UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Réponse à la consultation publique de la Commission Européenne relative au projet de révision du règlement GBER

L'Union des Aéroports Français salue l'insertion dans le champ d'application du règlement nº 651/2014, des aides en faveur des investissements dans les infrastructures aéroportuaires. Elle invite la Commission à élargir davantage le champ d'application pour intégrer également les aides au fonctionnement des aéroports.

Si la démarche proposée constitue une évolution positive, certaines des conditions fixées rendent, dans les faits, l'exemption difficile à obtenir pour nombre de petits aéroports. Or ce sont justement les aides en faveur de ces aéroports qui faussent le moins la concurrence.

Enfin, à l'occasion de cette consultation, l'UAF souhaite également ouvrir une réflexion plus large sur les aides d'État dans le domaine aéroportuaire, en écho à la stratégie pour l'aviation adoptée le 7 décembre 2015.

L'Union des Aéroports Français :

*Créée en 1938 sous le nom d'UCCEGA puis d'Union des Aéroports Français, cette association professionnelle regroupe **145 membres** qui exploitent **163 aéroports** en France métropolitaine et outre-mer, soit la quasi-totalité du trafic commercial français.*
Elle agit principalement dans deux domaines d'activités : l'exploitation aéroportuaire et le développement du transport aérien.
L'Union des Aéroports Français représente les intérêts de ses membres auprès des assemblées parlementaires et des pouvoirs publics, des compagnies aériennes ou des fournisseurs, et les assiste dans leurs relations avec les transporteurs aériens. Elle a aussi pour vocation de promouvoir et de fédérer les actions engagées par la profession.

www.aeroport.fr

C'est pourquoi, à travers ce document, l'UAF formule des demandes pour une évolution du régime des aides d'État allant au-delà de la simple exemption de notification.

Au-delà des aides à l'investissement, l'UAF appelle à une révision plus ambitieuse du règlement GBER, en y intégrant les aides au fonctionnement des aéroports.

L'UAF appelle également la Commission à modifier son appréciation de la concurrence en matière aéroportuaire pour agir de manière décisive en faveur de la simplification des règles et de la réduction de la charge administrative, et ainsi se concentrer sur les dossiers significatifs en termes de concurrence.

Union des Aéroports Français (UAF) – 35 rue Vaugelas 75015 Paris – FRANCE

www.aeroport.fr – secretariat@uaf.aeroport.fr – (+33) 1 40 65 98 68

1. **L'UAF propose d'exclure du régime des aides d'État les aides apportées aux aéroports réalisant un trafic annuel inférieur à 500 000 passagers.**

En effet, si les aéroports réalisant un faible trafic participent au désenclavement, à l'accessibilité et au développement économique des territoires en Europe, ils n'ont en revanche qu'une influence très marginale sur le marché européen du transport aérien. Les statistiques de trafic reflètent cette réalité. Ainsi, sur les aéroports de l'Union européenne réalisant plus de 1 000 passagers commerciaux annuels (plus de 470 plateformes), les aéroports réalisant un trafic annuel inférieur à 200 000 passagers commerciaux par an en représentent plus de 40% pour moins de 1% du trafic européen total, et ceux ayant un trafic inférieur à 500 000 passagers annuels près de 60% pour moins de 2,5% du trafic. Un pourcentage de trafic aussi faible traduit l'absence de distorsion de concurrence, problématique à laquelle la Commission européenne est à juste titre particulièrement attentive surtout en présence de financements publics.

La Commission n'a pas vocation à passer beaucoup de temps sur un nombre important de dossiers qui n'ont quasiment aucun impact sur la concurrence. **C'est pourquoi l'UAF propose d'exclure du régime des aides d'État, les aéroports réalisant un trafic inférieur à 500 000 passagers annuels.**

2. **L'UAF appelle la Commission à reconsidérer les conditions d'exemption de notification obligatoire des aides afin d'atteindre le but affiché de simplification administrative.**

La mise en place de l'exemption de notification obligatoire pour certaines aides à l'investissement est une prise en considération des réalités et un progrès par rapport au régime existant. Elle permet un allègement des charges administratives. En effet, si on se fonde sur des exemples récents, l'établissement d'un dossier d'aides nécessiterait environ 50 heures (équivalent temps plein) pour la collectivité qui notifie, qu'il faut compléter par 2 à 3 réunions avec les autorités nationales et une présentation à Bruxelles. À ceci, il faut ajouter les temps d'analyse des autorités et de la DG Concurrence qui doit donner un avis sur l'ensemble des dossiers qui lui sont soumis. Il est à noter que cette estimation est indépendante du montant de l'aide et de sa nature. Une telle exemption doit permettre à la DG Concurrence de traiter les dossiers soumis dans des délais en cohérence avec les conditions du marché. Le but est d'éviter, comme cela s'est déjà produit, une absence de réponse pendant une longue période qui remet en cause les plans d'affaire qui ont servis de base à l'établissement du dossier. L'exemption de notification, non seulement simplifiera le travail des collectivités, mais surtout permettra à la Commission européenne d'alléger sa charge administrative et de se concentrer sur les cas déterminants en matière de concurrence. Il s'agit de passer du contrôle amont au possible contrôle aval pour les aéroports qui ont une influence moindre sur la concurrence. **C'est pourquoi l'UAF soutient la proposition de la Commission qui exempte de notification obligatoire pour les aides à l'investissement respectant les conditions de l'article 56 bis, les aéroports ayant un trafic inférieur à 3 millions de passagers annuels.**

Cependant, l'UAF considère que les conditions définies pour bénéficier de l'exemption de notification obligatoire ne reflètent pas la réalité aéroportuaire et rendront le mécanisme inopérant.

Certaines conditions détaillées à l'article 56 bis rendront l'exemption de notification inopérante dans les faits. La condition la plus problématique concerne l'éloignement minimum exigé entre deux plateformes aéroportuaires (article 56 bis paragraphe 4).

A ce sujet, l'UAF invite la Commission européenne à reconnaître la vocation propre d'un aéroport, qui peut justifier de la complémentarité des plateformes. La notion de proximité n'est pas toujours pertinente lorsqu'il

Union des Aéroports Français (UAF) – 35 rue Vaugelas 75015 Paris – FRANCE

www.aeroport.fr – secretariat@uaf.aeroport.fr – (+33) 1 40 65 98 68

n'y a pas de concurrence directe entre les acteurs ; par exemple si les services et produits qu'ils proposent sont différents (typologie des activités pratiquées sur l'aéroport ou destinations desservies par les compagnies aériennes notamment). La Commission semble d'ailleurs prendre en compte cette réalité puisqu'elle exclut l'application de ce paragraphe les aéroports qui ont enregistré un trafic annuel de passagers commerciaux de 50 000 passagers au maximum.

Cependant, le plafond fixé ne permettra pas de réduire de manière significative la charge administrative et ne permettra pas non plus à la Commission de se concentrer sur les cas les plus susceptibles de fausser la concurrence, qui sont les deux objectifs de la révision du règlement nº 651/2014. Pour l'UAF, ces deux objectifs seraient davantage remplis si l'exclusion intégrait une évaluation de la complémentarité des plateformes au lieu du seul critère de trafic annuel.

Dans la logique de la Commission et pour avoir une véritable simplification, **l'UAF propose d'étendre l'exemption de notification obligatoire des aides à l'investissement aux aéroports réalisant moins de 1 500 000 passagers annuels, uniquement sous condition que cette aide n'ait pas pour objectif de dépasser ce seuil.** Les aéroports concernés représentent moins de 6% du trafic européen total. Cette proposition est en phase avec le but affiché d'examiner moins de dossiers de notification d'aides qui n'auraient peu ou prou de conséquences sur le marché européen du transport aérien et sera plus efficace que celle énoncée dans le projet de texte de la Commission.

L'UAF est en outre convaincue que l'objectif de simplification doit s'appliquer également pour les dossiers d'aides au fonctionnement des aéroports pour donner des résultats significatifs en termes de réduction de la charge administrative. L'UAF considère que le raisonnement utilisé par la Commission pour intégrer les aides à l'investissement des aéroports aux blocs d'exemptions est également valable pour les aides au fonctionnement. **C'est pourquoi l'UAF demande à la Commission d'intégrer les aides au fonctionnement dans la démarche des blocs d'exemption.**

L'UAF propose ainsi de retenir le seuil de 1 000 000 de passagers annuels pour exempter de notification obligatoire les aides au fonctionnement dont bénéficient les aéroports réalisant un trafic inférieur à ce nombre. Ces aéroports représentent moins de 5% du trafic aérien commercial de l'Union européenne. Ces aides, compatibles avec le régime des aides d'ÉEtat, ne devront permettre d'atteindre que le « petit équilibre » (ou équilibre des comptes de fonctionnement).

3. L'UAF invite la Commission à réviser les règles en matière d'aides d'État aux aéroports, en cohérence avec les engagements politiques présentés dans la stratégie aviation du 7 décembre 2015.

L'UAF souhaite profiter de la fenêtre d'opportunité offerte par cette consultation et dans la perspective d'une révision attendue pour 2018, pour plaider le cas des aides au fonctionnement au-delà de la période transitoire fixée par les lignes directrices.

L'UAF rappelle que les aéroports de moins de 700 000 passagers annuels doivent continuer à bénéficier d'aides au fonctionnement au-delà de la période transitoire. Ce seuil pourrait même être porté à 1 000 000 de passagers annuels, si l'on prend en compte l'analyse de la Commission Européenne dans les lignes directrices de 2014, car « *les aéroports qui accueillent moins d'un million de passagers par an peinent généralement à supporter leurs coûts d'exploitation.* » (§5 des lignes directrices sur les aides d'État 2014/C 99/03). Ces aéroports

Union des Aéroports Français (UAF) – 35 rue Vaugelas 75015 Paris – FRANCE

www.aeroport.fr – secretariat@uaf.aeroport.fr – (+33) 1 40 65 98 68

ne représentent qu'environ 4% du total du trafic européen et leur impact en termes de concurrence est donc réduit.

De plus, **l'UAF invite la Commission à exclure du régime des aides d'État, les aides dédiées au maintien en conditions opérationnelles d'une infrastructure.** Le but de ce maintien en conditions opérationnelles est d'atteindre un objectif d'intérêt supérieur, en dehors de toutes considérations économiques, en ne laissant pas se dégrader la sécurité de l'aviation civile sur une plateforme aéroportuaire. Cette proposition rejoint l'interprétation de la Cour de justice de l'Union Européenne (rappelée au §35 des lignes directrices sur les aides d'État 2014/C 99/03), qui exclut du champ d'application des règles en matière d'aides d'État les aides à des activités qui ne présentent pas un caractère économique, telles que la police, la sûreté, la lutte contre les incendies (déjà un pan de la sécurité aéroportuaire)…

Enfin, **l'UAF demande à la Commission Européenne de clarifier sa position en ce qui concerne l'application de la notion de SIEG aux aéroports,** notamment au regard de la jurisprudence « Angoulême » (**SA.33963**) et des critères appliqués pour retenir le statut de SIEG à cet aéroport. La confirmation et l'explicitation des critères utilisés dans cette décision permettraient de remplir l'objectif de simplification poursuivi par la Commission en matière d'aides d'État. En effet, cette décision reflète particulièrement bien la situation de bon nombre d'aéroports. D'autres décisions similaires pourraient également être reprises pour donner un cadre plus tangible aux autorités nationales dans leurs dossiers de subvention publique.

Conclusions

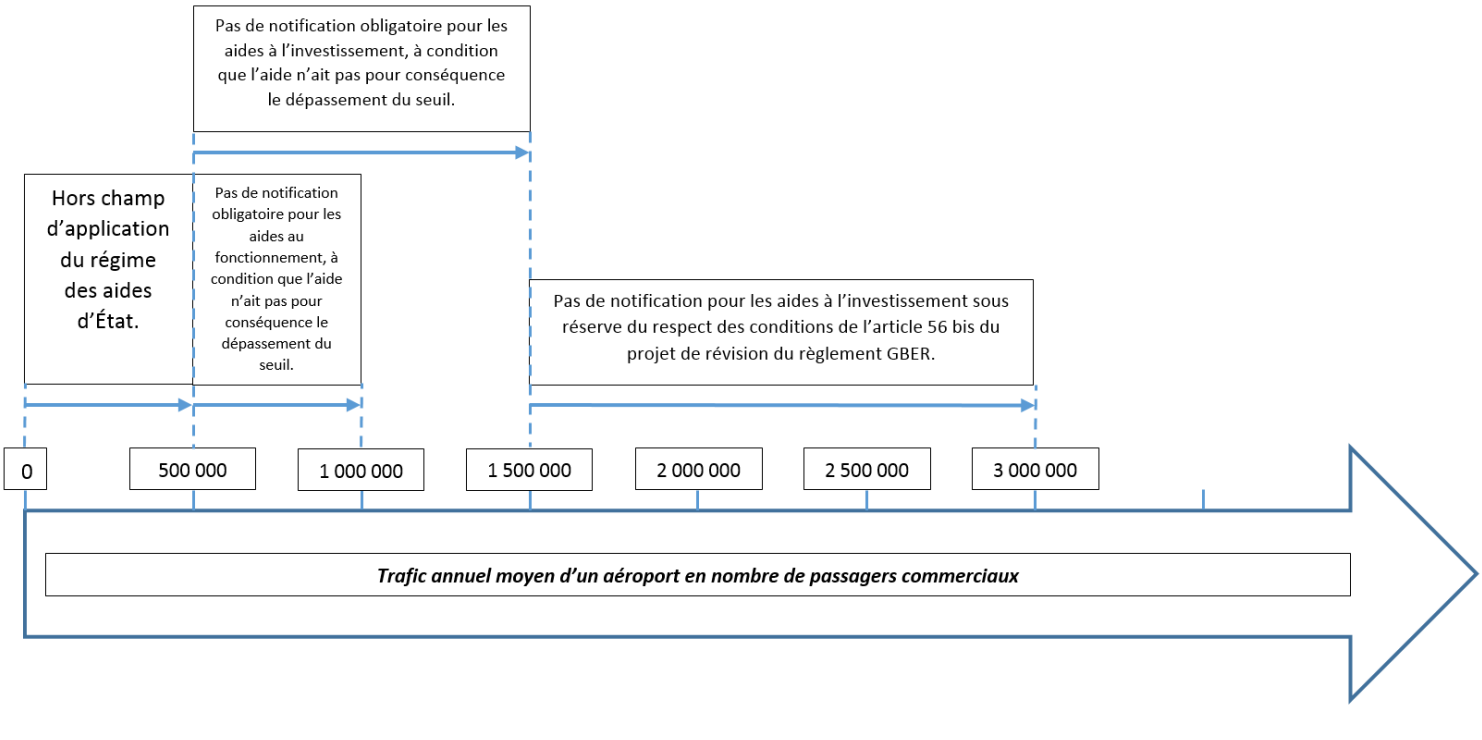
L'ensemble de ces propositions conduira à une simplification bienvenue et nécessaire de l'application du régime des aides d'État, ainsi qu'à une limitation du nombre de dossiers soumis pour examen aux services de la DG Concurrence, permettant un traitement des dossiers dans des délais compatibles avec les conditions du marché, sans handicaper l'exploitation des aéroports par une absence de réponse.

L'UAF remercie la Commission de l'opportunité offerte d'exprimer son opinion sur le futur règlement GBER et ses équipes se tiennent à sa disposition pour poursuivre un dialogue constructif sur la base des demandes formulées dans le présent document.

Union des Aéroports Français (UAF) – 35 rue Vaugelas 75015 Paris – FRANCE

www.aeroport.fr – secretariat@uaf.aeroport.fr – (+33) 1 40 65 98 68

Schéma récapitulatif des propositions de l'UAF relatives au régime des aides d'État aux aéroports :



Union des Aéroports Français (UAF) – 35 rue Vaugelas 75015 Paris – FRANCE

www.aeroport.fr – secretariat@uaf.aeroport.fr – (+33) 1 40 65 98 68