Wallonie

OBJET : CONSULTATION PUBLIQUE DE LA COMMISSION EUROPEENNE SUR LE PROJET DE RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT (UE) N° 651/2014 DE LA COMMISSION DÉCLARANT CERTAINES CATÉGORIES D'AIDES COMPATIBLES AVEC LE MARCHÉ INTÉRIEUR EN APPLICATION DES ARTICLES 107 ET 108 DU TRAITÉ – AIDES À L'INVESTISSEMENT EN FAVEUR DES AÉROPORTS

INTRODUCTION

La Wallonie accueille favorablement l'initiative de la Commission d'étendre le Règlement général d'exemption par catégorie aux aéroports. Elle déplore toutefois la portée très limitée de cette extension. Elle constate également que des concepts fondamentaux qui devront être appliqués par les autorités publiques nationales sont très flous.

La Commission trouvera ci-dessous les observations de la Wallonie à ce sujet.

1. Définitions et calcul de l'aide

La Commission exclut de la notion d'infrastructures aéroportuaires les infrastructures et équipements nécessaires principalement à la poursuite des activités non aéronautiques telles que les parcs de stationnement, les boutiques et les restaurants.

La Wallonie comprend que cette exclusion vise à exclure du bénéfice d'une aide à l'investissement ce type d'infrastructures et équipements dédiés à des activités non aéronautiques. Toutefois, certaines de ces activités sont imbriquées dans des infrastructures typiquement aéroportuaires telles que dans un terminal passager et cet exercice peut être compliqué à effectuer.

Par ailleurs, pour l'établissement du montant maximal de l'aide, la Commission invite les Etats à déterminer le déficit de financement correspondant à la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. La Wallonie suppose que cette marge d'exploitation doit nécessairement exclure les recettes non aéronautiques générées par les boutiques, restaurants et autres activités non aéronautiques puisque leurs coûts sont exclus des dépenses éligibles. Il nous semble important de préciser ce point dans le futur Règlement.

La Wallonie attire l'attention de la Commission sur l'exercice très difficile pour les autorités publiques de déterminer le déficit de financement. La proposition de Règlement est sur ce point trop imprécise pour

pouvoir être appliquée directement par les Etats. La Commission devrait dès lors fournir quelques précisions complémentaires sur la notion de marge d'exploitation et sur la période à prendre en compte.

2. Le champ d'application du futur Règlement

La Commission propose d'appliquer le futur RGEC aux aéroports de moins de trois millions de passagers par an. La Wallonie invite la Commission à étendre le champ d'application du futur RGEC aux aéroports de moins de cinq millions de passagers par an aux mêmes conditions que celles édictées par ses lignes directrices. Le taux actuellement prévu par les lignes directrices pour les aéroports entre trois et cinq millions de passagers par an est assez faible et ne justifie pas une exclusion automatique du bénéfice de l'exemption de la notification pour ces aéroports. A titre subsidiaire, cette extension du champ d'application aux aéroports de moins de cinq millions de passagers pourrait s'appliquer aux investissements n'impliquant pas une augmentation de la capacité de l'aéroport concerné.

La proposition de règlement vise en l'état à ne s'appliquer qu'aux aéroports avec un volume de fret de moins de 200 000 tonnes par an. La Wallonie considère que ce seuil restreint trop strictement la portée du futur RGEC. Elle suggère dès lors à la Commission de relever ce seuil à 500 000 tonnes par an. Ce nouveau seuil permettra à la Commission de concentrer ses efforts sur les aéroports d'une taille réellement significative au niveau européen.

En outre, le futur RGEC présenté par la Commission vise à s'appliquer, sous réserve d'une exception, aux aides octroyées à un aéroport qui n'est pas situé à une distance de 100 km ou à un maximum de 60 minutes en voiture, bus, train ou TGV d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers sont exploités.

La Wallonie considère que ces critères de distance et de durée de trajet sont trop restrictifs et devraient être réduits à 50 km et à 30 minutes maximum.

En effet, il ressort de la pratique récente de la Commission européenne que celle-ci a autorisé toutes les aides à l'investissement et au fonctionnement soumises à son attention en ce compris dans les affaires des aéroports de Nîmes ou Pau, ayant d'autres aéroports dans leur zone d'attraction, à l'exception de deux aides concernant l'une l'aéroport de Gdynia et l'autre l'aéroport de Zweibrücken qui étaient situés respectivement à 25 km de l'aéroport de Gdansk et à 40 km de l'aéroport de Saarbrücken. Par conséquent, seules les aides à l'investissement envisagées à des aéroports localisés à moins de 50 km ou 30 mn de trajet d'un aéroport devraient être exclues du champ d'application du futur RGEC et être soumises à l'attention de la Commission.

Par ailleurs, les événements récents de l'aéroport de Bruxelles ont confirmé le rôle crucial des aéroports régionaux en l'espèce de Liège, Charleroi, Anvers, Ostende et Lille qui ont permis d'opérer les vols prévus au départ de l'aéroport de Bruxelles pendant sa fermeture et sa réouverture progressive.

Enfin, l'exception appliquée aux aéroports de moins de 50.000 passagers devrait être augmentée à 200.000 passagers afin d'aligner les seuils européens applicables dans le secteur aéroportuaire notamment au regard de la décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, §2, TFUE aux aides d'Etat sous la forme de compensation de service public accordée à certaines entreprises chargées de la gestion de service d'intérêt économique général. Dans la mesure où cette exception est conditionnée à l'absence d'augmentation de capacités, cette augmentation du seuil à 200.000 passagers ne risque pas d'entraîner des distorsions de la concurrence significatives de nature à justifier la non application du futur RGEC.

3. Le taux d'intensité d'aide maximale

Dans ses lignes directrices de 2014 sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes, la Commission constate que les aéroports de moins de 1 million de passagers par an ont des difficultés pour couvrir leurs coûts d'exploitation. La Wallonie constate toutefois que la Commission maintient son taux maximal de 75% d'aide pour cette catégorie d'aéroports. Ces aéroports de moins de 1 million de passagers peuvent avoir des difficultés pour financer sur leurs propres ressources 25% de leurs investissements puisqu'ils ne sont pas en mesure de couvrir leurs coûts d'exploitation avec leurs redevances et recettes aéronautiques. Cette difficulté est d'autant plus avérée lorsqu'il s'agit d'investissements ne visant pas à augmenter leurs capacités mais à assurer la mise en conformité avec des nouvelles normes de sécurité imposées par l'Union européenne ou en cas de modernisation d'infrastructures.

Le nouveau RGEC devrait dès lors prévoir une exception permettant dans des cas exceptionnels et justifiés une aide couvrant 100% des investissements pour les aéroports de moins d'un million de passagers par an dans l'hypothèse où ceux-ci n'ont pas pour objet d'augmenter la capacité de l'aéroport concerné.

4. Les aides au démarrage

Les lignes directrices de 2014 sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes prévoient des conditions claires et précises pour l'octroi d'aides au démarrage aux compagnies aériennes.

La Wallonie considère que cette catégorie d'aides pourrait facilement être intégrée dans le RGEC.

L'inclusion de cette catégorie d'aides dans le RGEC permettrait d'éviter des contraintes administratives et des coûts tant pour les autorités publiques et les aéroports que pour la Commission européenne.

*

* *