air-france-2151975.html>

<sup>4</sup> La question des subventions étatiques et de leur éventuelle compensation en cas d'effets défavorables est également une préoccupation de l'Organisation mondiale du commerce : [http://www.wto.org/french/tratop\\_f/scm\\_f/scm\\_f.htm](http://www.wto.org/french/tratop_f/scm_f/scm_f.htm)

un principe général d'incompatibilité, même si elle n'érige pas le principe au niveau de l'interdiction stricte. De fait, les exceptions à la règle sont ici plus nombreuses que pour les pratiques anticoncurrentielles, ce qui peut se comprendre au regard du constat selon lequel « *les principes de l'économie de marché et du libre jeu de la concurrence n'excluent pas totalement la responsabilité des États dans la bonne marche de l'économie* »<sup>5</sup>.

Il faut donc a priori soumettre au contrôle de la Commission européenne les aides d'État envisagées, de façon à s'assurer de leur bien-fondé et de leur proportionnalité. Dans les périodes de crise grave, ce contrôle peut être aménagé de façon à tenir compte des difficultés accrues des entreprises. Cela avait été le cas au cours de la crise de 2008. C'est à nouveau le cas en ce moment, la communication n° 2020/C 91 I/01 de la Commission, publiée au JOUE du 20 mars 2020, prévoyant un cadre temporaire spécifique à la crise de la COVID-19. La communication liste ainsi les cinq différents types d'aides susceptibles d'être utilisés dans la période actuelle.

Sur la base de ce cadre, la Commission européenne a étudié le plan de soutien à Air France de l'État, pour conclure, le 4 mai dernier, qu'il était conforme aux dispositions prises au plan européen. Si la version publique de la décision n'est pas encore disponible à l'écriture de ces lignes, le communiqué<sup>6</sup> précise tout de même que : « *Air France a besoin de cette garantie publique et du prêt d'actionnaire pour pouvoir se procurer des liquidités essentielles et ainsi affronter cette période difficile, avant une reprise attendue des ventes lorsque les restrictions seront progressivement levées. La France a aussi apporté la preuve que toutes les autres possibilités d'obtenir des liquidités sur les marchés avaient déjà été explorées et épuisées* ».

Le même communiqué indique également que la Commission a « *estimé qu'en l'absence du soutien public, Air France serait sans doute exposée au risque de faillite à la suite de l'érosion de ses activités. Il en résulterait probablement un préjudice grave pour l'économie française* ». Il n'en reste pas moins que l'annonce du ministre de l'Économie avait « *fait grincer des dents* »<sup>7</sup> chez certaines autres compagnies aériennes, comme Corsair ou French Bee. Si l'on peut être réceptif au fait que les aides apportées puissent générer un certain déséquilibre entre le traitement des diverses compagnies aériennes, se pose également la question de la possibilité effective, pour l'État français, d'apporter son soutien uniforme à l'ensemble des compagnies. Surtout, les éléments avancés dans le communiqué de la Commission, et particulièrement la prise en compte de la potentialité d'un préjudice grave pour l'économie française, pourrait laisser croire qu'il sera peut-être plus difficile pour d'autres compagnies de dimension plus modeste qu'Air France de se faire entendre. Ryanair, qui vient de déposer une plainte contre la décision de la Commission européenne, nourrira sans doute la jurisprudence sur la question<sup>8</sup>.

Concernant les compagnies locales des collectivités françaises du Pacifique, la donne est cependant différente. Elle l'est tout d'abord au regard de l'applicabilité du droit de l'Union, car la Nouvelle-Calédonie comme la Polynésie française sont des PTOM (pays et territoires d'outre-mer) et non des RUP (régions ultrapériphériques) et ne font donc pas partie du territoire

<sup>5</sup> Decocq A. et Decocq G., 2014, *Droit de la concurrence. Droit interne et droit de l'Union européenne*, LGDJ, Lextenso éditions, 6<sup>ème</sup> édition, p. 410. Au-delà de cette règle générale édictée par le §1, les §2 et 3 du même article 107 du TFUE s'intéressent en complément aux cas de compatibilité ou aux cas dérogatoires.

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP\\_20\\_796](http://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_20_796)

<sup>7</sup> [http://www.challenges.fr/entreprise/le-sauvetage-d-air-france-attention-a-la-concurrence-deloyale\\_707278](http://www.challenges.fr/entreprise/le-sauvetage-d-air-france-attention-a-la-concurrence-deloyale_707278)

<sup>8</sup> <http://www.air-journal.fr/2020-05-12-aides-detat-ryanair-poursuit-aussi-la-france-5220128.html>

européen. La différence provient aussi du fait que les compagnies locales, Air Tahiti Nui et Aircalin, représentent des proportions très importantes du trafic aérien international pour les deux collectivités (80 % pour Aircalin et 60 % pour ATN, selon M. Paul Christophe, député à l'origine de la question posée à la ministre des outre-mer). En cela, leurs disparitions potentielles pourraient sans nul doute générer un choc majeur, tant économique que social, pour les économies calédonienne et polynésienne.

Au-delà des questions juridiques ou économiques, la question politique demeure et il apparaîtrait compliqué, pour l'État, de ne pas agir pour la sauvegarde des compagnies de ces deux territoires de la République à forte autonomie. C'est d'ailleurs ce à quoi s'est engagée la ministre des outre-mer, Mme Annick Girardin, le 12 mai devant l'Assemblée nationale. Cela pourrait cependant ne pas permettre d'éviter des plans sociaux comme on en voit se multiplier, comme par exemple à Air New Zealand<sup>9</sup> ou Brussels Airlines<sup>10</sup>.

*\* Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que leur(s) auteur(s) et ne correspondent pas nécessairement à celles de l'UPF ou du CETOP.*

#### Veille documentaire Tourisme & Résilience

Centre d'Études du Tourisme en Océanie-Pacifique  
Université de la Polynésie française  
B.P. 6570, 98702 Faa'a, Tahiti Polynésie française  
Téléphone : + 689 40 803 867 | mail : [cetop@upf.pf](mailto:cetop@upf.pf)  
Site web: <http://cetop.upf.pf>  
Facebook: <http://www.facebook.com/cetop.upf>  
Twitter: @CetopUpf

<sup>9</sup> <http://www.air-journal.fr/2020-05-08-air-new-zealand-se-separe-de-300-pilotes-5220054.html>

<sup>10</sup> [http://lentreprise.lexpress.fr/au-dela-d-air-france-le-gouvernement-accompagnera-les-autres-compagnies-aeriennes\\_2125895.html](http://lentreprise.lexpress.fr/au-dela-d-air-france-le-gouvernement-accompagnera-les-autres-compagnies-aeriennes_2125895.html)