

RÉVISION DES

LIGNES DIRECTRICES COMMUNAUTAIRES SUR LE FINANCEMENT DES AÉROPORTS ET LES AIDES D'ÉTAT AU DÉMARRAGE POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES AU DÉPART D'AÉROPORTS RÉGIONAUX¹

A. INTRODUCTION

En 2005, la Commission a adopté les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (ci-après dénommées «*lignes directrices de 2005 sur l'aviation*»), qui fixent les règles relatives à l'autorisation du financement public des aéroports et des compagnies aériennes en application de la réglementation de l'UE en matière d'aides d'État.

Ces lignes directrices faisaient suite à des lignes directrices relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation² (ci-après dénommées «lignes directrices de 1994 sur l'aviation»), adoptées par la Commission en 1994 dans le contexte de la libéralisation du marché des services de transport aérien en vue de la mise en place de conditions de concurrence équitables pour les transporteurs aériens.

La consultation menée actuellement a donc pour objet d'obtenir un retour d'informations de la part des États membres, des autres institutions et des parties intéressées concernant l'application des lignes directrices de 1994 et de 2005, ainsi que d'éventuelles observations sur le financement public des aéroports et des compagnies aériennes.

Elle donne aux États membres, aux autres institutions et aux parties intéressées l'occasion de faire connaître leur point de vue sur les différents aspects en jeu. La Commission examinera attentivement les résultats de la consultation avant de déterminer l'ampleur des modifications à apporter aux règles en vigueur et présentera, le cas échéant, une proposition de lignes directrices révisées sur l'aviation.

La consultation ne porte, en principe, que sur le champ d'application des lignes directrices de 1994 et 2005. Les services de la Commission sont néanmoins disposés à examiner toute autre question susceptible de présenter un intérêt pour les aides d'État au secteur de l'aviation.

¹ JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

² JO C 350 du 10.12.1994, p. 5.

B. REMARQUES GENERALES CONCERNANT LA CONSULTATION

Les États membres et les autres parties intéressées sont invités à répondre au questionnaire. Les réponses peuvent être présentées dans toutes les langues officielles. Étant donné les délais supplémentaires qu'est susceptible d'occasionner la traduction des observations présentées dans certaines langues, une traduction des réponses en anglais, en français ou en allemand permettrait un examen plus rapide de la part de la Commission. Certaines questions s'adressant spécifiquement aux autorités publiques ou à certaines parties intéressées, vous n'êtes pas tenu(e) de répondre à chacune d'entre elles. Si une question ne vous concerne pas, veuillez indiquer la mention «sans objet». Toute observation ou information dépassant la portée du questionnaire (autres documents, rapports, études, etc., susceptibles de présenter un intérêt) sera la bienvenue.

Le délai de réponse est fixé au 7 juin 2011. Les réponses seront envoyées à la Commission européenne, DG COMP, Unité F-2, B-1049 Bruxelles, de préférence par courrier électronique à l'adresse Stateaidgreffe@ec.europa.eu, en indiquant la référence de la consultation: **«HT-2635 Revision of Aviation Guidelines»**.

QUESTIONNAIRE

REMARQUE: *Le questionnaire ci-après suit la structure des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux. Vous êtes invité(e) à respecter l'ordre des questions, même si vous n'êtes pas tenu(e) de répondre à chacune de celles-ci. Vous pouvez également fournir des renseignements complémentaires présentant, selon vous, un intérêt et sortant du cadre du présent questionnaire.*

A. VOTRE PROFIL

Veillez décrire les principales activités de votre entreprise/entité/association. Veuillez indiquer vos coordonnées ci-dessous.

<i>Nom</i>	Communauté de Travail des Pyrénées
<i>Entité représentée</i>	Régions françaises : Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées- Principauté d'Andore- Régions espagnoles : Aragon ? Catalogne, Euskadi, Navarre.
<i>Adresse (Pays)</i>	C/ Ramón y Cajal, 7 – Torre del Reloj – 22700 JACA
<i>Adresse électronique</i>	info@ctp.org

Pour des raisons de transparence, la Commission envisage de rendre les réponses au présent questionnaire accessibles sur son site web. En l'absence de réponse aux questions suivantes, elle partira du principe que ces réponses ne comportent aucun élément confidentiel et peuvent donc être publiées dans leur intégralité.

Pour les règles relatives à la protection des données à caractère personnel sur le site web EUROPA, veuillez consulter la page suivante:
http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_fr.htm#personaldata.

A.1. Vous opposez-vous à la divulgation de votre identité?

Non

A.2. L'une quelconque des exceptions prévues à l'article 4 du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission³ s'applique-t-elle à votre réponse? Dans l'affirmative, veuillez indiquer clairement les parties à ne pas divulguer,

³ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

motiver un tel traitement confidentiel et communiquer une version non confidentielle de votre réponse en vue de sa publication sur notre site web.

Non

B. GENERALITES

B.1. Appréciation de l'évolution du marché et de la nécessité d'une modification des lignes directrices de 1994 et de 2005 sur l'aviation

B.1.3 Selon vous, les lignes directrices de 1994 et de 2005 sur l'aviation ont-elles posées les jalons d'une politique satisfaisante en matière d'aides d'État dans le secteur de l'aviation actuel? Veuillez justifier votre réponse.

L'application des lignes Directrices de décembre 2005 n'est pas aujourd'hui satisfaisante, principalement pour trois raisons :

1/ Il semble que les contrats dits "marketing" signés avant 2005 entre les compagnies et les aéroports perdurent sans adéquation avec les Lignes Directrices de 2005. Force est de constater que les lignes subventionnées ne semblent pas viables au bout de 3 ans ou même de 5 ans.

2/ Les compagnies aériennes procèdent, envers les collectivités territoriales ou les gestionnaires d'aéroports, à des négociations déséquilibrées en faveur des opérateurs aériens, hors appel à projets et sans concertation sur les dessertes avec les autorités des territoires concernées.

3/ Les aides additionnelles au démarrage des lignes aériennes sont difficilement identifiables et mesurables aussi bien pour les compagnies que pour les aéroports, au profit d'une notion plus générale de « marketing » ou de « promotion du territoire » plus souvent utilisée semble-t-il.

B.3. Définition des marchés en cause des aéroports et des compagnies aériennes

B.3.2. Selon vous, la Commission devrait-elle examiner les aides accordées à l'ensemble des aéroports quelle que soit la taille de ces derniers, ou pensez-vous qu'une exemption par catégorie en faveur des petits aéroports serait appropriée? Si vous êtes favorable à un règlement d'exemption par catégorie⁴, quelle devrait être la taille des aéroports concernés? Inversement, êtes-vous d'avis qu'il faudrait prendre en considération d'autres critères que la taille? Dans l'affirmative, quels sont, selon vous, ces autres critères? Veuillez étayer votre réponse et indiquer les éventuels critères d'application d'une

⁴ Un tel règlement d'exemption par catégorie pourrait, par exemple, exempter de toute obligation de notification les aides d'État en faveur de certaines catégories d'aéroports et fixer les conditions en vertu

exemption par catégorie. Veuillez à répondre de façon aussi précise que possible et fournir des données chiffrées commentées

Les aides accordées aux (ou par les) aéroports de taille modeste devraient faire l'objet d'un traitement particulier. Les Lignes Directrices pourraient proposer des règlements spécifiques aux aéroports qui accueillent un trafic inférieur à 1 million de passagers, avec des sous catégories (500 000 passagers, héliports...). En effet, ces plates-formes desservent, le plus généralement, des territoires enclavés et sont indispensables au développement des territoires. Dans le même temps, compte tenu de leur taille et de leur situation financière, les réseaux de lignes de ces aéroports sont fortement dépendants des volontés et des propositions des opérateurs aériens.

Selon la même logique, les aides accordées aux (ou par les) aéroports qui proposent des dessertes de désenclavement, qui n'entreraient pas en concurrence avec les lignes en Obligation de Service Public, devraient faire l'objet d'un traitement particulier. En effet, un critère essentiel comme la notion de caractéristiques physiques d'un territoire (chaîne de montagne par exemple) devrait être pris en compte. A ce jour, l'un des moyens de franchissement d'une barrière montagneuse le plus aisé à mettre en œuvre est le mode aérien, y compris entre aéroports de taille modeste.

Dans le cadre de l'évaluation des Lignes Directrices, la Commission pourrait également faire une comparaison entre les aides financières relevant des Obligations de Service Public et les aides financières accordées aux compagnies low cost qui lui ont été notifiées. La production d'éléments quantitatifs (aide financière par passager, par aéroport, par ligne) et qualitatifs (intérêt local des dessertes notamment) serait complémentaire à la compréhension des mécanismes d'aides aux compagnies, surtout en préambule d'un nouveau règlement.

B.3.3. Comment faudrait-il, selon vous, définir les marchés géographiques et les marchés de produits en cause des aéroports et des compagnies aériennes? En particulier, dans quelles conditions une liaison avec un aéroport relève-t-elle, selon vous, du même marché géographique et du même marché de produits qu'une liaison avec un autre aéroport situé à proximité ou qu'une liaison par TGV entre les mêmes zones urbaines? Veuillez à distinguer le transport de passagers du transport de fret dans votre réponse à ces différentes questions.

Cette question renvoie aux notions de multimodalité et de complémentarité aéroportuaire.

1/ Dans le cadre d'une complémentarité avec les réseaux de Lignes à Grande Vitesse, il est indispensable que les Lignes Directrices fixent des notions de temps de parcours pour exclure du champ d'interventions les lignes aériennes qui entreraient en concurrence avec le réseau ferroviaire à grande vitesse.

2/ D'un point de vue géographique, il conviendrait de favoriser la notion de complémentarité ou de synergie entre aéroports desservant un même territoire (ou une même zone d'influence) afin que les aides publiques accordées aux compagnies n'entrent pas mutuellement en conflit. En effet, en faisant le jeu d'une concurrence destructrice entre aéroport, les aides financières publiques seraient contre productives.

C.3. Éléments factuels à prendre en considération aux fins de l'application du principe de l'investisseur en économie de marché

La section 3.2.4. des lignes directrices de 2005 sur l'aviation explique comment la Commission détermine si un financement public constitue une aide d'État en application du principe dit «de l'investisseur en économie de marché». Cette question concerne, d'une part, le financement public des opérateurs aéroportuaires (en faveur, par exemple, des investissements dans les infrastructures ou la gestion, de la prestation de services aéroportuaires, etc.) et, d'autre part, le soutien apporté par les opérateurs aéroportuaires aux transporteurs aériens (par exemple, appui à la commercialisation, rabais quantitatifs, aide au démarrage, etc.).

C3.2. Soutien accordé par les opérateurs aéroportuaires et/ou les pouvoirs publics aux transporteurs aériens (par exemple, appui à la commercialisation, rabais quantitatifs, aide au démarrage, etc.)

Afin de bien cerner les possibilités d'interventions des opérateurs aéroportuaires et/ou des pouvoirs publics au profit des transporteurs aériens, il serait judicieux de demander la mise en œuvre d'une grille de lecture et de critères claires et factuelles permettant de mesurer les principes d'intervention en qualité d'« investisseur en économie de marché ».

En effet, le retour sur investissement des aides aux transporteurs aériens devrait se traduire par des critères spécifiques à l'économie des aéroports et des territoires, notamment :

- les retombées économiques quantitatives directes, indirectes et induites, sur la base d'enquêtes annuelles à (faire) réaliser auprès des passagers utilisant la (ou les) ligne(s) aidé(es),
- les conséquences qualitatives de l'ouverture de nouvelles lignes aériennes pour l'aéroport et les territoires desservis.

L'opportunité d'intervenir financièrement en faveur d'une nouvelle desserte aérienne pourrait ainsi être mesurée et justifiée a posteriori en mettant en exergue les aides versées au regard des retombées engendrées.

E. AIDES AU DÉMARRAGE

E.1.4. Selon vous, la limitation des aides au démarrage aux routes reliant un aéroport régional de catégorie C ou D à un autre aéroport de l'UE [point 79 b)] est-elle garantie? Dans la négative, les aides au démarrage doivent-elles être plus ou moins restrictives en termes de taille d'aéroport? Quels critères faudrait-il fixer?

Il est nécessaire d'aller aujourd'hui vers davantage d'encadrement mais en tenant compte de la diversité des situations rencontrées, notamment au regard de la taille des aéroports (trafic inférieur à 500 000 passagers par exemple). En effet, les aéroports sont des outils structurants d'aménagement du territoire et de développement économique.

Toutefois, la transparence des aides au démarrage versées aux compagnies est indispensable. Le cadre d'intervention fixé par les Lignes Directrices devrait concerner, a minima :

- une liste d'organismes autorisés à verser des aides aux compagnies aériennes (concessionnaire de l'aéroport, propriétaire de l'aéroport, collectivités territoriales ou autres organismes locaux concernés par le développement de l'aéroport et des territoires,
- les procédures de versement recommandées de ces aides,
- une accentuation du contrôle des relations contractuelles entre compagnies et aéroports,
- la production d'un bilan financier annuel (de type analytique) des dépenses (aides versées et redevances incitatives) et des recettes directes de la ligne (taxes et redevances aéronautiques et extra aéronautiques) par la compagnie et/ou l'aéroport concerné,
- en complément de la notification à la Commission Européenne des aides accordées aux compagnies aériennes par les Etats, il conviendrait, dans un objectif de transparence, d'imposer la publication des aides réellement versées, par aéroport, à ces compagnies. Afin de respecter une libre concurrence entre aéroports et entre compagnies aériennes, ces éléments devraient être publiables après service rendu, annuellement ou par saison aéronautique.