

N° 38

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 3 octobre 2013

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des affaires européennes (1) sur la proposition de résolution européenne de MM. Jean Bizet et Bernard Saugey, présentée en application de l'article 73 quinquies du Règlement, sur la révision des lignes directrices concernant les **aides d'État aux aéroports régionaux**,*

Par M. Jean BIZET,

Sénateur

et TEXTE DE LA COMMISSION

(1) Cette commission est composée de : M. Simon Sutour, *président* ; MM. Alain Bertrand, Michel Billout, Jean Bizet, Mme Bernadette Bourzai, M. Jean-Paul Emorine, Mme Fabienne Keller, M. Philippe Leroy, Mme Catherine Morin-Desailly, MM. Georges Patient, Roland Ries, *vice-présidents* ; MM. Christophe Béchu, André Gattolin, Richard Yung, *secrétaires* ; MM. Nicolas Alfonsi, Dominique Bailly, Pierre Bernard-Reymond, Éric Bocquet, Mme Françoise BOOG, MM. Yannick Botrel, Gérard César, Mme Karine Claireaux, MM. Robert del Picchia, Michel Delebarre, Yann Gaillard, Mme Joëlle Garriaud-Maylam, MM. Joël Guerriau, Jean-François Humbert, Mme Sophie Joissains, MM. Jean-René Lecerf, Jean-Jacques Lozach, Mme Colette Mélot, MM. Aymeri de Montesquiou, Bernard Piras, Alain Richard, Mme Catherine Tasca.

Voir le(s) numéro(s) :

Sénat : 827 (2012-2013)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
EXPOSÉ GÉNÉRAL	5
EXAMEN EN COMMISSION.....	13
PROPOSITION DE RÉOLUTION EUROPEENNE.....	15
TABLEAU COMPARATIF	19

EXPOSÉ GÉNÉRAL

Mesdames, Messieurs,

La Commission européenne a initié la révision des Lignes directrices de l'Union européenne sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes en ouvrant une consultation publique le 3 juillet dernier. Cette consultation s'est terminée le 27 septembre, les Gouvernements ayant, eux, la possibilité de répondre jusqu'au jeudi 3 octobre. Des négociations vont désormais s'engager entre la Commission et les États membres, et il est important que le Sénat se prononce sur cette question qui revêt une grande importance pour les collectivités locales et l'aménagement du territoire.

Le 9 septembre dernier, inquiets des conséquences de ce projet pour les collectivités locales, j'ai déposé avec Bernard Saugey une proposition de résolution européenne n°827 (2012-2013) en application de l'article 73 *quinquies* du Règlement du Sénat qui est soumise à l'examen de la commission des affaires européennes.

Le contexte

La libéralisation du ciel européen est entrée en vigueur en 1997. Afin de l'accompagner et de la mettre en œuvre, la Commission européenne a adopté des Lignes directrices concernant les aides que les collectivités publiques peuvent apporter à leurs aéroports et aux compagnies aériennes pour la première fois en 1994 et pour la seconde fois en 2005.

Elle envisage aujourd'hui de les modifier pour deux raisons. La première, selon elle, est que ces règles étaient peu claires et qu'elles ont souffert d'être mal ou pas

appliquées. La seconde est qu'à cause justement de cette mauvaise application, les compagnies dites *low cost* ont bénéficié d'aides que d'aucuns jugent exorbitantes. Il faut rappeler que ces compagnies occupent désormais la première place dans le ciel européen : en 2012, leur part de marché était de 44,8 %, contre 42,4 % pour les grandes compagnies comme Air France et Lufthansa.

Dans le même temps, par des lois de 2004-2005, l'État français a organisé la décentralisation de ses aéroports en confiant leur propriété aux collectivités territoriales et leur gestion le plus souvent à des sociétés privées. Afin de faire vivre leurs territoires, beaucoup de nos collectivités, comme d'autres en Europe, ont alors signé des conventions visant à subventionner de nouvelles lignes affrétées par des compagnies à bas coût, parfois sans se préoccuper outre mesure des règles imposées par Bruxelles. Les citoyens de toutes les régions de France pouvant bénéficier de billets d'avion peu chers y ont même trouvé leur compte et le *low cost* a trouvé sa place dans le paysage en représentant jusqu'à 13,6 % du trafic en France en 2012.

Sauf que... une compagnie, Ryanair pour ne pas la nommer, s'est spécialisée dans la recherche des subventions et, imposant sa puissance et ses conditions face à des collectivités locales poussées à la dépense, a obtenu un certain nombre de contrats subventionnés qui lui auraient rapporté jusqu'à plusieurs centaines de millions d'euros par an ! Les grandes compagnies européennes ont estimé que des subventions attribuées à des compagnies à bas coût l'avaient été illégalement et ont saisi la Commission européenne, qui a dû faire face à pas moins de 27 contentieux pour la France et près d'une soixantaine en Europe. La quasi-totalité de ces contentieux concernent la même société... Ryanair.

Or, même si le secteur aérien est beaucoup moins subventionné que le rail, par exemple, l'enjeu financier n'est pas neutre : selon la Direction générale de l'aviation civile, c'est près de 70 millions d'euros qui sont versés

chaque année par les collectivités locales françaises, soit en aides aux investissements, soit en subventions à l'exploitation des aéroports. De plus, on ne peut pas espérer bâtir un ciel unique européen et assurer un développement durable du territoire sans, d'une part, des règles claires pour les opérateurs et, d'autre part, en permettant que des compagnies pratiquent un dumping fiscal et social qui n'est pas admissible !

C'est donc pour résoudre ces problèmes que la Commission européenne a décidé l'adoption de nouvelles Lignes directrices.

La proposition de la Commission européenne

Dans son projet, la Commission européenne distingue trois types d'aides d'État qui seraient compatibles avec les règles du marché unique : les aides à l'investissement des aéroports, les aides à l'exploitation des aéroports et enfin, les aides au démarrage de nouvelles lignes versées directement aux compagnies aériennes.

Les aides aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires seraient soumises à deux conditions : d'une part, l'existence d'un réel besoin en matière de transport, et, d'autre part, la nécessité d'une aide publique pour garantir l'accessibilité de la région. Le projet prévoit de fixer des taux maximum d'aides en fonction de la taille de l'aéroport : de 75 % maximum pour les aéroports de plus d'un million de passagers par an à 25 % pour les aéroports assurant un trafic annuel compris entre 3 et 5 millions de passagers (au-delà de 5 millions, aucune aide ne serait autorisée).

Alors qu'elles ne sont pas autorisées actuellement, mais existent de fait, **les aides d'État au fonctionnement des aéroports** seraient désormais possibles pour les aéroports de moins de 3 millions de passagers par an. Néanmoins, elles ne le seraient que pour une période transitoire de 10 ans, sous certaines conditions et de façon

dégressive avec pour objectif la couverture de la totalité des coûts d'exploitation à expiration du délai.

Enfin, **les aides au démarrage** octroyées aux compagnies aériennes pour lancer une nouvelle liaison seraient autorisées pendant 2 ans et dans la limite de 50 % des coûts de démarrage. Actuellement, l'aide peut être apportée pendant 3 ans, mais dans la limite de 30 % des coûts.

La question de la **notification des aides** est importante : pour les aéroports de moins de 3 millions de passagers, la notification dépendrait d'un régime d'aides déterminé par chaque État avec accord de la Commission. Les aides aux plus grands aéroports devraient être notifiées individuellement.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que le sujet n'est plus traité par la DG Transports de la Commission européenne, mais par la DG Compétitivité. Or, celle-ci a une approche beaucoup plus axée sur le respect des règles du marché intérieur et de la libre concurrence, assez éloignée des considérations d'aménagement du territoire. Si cela peut avoir un avantage, une plus grande rigueur dans la rédaction et l'application des règles, ce n'est pas sans comporter quelques dangers : si la Commission estime qu'il y a trop d'aéroports en Europe qui maintiennent des liaisons aériennes par le biais de subventions publiques, elle trouvera logique de voir certains d'entre eux fermer. Et cela, sans inquiétude d'éventuelles conséquences désastreuses sur le plan local.

Qu'en penser ?

Globalement, cette proposition porte un certain nombre d'avancées qui sont satisfaisantes : elle présente une approche plus intégrée des aides d'État et apporte une certaine clarté qui faisait défaut jusque-là. De plus, elle est motivée par le souci de la pertinence de la dépense publique et de la transparence, ce qui doit être soutenu. Un régime assoupli de notification pour les aéroports de moins

de 3 millions de passagers par an est une bonne nouvelle pour les collectivités qui ne devraient voir leurs charges administratives que peu augmenter. Enfin, à cela s'ajoute une volonté nouvelle, tant de la part de la Commission que de l'État, de faire appliquer les Lignes directrices réformées.

Cependant, **cette proposition comporte un défaut majeur, elle traite peu et mal des aéroports dont le trafic est inférieur à 1 million de passagers par an.** C'est d'ailleurs le fondement de la proposition de résolution que nous avons déposée avec Bernard Saugey, car cette question est essentielle pour notre pays.

Il y a en France 79 aéroports qui accueillent plus de 1 000 passagers par an. Parmi ceux-là, 46 ont un trafic inférieur à 200 000 passagers et 17 ont un trafic supérieur à un million de passagers. Entre ces deux catégories, on trouve 2 aéroports accueillant entre 500 000 et 1 million de passagers, et 14 entre 200 000 et 500 000 passagers. Cette dernière catégorie est particulièrement importante, car elle comprend des aéroports essentiels pour nos régions et qui risquent de disparaître si on leur applique des règles qui ne sont pas faites pour eux (sans compter ceux qui, comme l'aéroport de Nîmes, pourraient se retrouver dans cette catégorie en 2013...). Car c'est une catégorie fragile : selon le ministère des Transports, ces aéroports ne parviennent pas à couvrir leurs coûts d'exploitation sans subventions publiques.

Trafic en 2012	Nombre d'aéroports français
Plus d'un million de passagers	17
Entre 500 000 et un million de passagers	2
Entre 200 000 et 500 000 passagers	14
Entre 1 000 et 200 000 passagers	46
Moins de 1 000 passagers	71

Source : Direction générale de l'aviation civile

La proposition de résolution européenne : le maintien d'un SIEG est une idée juste mais qui aura peu de chances d'être mise en œuvre

Les Lignes directrices actuelles considèrent qu'une aide apportée à un aéroport de moins d'un million de passagers par an est une compensation de service public non susceptible de fausser la concurrence, à condition de respecter les critères de service d'intérêt économique général, les SIEG. Dans les nouvelles Lignes directrices, le seuil est considérablement abaissé : il passe d'un million à 200 000 passagers par an ! C'est pourquoi, Jean Bizet et Bernard Saugé ont demandé le maintien d'un seuil d'un million, sinon ce sont près de 16 aéroports qui seraient menacés en France.

Or, il s'avère que ce seuil relève de la réglementation générale sur les SIEG, qui a été réformée par une décision de la Commission du 20 décembre 2011. Il est important de rappeler qu'à l'initiative de Bernard Piras¹, la commission des affaires européennes avait dénoncé la vision très étroite et, dans le cas présent, très restrictive de l'Union européenne concernant les services d'intérêt économique général. Malgré les efforts du Sénat², c'est un combat qui a été en partie perdu et le fait est que les nouvelles Lignes directrices en matière d'aviation ne pourront revenir dessus. Cependant, il n'est pas trop tard pour agir et il existe d'autres pistes. C'est pourquoi, il convient de reprendre la proposition de résolution en la modifiant sur certains points.

Il n'est pas trop tard, car la Commission européenne vient de présenter son projet devant les représentants des États membres et qu'en dépit d'un accueil plutôt favorable, beaucoup de voix se sont élevées pour critiquer les

¹ Proposition de résolution européenne n° 381 (2011-2012) présentée au nom de la commission des affaires européennes par M. Bernard Piras, déposée au Sénat le 16 février 2012

² Résolution européenne du Sénat n° 112 (2001-2012) portant sur les propositions de directives « marchés publics » et « concessions de services »

difficultés pour les petits aéroports. Elle cherche donc à négocier sur ce point et nos propositions pourraient être utiles, pour peu qu'elles visent juste. Le Sénat, représentant des collectivités locales se doit de faire entendre son avis sur cette question.

Propositions du rapporteur

La proposition de résolution modifiée envisage donc, d'une part, de **soutenir la lutte contre la concurrence déloyale exercée par certaines compagnies aériennes qui pratiquent le dumping fiscal et social**, et, d'autre part de rappeler combien la décision sur les SIEG et le choix de l'abaissement du seuil à 200 000 passagers sont regrettables, mais de ne plus demander le maintien de ce seuil en tant que tel.

À la place, **votre rapporteur propose que soit créée une catégorie d'aéroports dont le trafic est inférieur à 500 000 passagers par an et qui pourraient bénéficier d'un régime d'aides plus favorable**. Les aides à l'investissement pourraient couvrir jusqu'à 90 % des coûts pour cette catégorie. Par ailleurs, dans la mesure où ils ne parviennent pas à maintenir un équilibre d'exploitation, la suppression des aides après dix années ne paraît pas réaliste pour ces aéroports. C'est pourquoi, un maintien de ces aides pourrait être envisagé, de façon limitée et contrôlée par les États membres.

Il paraît également opportun d'introduire de la « subsidiarité » dans le régime d'aides national afin de rendre un peu de pouvoir aux collectivités locales et d'assurer une gestion durable des aéroports sur nos territoires. L'idée est de **demander au Gouvernement de désigner les régions comme collectivité pilote dans la gestion des aéroports**. À elles ensuite de négocier avec les collectivités locales présentes sur leur territoire pour limiter la concurrence entre les aéroports, et avec l'État pour assurer une coordination au niveau national. Cela

évitera que ce soit la seule Commission européenne qui décide, *in fine*, de la fermeture d'aéroports.

Ensuite, concernant les aides au démarrage, il semble que la proposition de la Commission européenne mérite d'être précisée afin que les mauvaises pratiques comme l'a montré la récente condamnation de Ryanair ne soient plus permises. Sans être contre les compagnies *low cost* qui ont trouvé leur place dans le ciel européen, celles-ci ne doivent pas pouvoir contourner les règles. C'est la raison pour laquelle votre rapporteur propose que lorsque des contrats de marketing et de publicité sont manifestement liés à l'arrivée d'une compagnie aérienne dans un aéroport, ils soient inclus dans le régime d'aide au démarrage et en subissent les limitations.

Enfin, une piste paraît intéressante à suivre et mérite que le Gouvernement l'étudie : plutôt que de verser des subventions visant à compenser les surcoûts engendrés par le lancement d'une nouvelle liaison aérienne, on pourrait imaginer que ce soutien prenne la forme d'une réduction ciblée des redevances aéroportuaires fixées par les aéroports, avec l'accord de la Direction générale de l'aviation civile.

EXAMEN EN COMMISSION

La commission s'est réunie le jeudi 3 octobre 2013 pour l'examen du présent rapport. À l'issue de la présentation faite par le rapporteur, M. Jean Bizet, le débat suivant s'est engagé :

M. Simon Sutour :

Je partage globalement votre approche. Nos aéroports, parce qu'ils sont le fruit de notre histoire, ne sont pas forcément répartis de manière rationnelle sur notre territoire. Dans ma région de Languedoc-Roussillon, Nîmes Garons se trouve ainsi à 50 km de Montpellier. Cet aéroport a ceci de particulier qu'il est, en partie, militaire. La base militaire attenante, qui fournissait les contrôleurs aériens, a fermé ; mais c'est une autre histoire... Il a été rénové, ses pistes réaménagées et la direction de l'aviation civile, qui était à l'étroit, doit bientôt s'y installer. Ne supprimons pas ce qui existe.

M. André Gattolin :

Les aéroports ont une dimension militaire, une dimension stratégique et une dimension d'aménagement du territoire. N'oublions pas, pour autant, la dimension économique. Le fret joue un grand rôle dans la rentabilité des aéroports, je le sais pour avoir grandi dans l'ombre de Lyon Saint-Exupéry. La Commission a dédaigné ce critère en ne retenant que le volume passager. La circulation des marchandises, à laquelle on prête hélas plus d'attention qu'à celle des hommes, n'est-elle pas au fondement de l'Union ? Sénateur vert, je ne suis pas un anti aéroport, même si je peux contester telle ou telle implantation à cause de son impact environnemental ou de son coût. Ce qui m'importe ici est la rationalité économique.

M. Éric Bocquet :

Je partage entièrement la philosophie et les termes de cette proposition de résolution. La question des aéroports régionaux nous concerne tous, en tant que sénateurs et en tant qu'élus. L'aménagement de nos territoires est en jeu. Puisqu'il a été fait allusion à la bataille du rail, j'ajouterai qu'il y a de quoi s'inquiéter : superposez les projections pour les lignes ferroviaires à vingt ou trente ans avec la carte des aéroports et vous verrez apparaître de vrais déserts. Intéressant quand nous débattons, dans l'hémicycle, des métropoles... A-t-on une idée de l'impact de ces nouvelles lignes directrices en Allemagne et au Royaume-Uni ?

M. Bernard Piras :

Je suis en accord avec les propositions du rapporteur, elles sont cohérentes avec celles que j'avais défendues lors de la réforme des SIEG.

M. Jean Bizet, rapporteur :

Je me réjouis que toutes les sensibilités politiques se rejoignent sur des sujets d'aménagement du territoire. Monsieur Gattolin, vous avez raison de souligner l'importance du fret, mais je ne suis pas certain que le critère du fret soit plus favorable. J'ajoute que nous avons déjà corrigé l'approche très restrictive de Bruxelles en soulignant que les aéroports sont des facteurs de développement et de création de richesses.

Monsieur Bocquet, vous avez raison d'établir un parallélisme avec le rail. Si nous poussons la logique de réduction du périmètre des SIEG à l'extrême, elle est aberrante : à quoi serviront donc l'État et les collectivités territoriales ? Nous devons envoyer un message et encourager la péréquation, ce qui se pratique déjà entre grands et petits aéroports sur les 100 millions d'aides apportées au ciel chaque année. La réponse ne peut pas être purement comptable, purement libérale.

Monsieur Piras, je regrette que nous n'ayons pas été entendus sur les SIEG. Le Gouvernement me semble intéressé par notre orientation sur ce dossier ; profitons-en et espérons que la commission du développement durable, saisie au fond sur ce dossier, restera dans la ligne de notre texte.

La commission des affaires européennes a alors adopté la proposition de résolution ainsi modifiée à l'unanimité :

PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPEENNE

- ① Le Sénat,
- ② Vu l'article 88-4 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 106 § 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les services d'intérêt économique général,
- ④ Vu l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les aides d'État,
- ⑤ Vu le livre blanc de la Commission européenne « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »,
- ⑥ 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,
- ⑦ 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,
- ⑧ Condamne la concurrence déloyale exercée par certaines compagnies aériennes et appelle l'Union européenne à lutter contre le dumping fiscal et social ;
- ⑨ Comprend que les aides accordées aux aéroports régionaux doivent respecter des principes de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité afin de ne pas constituer de distorsion de concurrence ;
- ⑩ Rappelle que le rôle des aéroports et des compagnies aériennes dans l'ouverture du ciel européen fait partie intégrante de la stratégie de l'Union européenne en matière de transport, et contribue aux objectifs de lutte contre les problèmes de congestion du transport aérien ainsi que l'accroissement des possibilités de vols pour les citoyens européens ;
- ⑪ Mais souligne également que l'accès aux transports sur l'ensemble des territoires constitue un levier de développement économique pour chaque région et participe à la cohésion territoriale ;

- ⑫ Estime que la présence d'un aéroport régional est cruciale pour la compétitivité des territoires puisqu'elle bénéficie aux entreprises des régions concernées et peut également favoriser un cercle vertueux d'implantation d'entreprises dans ces régions ;
- ⑬ 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 ;
- ⑭ Juge qu'en temps de crise économique particulièrement sévère, il est indispensable que les collectivités locales puissent octroyer des aides aux aéroports régionaux pour soutenir leurs activités et éviter une disparition de cette modalité de transport dans certaines régions ;
- ⑮ 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 au titre des services d'intérêt économique général, au lieu d'un million de passagers jusqu'à présent ;
- ⑯ Estime qu'un tel abaissement de ce seuil affaiblit la notion de service d'intérêt économique général en Europe ;
- ⑰ Regrette le manque d'attention portée par les nouvelles lignes directrices aux aéroports de moins d'un million de passagers et craint que leur application n'entraîne la disparition d'un certain nombre d'aéroports régionaux ;
- ⑱ Demande, par conséquent, au Gouvernement d'ouvrir sans attendre des négociations avec la Commission européenne et de soutenir les propositions suivantes :
- ⑲ – l'introduction dans les nouvelles lignes directrices de la catégorie d'aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers ;
- ⑳ – pour les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers, l'autorisation d'aides à l'investissement n'excédant pas 90 % des coûts ;
- ㉑ – pour les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers, le maintien des aides à l'exploitation au-delà du

délai transitoire envisagé de dix ans, de façon limitée et contrôlée par les États membres ;

- ② – concernant les aides au démarrage, de préciser les coûts éligibles au régime d'aide d'État ;
- ③ – de considérer comme des 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 ;
- ④ Demande, par ailleurs, au Gouvernement de désigner les régions comme collectivité pilote dans la gestion des aéroports sur leur territoire, en coordination avec les autres collectivités locales et les services de l'État ;
- ⑤ Souhaite que soit étudiée l'hypothèse d'une réduction ciblée des redevances aéroportuaires comme aide possible au démarrage d'une nouvelle ligne aérienne.

TABLEAU COMPARATIF

Texte de la proposition de résolution initiale ————	Proposition du Rapporteur ————
Le Sénat,	<i>Sans modification</i>
Vu l'article 88-4 de la Constitution,	<i>Sans modification</i>
Vu l'article 106 § 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les services d'intérêt économique général,	<i>Sans modification</i>
Vu l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne concernant les aides d'État,	<i>Sans modification</i>
Vu le livre blanc de la Commission européenne « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »,	<i>Sans modification</i>
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,	<i>Sans modification</i>
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,	<i>Sans modification</i>
Considérant que l'Union européenne bénéficie d'une compétence exclusive en droit de la concurrence et que, dans ce cadre, la Commission européenne a engagé une révision des lignes directrices sur les aides d'états aux aéroports régionaux ;	<i>Supprimé</i>
Considérant que les aides aux fonctionnements octroyées aux aéroports de moins d'un million de passagers, sous condition d'être chargés d'une mission d'intérêt économique général, ne sont pas actuellement soumis à l'obligation de notification à la Commission européenne en ce qui concerne les subventions à l'exploitation des aéroports ;	<i>Supprimé</i>
	<i>Condamne la concurrence déloyale exercée par certaines compagnies aériennes et appelle l'Union européenne à lutter contre le dumping fiscal et social,</i>

<p>Comprend que les aides accordées aux aéroports régionaux doivent respecter des principes de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité afin de ne pas constituer de distorsion de concurrence ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>Rappelle que le rôle des aéroports et des compagnies aériennes dans l'ouverture du ciel européen fait partie intégrante de la stratégie de l'Union européenne en matière de transport, et contribue aux objectifs de lutte contre les problèmes de congestion du transport aérien ainsi que l'accroissement des possibilités de vols pour les citoyens européens ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>Souligne que l'accès aux transports sur l'ensemble des territoires constitue un levier de développement économique pour chaque région et participe à la cohésion territoriale ;</p>	<p><i>Mais souligne également que l'accès aux transports sur l'ensemble des territoires constitue un levier de développement économique pour chaque région et participe à la cohésion territoriale ;</i></p>
<p>Estime que la présence d'un aéroport régional est cruciale pour la compétitivité des territoires puisqu'elle bénéficie aux entreprises des régions concernées et peut également favoriser un cercle vertueux d'implantation d'entreprises dans ces régions ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>Souligne 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 ;</p>	<p><i>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 ;</i></p>
<p>Juge qu'en temps de crise économique particulièrement sévère, il est indispensable que les collectivités locales puissent octroyer des aides aux aéroports régionaux pour soutenir leurs activités et éviter une disparition de ce type de transports dans certaines régions ;</p>	<p><i>Sans modification</i></p>
<p>S'oppose à ce que la révision des lignes directrices entraîne une diminution du seuil du nombre de passagers en-deçà duquel les aéroports peuvent bénéficier, sous conditions, d'une exemption de notification au titre de service d'intérêt économique général en ce qui concerne les subventions à l'exploitation des aéroports ;</p>	<p><i>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 au titre des services d'intérêt économique général, au lieu d'un million de passagers jusqu'à présent ;</i></p>
<p>Souligne qu'une diminution du seuil élargirait le nombre d'aéroports dont les aides publiques devraient être notifiées à la Commission européenne et aurait pour conséquence d'ajouter</p>	<p><i>Estime qu'un tel abaissement de ce seuil affaiblit la notion de service d'intérêt économique général en Europe ;</i></p>

une lourdeur administrative insupportable pour les collectivités locales ;	
Craint qu'une diminution du seuil en-deçà d'un million de passagers n'engendre la disparition d'un certain nombre d'aéroports régionaux ;	<i>Regrette le manque d'attention portée par les nouvelles lignes directrices aux aéroports de moins d'un million de passagers et craint que leur application n'entraîne la disparition d'un certain nombre d'aéroports régionaux ;</i>
Estime qu'un tel abaissement du seuil reviendrait à remettre en cause la notion de service d'intérêt économique général ;	<i>Supprimé</i>
Demande, par conséquent, au Gouvernement de défendre le maintien du seuil actuel d'un million de passagers pour bénéficier, sous conditions, d'une exemption de notification au titre de service d'intérêt économique général dans les négociations avec la Commission européenne sur le projet de révision des lignes directrices de 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'états au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux.	<i>Demande, par conséquent, au Gouvernement d'ouvrir sans attendre des négociations avec la Commission européenne et de soutenir les propositions suivantes :</i>
	<i>- l'introduction dans les nouvelles lignes directrices de la catégorie d'aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers ;</i>
	<i>- pour les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers, l'autorisation d'aides à l'investissement n'excédant pas 90 % des coûts ;</i>
	<i>- pour les aéroports dont le trafic annuel est inférieur à 500 000 passagers, le maintien des aides à l'exploitation au-delà du délai transitoire envisagé de dix ans, de façon limitée et contrôlée par les États membres ;</i>
	<i>- concernant les aides au démarrage, de préciser les coûts éligibles au régime d'aide d'État ;</i>
	<i>- de considérer comme des 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 ;</i>
	<i>Demande, par ailleurs, au Gouvernement de désigner les régions comme collectivité pilote dans la gestion des aéroports sur leur territoire, en coordination avec les autres collectivités locales et les services de l'État ;</i>
	<i>Souhaite que soit étudiée l'hypothèse d'une réduction ciblée des redevances aéroportuaires comme aide possible au démarrage d'une nouvelle ligne aérienne.</i>