



MARION TERRAUX,
avocate associée,
cabinet Seban et associés



ANNA VERAN,
avocate,
cabinet Seban et associés

Licence d'exploitation
Un transporteur aérien est titulaire d'une licence d'exploitation valable délivrée par un Etat membre de l'Union européenne, conformément au règlement européen.

Obligations de service
Les obligations de service public constituent des normes d'exploitation permettant d'assurer un certain niveau de service et devant être respectées par les transporteurs aériens.

Première mondiale
Depuis le 23 mai 2023, la France interdit les liaisons aériennes en cas d'alternative de moins de deux heures trente en train.

Mobilité

Vers l'arrêt des vols intérieurs courts ?

A l'heure où certaines liaisons aériennes sont vouées à la fermeture en raison de la présence d'offre alternative suffisante par le train ou faute de transporteurs intéressés par l'exploitation de ces liaisons, on peut légitimement se demander si les petites liaisons aériennes françaises ont encore de beaux jours devant elles. Pour y répondre, retour sur le régime juridique encadrant l'accès aux services aériens au sein de l'Union européenne.

UN PRINCIPE DE LIBERTÉ DE PRESTATIONS DES SERVICES AÉRIENS

La libéralisation des transports aériens en Europe a été engagée dans les années 80 par l'adoption de trois paquets de mesures de libéralisation (1) sous l'influence du mouvement initié par les Etats-Unis. Aujourd'hui, et depuis 2008, c'est le règlement CE n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 (2) qui structure l'accès au marché du transport aérien au sein de l'Union européenne.

Conformément à l'article 15 du règlement n°1008/2008, le principe général est celui de la liberté de prestation des services aériens : les transporteurs aériens communautaires sont autorisés à exploiter les lignes intracommunautaires et ce, sans autorisation ou permis préalablement délivré par l'Etat membre.

LA POSSIBILITÉ D'IMPOSER DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC SUR CERTAINES LIAISONS AÉRIENNES

Pour autant, la libéralisation du secteur aérien n'est pas synonyme de déréglementation. Ainsi, par exception, les Etats membres peuvent intervenir pour garantir l'accès aux régions dans lesquelles le libre jeu du marché concurrentiel ne permet pas d'assurer un service de transport acceptable.

Dans ces conditions, les Etats membres peuvent tout de même garantir la connectivité des régions isolées ou en développement en imposant des obligations de service public, communément dénommées sous l'acronyme «OSP».

Cette faculté d'imposition d'OSP implique, pour l'Etat membre, de s'assurer que la liaison puisse être considérée comme «vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport» (3). Le règlement ne précise pas les conditions permettant de qualifier le caractère vital d'une région et laisse ainsi une marge d'appréciation relative aux Etats membres (4). S'agissant, par exemple, d'une petite île, d'une région enclavée ou d'une liaison à faible trafic, leur caractère vital est, a priori, rempli.

Les OSP constituent des normes d'exploitation devant être respectées par les transporteurs aériens souhaitant exploiter une liaison «vitale». Ces normes permettent d'assurer une prestation minimale de services aériens réguliers en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale (5). Concrètement, les OSP peuvent se traduire par l'imposition de fréquences de desserte, des horaires préalablement fixés, des tarifs spécifiques en fonction du profil des passagers (résidents ou non) ou l'obligation d'utiliser un type d'appareil.

Lorsqu'au moins un transporteur accepte d'exploiter une liaison aérienne tout en respectant les OSP fixées, et ce sans contrepartie financière ni exclusivité, il s'agit alors d'OSP dites «ouvertes».

En revanche, lorsque la ligne soumise à OSP ouvertes n'a attiré aucun transporteur, l'Etat membre peut décider de limiter l'accès des services aériens sur cette liaison en attribuant à un unique transporteur l'exclusivité de l'exploitation de ladite liaison avec, éventuellement, une compensation financière. En pareille hypothèse, l'on parle alors d'OSP dites «fermées» ou «restreintes». Une telle exclusivité se formalise par la conclusion d'une délégation de service public attribuée à l'issue d'un appel d'offres européen (6) et dont la durée ne peut excéder quatre années (7).

En France, de nombreuses liaisons sont exploitées dans le cadre de telles délégations de services publics. C'est notamment le cas pour des lignes métropolitaines radiales (telles que Aurillac-Paris); transversales (La Rochelle-Lyon), les dessertes de la Corse ou des dessertes intérieures de la Guyane. Toutefois, force est de reconnaître que la survie de ces liaisons est notamment

RÉFÉRENCES

- Règlement 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.
- Code des transports, art. L.6412-3.

conditionnée à l'intérêt des transporteurs à leur égard. En effet, plusieurs liaisons sont désormais menacées de fermeture faute d'opérateurs intéressés ou d'offres sérieuses. A titre d'illustration, la liaison Lanion-Paris a été contrainte à la fermeture à défaut de propositions financières viables des transporteurs, formulées dans le cadre de l'appel d'offres.

La liaison Rodez-Paris, récemment confrontée à cette même problématique, a, quant à elle, décidé de maintenir coûte que coûte la liaison. Pour ce faire, il a été décidé de recourir à une procédure d'urgence (8) réservée, en principe, aux interruptions soudaines d'une liaison aérienne assurée en exclusivité par un opérateur. Le recours à une telle procédure, dont l'usage doit rester exceptionnel, a permis à l'aéroport de conclure une délégation de service public sans publicité ni mise en concurrence pour une durée ne pouvant excéder sept mois. Cette durée correspond en réalité au temps nécessaire pour organiser une nouvelle procédure de passation et sélectionner le futur transporteur.

Au total, si l'imposition d'OSP ouvertes peut constituer un frein pour la libre prestation des services aériens, cela est moins vrai s'agissant des liaisons aériennes exploitées dans le cadre de délégation de service public. En effet, la conclusion

d'une telle convention permet de maintenir l'exploitation d'une petite liaison qui, si elle avait été laissée au sort du marché concurrentiel, n'aurait pu échapper à la fermeture. En cela, les délégations de service public constituent un formidable outil pour le désenclavement et la cohésion des territoires, mais encore faut-il que les transporteurs aériens répondent à l'appel (d'offres).

LA POSSIBILITÉ DE SUPPRIMER DES LIAISONS AÉRIENNES EN CAS D'ALTERNATIVE PAR VOIE FERROVIAIRE SUFFISANTE

Outre la faculté d'imposition d'OSP sur une liaison aérienne, un autre cas fait figure d'exception au principe de liberté des prestations de services aériens: celui de la suppression des vols intérieurs lorsqu'une alternative par voie ferroviaire est possible.

Mesure phare de la loi « climat et résilience » du 22 août 2021 (9), lorsqu'il existe un trajet ferroviaire direct de moins de deux heures trente, les liaisons aériennes régulières desservant les mêmes villes, dans chaque sens, sont supprimées, conformément au II de l'article L.6412-3 du code des transports. Cette interdiction suppose également que plusieurs trajets ferroviaires par jour soient disponibles et que ceux-ci permettent aux voyageurs de rester plus de huit heures sur place dans

de trois liaisons aériennes, à savoir celles entre Paris-Orly, Bordeaux, Nantes et Lyon.

D'autres liaisons aériennes sont, pour l'heure, maintenues, faute de réunir les conditions précitées. C'est notamment le cas des liaisons entre Lyon ou Rennes et Paris-Charles-de-Gaulle.

En somme, cette interdiction, motivée par l'objectif de lutte contre le réchauffement climatique, ne présente qu'un effet très limité puisqu'un vol intérieur en France sur quarante est concerné (5000 liaisons annuelles sur 200000 chaque année).

En conséquence, cette autre mesure ne menace pas la survie des petites liaisons. Toutefois, il est permis de douter de cette affirmation pour l'avenir, compte tenu de la volonté affirmée du gouvernement d'investir significativement dans le développement du réseau ferroviaire. ●



Les Etats membres de l'Union européenne peuvent tout de même garantir la connectivité des régions isolées ou en développement, en imposant des obligations de service public.

la journée (10).

En pratique, l'entrée en vigueur de ces dispositions n'a que peu de conséquences pour les voyageurs, à tout le moins sur le moyen terme, dès lors que seules trois liaisons aériennes sont concernées, étant précisé que leur fermeture est déjà effective depuis 2021. Le décret d'application se contente ainsi d'entériner la suppression

(1) Respectivement adoptés en 1987, 1990 et 1992.
 (2) Règlement établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.
 (3) Règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008, art. 16, paragraphe 1.
 (4) La Commission veille toutefois à ce qu'une telle qualification ne poursuive pas, en réalité, l'objectif de promouvoir un transporteur aérien ou de soutenir l'activité d'un aéroport identifié.

(5) Règlement n° 1008/2008, art. 16, paragraphe 1.
 (6) Conformément à l'article 17 du règlement n° 1008/2008.
 (7) Cette durée peut être portée à cinq ans s'agissant des régions ultrapériphériques.
 (8) Dont les modalités sont prévues au paragraphe 12 de l'article 16 du règlement 1008/2008.
 (9) Article 145 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement

de la résilience face à ses effets, dont les modalités ont été précisées par le décret n° 2023-385 du 22 mai 2023 précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de deux heures trente.
 (10) Cela implique donc de prévoir des trajets en début et fin de journée.