



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroports

Question écrite n° 39776

Texte de la question

M. Jean-Paul Dupré attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les problèmes posés par le projet de directive européenne visant à réglementer conjointement le financement des infrastructures aéroportuaires ainsi que leur exploitation. En matière d'infrastructures, la Commission européenne propose de fixer des niveaux d'accompagnement public, proportionnés à la taille de l'aéroport. En matière d'aide à l'investissement, la taille d'aéroport serait définie en fonction du trafic moyen annuel de passagers. Ainsi par exemple, avec un trafic inférieur à 1 million de passagers, l'aéroport de Carcassonne-Sud de France bénéficierait d'un niveau d'aide maximum de 75 % des investissements à intervenir. La société gestionnaire aurait à charge le financement des 25 % restants. Concernant les aides au fonctionnement, les dispositions envisagées consisteraient en l'attribution d'un concours financier équivalent au déficit d'exploitation, réduit de 10 % par an, à partir de la date d'entrée en vigueur du nouveau dispositif d'accompagnement. La société gestionnaire de l'infrastructure aéroportuaire se verrait donc amputée à moyen terme de cette aide au fonctionnement, ce qui engendrerait une obligation pour elle d'augmenter la taxe d'aéroport et d'annuler l'aide à la commercialisation consentie à la compagnie aérienne, avec pour conséquence une suppression prévisible de lignes et une menace forte sur l'avenir même du fonctionnement de l'aéroport de Carcassonne, tout comme celui des autres aéroports régionaux. Ces orientations sont donc hautement préjudiciables. Elles doivent être infléchies. Il est en particulier nécessaire que cette directive reconnaisse la spécificité des aéroports régionaux, tel celui de Carcassonne, dans une dimension économique, de cohésion territoriale et de mobilité facilitée des citoyens à l'échelle du territoire européen. Il lui demande si, comme cela est donc absolument indispensable, il compte agir en ce sens en direction de la Commission européenne.

Texte de la réponse

En 2005, la Commission européenne a élaboré des lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux. Cette publication répondait au souci des autorités communautaires de veiller à ce que les pratiques des acteurs publics ne confèrent pas des avantages à certains opérateurs sur le marché du transport aérien et n'induisent pas une concurrence excessive entre plates-formes aéroportuaires. Ces lignes directrices imposent notamment, lorsqu'il y a versement d'aides d'État, une notification préalable à la Commission européenne, afin que celle-ci puisse se prononcer sur leur compatibilité avec le marché commun, ce qui suppose aussi le respect de nombreux critères limitatifs. Cependant, le développement, depuis plusieurs années, de nouvelles pratiques par lesquelles des compagnies, signent avec les gestionnaires d'aéroports des contrats de prestations financés par des subventions des collectivités territoriales, complétés, le cas échéant, de contrats liés aux modalités d'exploitation et d'assistance en escale, posent problème quant à leur conformité juridique. Aujourd'hui, ce sont ainsi une soixantaine d'aéroports qui ont fait l'objet de plaintes en Europe, dont une trentaine en France. Ces dossiers, qui portent sur différentes modalités de financement des compagnies aériennes et des aéroports par des ressources publiques, sont en cours d'examen par la Commission européenne. La France participe activement à

leur traitement et elle souhaite vivement qu'une position européenne claire s'établisse pour mettre fin aux doutes et éviter les distorsions de concurrence entre acteurs du transport aérien. Au-delà des procédures individuelles, le Gouvernement français participe également aux discussions en cours sur la révision des lignes directrices communautaires applicables au secteur. Ces discussions visent précisément à prendre en compte les évolutions récentes du marché, notamment la croissance très importante du trafic des compagnies à bas coûts et le développement des nouveaux liens financiers noués entre celles-ci, les collectivités publiques et les aéroports. La France veille dans ce cadre à ce que soient préservés les équilibres concurrentiels sur le marché français. Elle a déjà fait des propositions concrètes en ce sens. Il est important en effet que puissent être maintenues des aides d'État compatibles avec le traité et que celles-ci permettent de sauvegarder au maximum le potentiel de trafic des aéroports régionaux, source d'activité économique pour les territoires, sans pour autant remettre en cause les principes d'égalité de traitement, de loyauté de la concurrence et de bonne utilisation des ressources publiques qui les sous-tendent. Ainsi, le Gouvernement a souhaité oeuvrer de manière constructive avec les organisations professionnelles du transport aérien et la Commission européenne, pour trouver des critères appropriés de compatibilité des aides qui prennent en compte la spécificité et le rôle important pour la cohésion territoriale et le développement économique régional des aéroports régionaux. A ce titre, des propositions concrètes d'amélioration du projet de nouvelles lignes directrices de la Commission ont été élaborées, permettant de prendre en compte notamment le cas de petits aéroports qui ne sont pas viables sans subventions d'investissement voire d'exploitation. Le Gouvernement n'acceptera pas pour autant de laisser se développer les pratiques de compagnies aériennes qui ne respectent pas les textes en vigueur, notamment en matière de droit social, et qui imposent pour leur venue la mise en place d'un subventionnement continu mobilisant des ressources sans cesse croissantes, financées par le contribuable. Un tel modèle de développement qui pousse à faire parfois des investissements coûteux et conduit les territoires à se livrer à une concurrence excessive entre eux pour attirer les compagnies aériennes, sans garantie de la pérennité du trafic, s'oppose au modèle de développement durable voulu par le Gouvernement.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Dupré](#)

Circonscription : Aude (3^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 39776

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [8 octobre 2013](#), page 10523

Réponse publiée au JO le : [3 décembre 2013](#), page 12732