

N° 27
S É N A T

Le 3 novembre 2013

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

RÉSOLUTION EUROPÉENNE

sur la révision des lignes directrices concernant les aides d'État aux aéroports régionaux.

Est devenue résolution du Sénat, conformément à l'article 73 quinquies, alinéas 4 et 5, du Règlement du Sénat, la résolution adoptée par la commission du développement durable dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Sénat : 827 (2012-2013), **38** et **99** (2013-2014).

Le Sénat,

Vu l'article 88-4 de la Constitution,

Vu l'article 106 paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les services d'intérêt économique général,

Vu l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les aides d'État,

Vu le livre blanc de la Commission européenne « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » de 2001,

Vu les lignes directrices de la Commission européenne de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux,

Vu le projet de lignes directrices de l'Union européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes du 3 juillet 2013,

Rappelle que la recherche d'un modèle de développement durable des aéroports et des compagnies aériennes, dans le cadre de l'ouverture du ciel européen, fait partie intégrante de la stratégie de l'Union européenne en matière de transport ;

Condamne la concurrence déloyale exercée par certaines compagnies aériennes et appelle l'Union européenne à lutter contre le dumping fiscal et social ;

Prend acte du processus de révision et de l'objectif de clarification des lignes directrices de 2005 dont l'application s'est révélée difficile ;

Approuve que les aides accordées aux aéroports régionaux respectent des principes de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité afin de ne pas constituer de distorsion de concurrence ;

Est conscient de la nécessité de faire évoluer progressivement le paysage aéroportuaire français, hérité d'un maillage historique dense, vers davantage d'efficacité économique ;

Souligne cependant que l'accès aux transports sur toutes les parties du territoire est crucial pour la cohésion et le développement économique des régions ;

Observe que la présence d'un aéroport régional bénéficie également aux citoyens européens en favorisant le tourisme et la mobilité des personnes sur le territoire européen, tout en facilitant la décongestion des grandes plateformes aéroportuaires ;

Juge par conséquent indispensable que les collectivités locales puissent octroyer des aides aux aéroports régionaux pour soutenir leur activité et éviter une disparition de cette modalité de transport dans certaines régions ;

Regrette que la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général, ait abaissé à 200 000 passagers par an le seuil en dessous duquel un aéroport peut bénéficier d'aides publiques sans obligation de notification au titre des services d'intérêt économique général, au lieu d'un million de passagers jusqu'alors ;

Regrette d'autant plus l'absence de dispositions spécifiques aux aéroports de moins d'un million de passagers dans les nouvelles lignes directrices et craint que leur application n'entraîne la disparition d'un certain nombre d'aéroports régionaux ;

Prend acte de la position transmise par le Gouvernement à la Commission européenne et lui demande d'insister sur les propositions suivantes :

Sur les aides aux aéroports régionaux :

– introduire une catégorie d’aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers dans les nouvelles lignes directrices ;

– autoriser pour cette catégorie d’aéroports des aides à l’investissement n’excédant pas 90 % des coûts ;

– ouvrir pour cette catégorie d’aéroports la possibilité d’aides à l’exploitation pérennes en l’absence de projet de développement de capacités nouvelles, dans le cadre d’un régime défini et contrôlé par les États membres ;

– exempter les aides à l’investissement et au fonctionnement pour les aéroports de moins de 200 000 passagers de l’examen au titre des aides d’État, sous réserve que ces aides ne servent pas à financer un développement des capacités ;

– rendre explicitement éligibles aux aides à l’investissement les coûts liés à la mise aux normes des infrastructures aéroportuaires, ainsi que les coûts liés au renouvellement, à l’entretien et aux grosses réparations dès lors qu’ils nécessitent un amortissement sur plusieurs années ;

Sur les aides aux compagnies aériennes :

– détailler les coûts éligibles au régime d’aide d’État pour le soutien au démarrage de nouvelles lignes ;

– inclure, dans les coûts éligibles aux aides au démarrage, les contrats de marketing et de publicité lorsqu’ils sont manifestement liés à l’arrivée d’une compagnie aérienne dans un aéroport et financés en tout ou partie par des fonds publics.

Devenue résolution du Sénat le 3 novembre 2013.

Le Président,

Signé : Jean-Pierre BEL