



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

## aéroports

Question écrite n° 13516

### Texte de la question

Mme Catherine Beaubatie attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le devenir des aéroports. La Commission européenne a lancé plusieurs procédures afin de vérifier la conformité des modes de financement des aéroports régionaux à l'encadrement européen et surtout aux lignes directrices de 2005. Elle souhaite aussi réformer le financement des aéroports et les aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ des régions. Les règles relatives au financement local sont déjà très exigeantes et pourraient devenir encore plus sévères au vu des projets annoncés. Les acteurs économiques et sociaux et les élus locaux, très attachés au rôle important des aéroports régionaux pour le développement des territoires, sont très inquiets. Ils craignent en effet que leur pérennité ne soit remise en cause. Elle souhaiterait donc savoir quelle est la position du Gouvernement face aux intentions de la Commission européenne.

### Texte de la réponse

Les procédures formelles d'examen en cours au titre des aides d'État découlent directement du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Elles sont encadrées par un règlement communautaire d'applicabilité directe sur le territoire national. Actuellement, une vingtaine de procédures ont été lancées dans l'espace européen, dont 7 en France et 6 en Allemagne. La Commission européenne, qui dispose en la matière d'importants pouvoirs d'investigation, agit sur plaintes de concurrents ou de contribuables locaux. Dans ce cas, elle seule peut se prononcer, sous le contrôle du juge communautaire, sur l'existence d'aides d'État et sur leur compatibilité ou non avec le marché commun. Les décisions de la Commission sur les 7 dossiers français devraient intervenir dans les prochains mois. Le souci des acteurs locaux concernés par ces procédures est bien compréhensible et le Gouvernement n'ignore pas l'importance des retombées économiques locales. C'est pourquoi cette dimension est régulièrement évoquée par la France dans ses échanges avec la Commission européenne. La France, en tant qu'État membre de l'Union européenne, se doit néanmoins de prêter son concours aux services de la Commission et de répondre aux demandes d'informations qui lui sont officiellement transmises dans le cadre des procédures communautaires. Le Gouvernement français veille par ailleurs dans ses réponses à la Commission, qui sont très largement concertées avec les aéroports concernés, leurs collectivités propriétaires et leurs conseils juridiques, à préserver dans le cadre des règles de droit applicables, les intérêts de l'ensemble des acteurs du transport aérien exerçant sur le territoire français. Le traitement de ces dossiers permettra sans doute de clarifier, de façon homogène en Europe, les conditions dans lesquelles des financements publics pourront être apportés aux aéroports et aux compagnies aériennes. Le marché du transport aérien a en effet beaucoup évolué au cours des dernières années et certaines pratiques qui se sont développées, notamment avec les compagnies dites à bas coûts, nécessitent d'être recadrées et sécurisées sur le plan juridique. C'est précisément au vu de l'accumulation des plaintes dans ce domaine (une trentaine d'aéroports sont visés au total en France), et après consultation des États membres et des principaux acteurs de l'aviation civile européenne, que la Commission a décidé de revoir les lignes directrices communautaires applicables au secteur. Audelà des procédures individuelles, le Gouvernement français participe aux

discussions sur la révision de ces lignes directrices, avec la préoccupation de préserver les équilibres concurrentiels sur le territoire français. Il est donc important que puissent être maintenues des aides d'État compatibles avec le Traité et que celles-ci permettent de sauvegarder le potentiel de trafic des aéroports régionaux, source d'activité économique pour les territoires, tout en respectant le cadre communautaire. La Commission n'a pas accepté la proposition de la France qui souhaitait maintenir le seuil de 1 million de passagers pour permettre aux aéroports de bénéficier, sous conditions, d'une exemption au titre de service d'intérêt économique général. Toutefois, les discussions avec la Commission et les autres États membres se poursuivent. La volonté des autorités françaises est bien de 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 petits et moyens aéroports régionaux. De nouvelles propositions ont été faites sur ce point à la Commission et transmises officiellement au vice président de la Commission européenne, Monsieur ALMUNIA. Le Gouvernement français sera très attentif au résultat de cette démarche et à ses répercussions éventuelles sur les aéroports régionaux. Enfin, les services de la direction générale de l'aviation civile sont toujours disponibles pour apporter leur concours aux collectivités territoriales et aux aéroports qui souhaitent instaurer des aides tout en s'inscrivant clairement dans le cadre juridique communautaire. Ainsi, plusieurs dossiers d'aides d'État concernant des aéroports français ont pu être formellement notifiés par les autorités françaises au cours des dernières années et approuvés par la Commission européenne dans des délais relativement restreints.

### Données clés

**Auteur :** [Mme Catherine Beaubatie](#)

**Circonscription :** Haute-Vienne (3<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 13516

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

### Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [11 décembre 2012](#), page 7341

**Réponse publiée au JO le :** [19 février 2013](#), page 1978