ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

aéroports

Question écrite n° 43879

Texte de la question

Mme Conchita Lacuey 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 le projet de directive européenne visant à modifier les règles en vigueur pour le financement des infrastructures aéroportuaires ainsi que pour leur exploitation. En effet, la Commission européenne propose de fixer les niveaux d'accompagnement public proportionnellement à la taille de l'aéroport et à sa fréquentation. Ainsi, l'aide à l'investissement serait définie en fonction du trafic moyen annuel de passagers. Cela correspondrait à 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. L'aide au fonctionnement disparaîtrait donc à moyen terme. Si elles ne devaient répondre qu'à une vision comptable, ces nouvelles règles modifieraient considérablement le fonctionnement des aéroports et pourraient mettre en péril l'existence de certains d'entre eux qui assurent une mission de service public et permettent à un territoire enclavé d'offrir un moyen de transport nécessaire à l'attractivité économique d'une région. Raisons pour lesquelles ces orientations devraient prendre en compte d'autres facteurs, comme la mission de service public assumée par ces infrastructures ou les retombées économiques qu'elles génèrent. Elle lui demande quelle est la position du Gouvernement sur ce projet de directive 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. 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. Mais 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 français,

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 en France. A ce titre, des propositions concrètes d'amélioration du projet de nouvelles lignes directrices de la Commission européenne ont été élaborées, permettant notamment de prendre en compte 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 : Mme Conchita Lacuey
Circonscription : Gironde (4e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 43879
Rubrique : Transports aériens
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 26 novembre 2013, page 12299
Réponse publiée au JO le : 10 décembre 2013, page 12988