



L'Europe
locale & régionale

Aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes

« La politique européenne des aides d'État ne doit pas constituer un frein au développement régional et à la croissance économique »

Réponse du CCRE à la consultation de la Commission européenne sur le projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes

Septembre 2013

Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes

Messages clés du CCRE

1. Les aéroports jouent un rôle important dans la connectivité et dans le développement des régions. L'approche de la Commission à l'égard des aides d'État ne semble pas donner assez d'importance à la croissance économique et aux bénéfices en termes de création d'emplois apportés par l'aviation, conformes aux objectifs Europe 2020.
2. La proposition d'interdiction des aides au fonctionnement après une période transitoire a suscité au sein de l'UE des inquiétudes. Beaucoup d'aéroports sont indispensables à la survie d'une région et nécessiteront toujours un soutien financier public, même au-delà de la période transitoire proposée. En conséquence, les propositions de la Commission paraissent irréalistes.
3. Afin d'éviter leur fermeture et de permettre un régime plus flexible pour les petits aéroports, tous les aéroports accueillant moins d'un million de passagers par an devraient être exemptés des lignes directrices dans leur ensemble. Ceci pourrait être réalisé grâce à un règlement *de minimis* ou à une exemption par catégorie.
4. Il est essentiel que les autorités locales et régionales préservent le droit d'organiser les aéroports de diverses tailles en tant que services d'intérêt économique général (SIEG), en accord avec l'article 106.2 & le Protocole 26 du TFUE. Ces aéroports apportent une connectivité vitale aux communautés et aux entreprises locales. La désignation SIEG est particulièrement justifiée dans les zones éloignées ou périphériques.
5. Les gouvernements locaux et régionaux élus démocratiquement sont plus à même de décider comment l'argent des contribuables de leur propre région devrait être utilisé. Dans de nombreux cas, les bénéfices conséquents sur le développement régional l'emportent largement sur le coût de la contribution publique à l'aéroport - et contribueront également à étendre le marché.
6. Les lignes directrices de la Commission devraient donc être plus judicieuses, beaucoup moins détaillées et plus flexibles, en se concentrant uniquement sur les dossiers d'aides à grande échelle, qui eux, faussent réellement la concurrence.

Introduction et commentaires généraux

1. Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) est la plus grande organisation d'autorités locales et régionales en Europe. Ses membres sont plus de 50 associations nationales de villes, municipalités et régions de 41 pays européens. Ensemble, ces associations représentent près de 150.000 collectivités territoriales.
2. Le projet de lignes directrices a été publié le 3 juillet 2013, peu avant la pause estivale. La date limite du 25 septembre 2013 pour les réponses n'a laissé que peu de temps aux parties prenantes pour approfondir la discussion sur ces importantes propositions.
3. Nous reconnaissons le rôle que joue la politique européenne de concurrence en assurant un marché intérieur de l'aviation efficace. La mondialisation, l'augmentation de la demande, le développement des transporteurs à bas coût, aidés par la législation communautaire en matière de concurrence et la suppression des restrictions commerciales pour les compagnies aériennes, ont fait baisser le prix du transport aérien et ont augmenté le nombre d'aéroports et de routes aériennes dans l'UE.
4. Nous notons toutefois la nécessité pour l'Europe de stimuler sa compétitivité dans un contexte mondial. Au moment où la reprise économique se fait attendre en Europe, nous constatons l'essor de compagnies du Golfe et les nombreux investissements publics dans les aéroports réalisés dans les économies émergentes.
5. En ce qui concerne la politique de l'UE sur les aides d'État au secteur aérien, nous voyons la nécessité de trouver un équilibre entre d'un côté assurer un marché intérieur efficace, et de l'autre, faciliter l'investissement public et la croissance économique lorsque cela est possible.
6. Les lignes directrices du projet diffèrent de la version actuelle à plusieurs égards, ce qui modifie cet équilibre. Une approche restrictive concernant l'octroi d'aides d'État réduit la liberté des autorités locales et régionales de soutenir les aéroports et les compagnies aériennes, et limite donc la croissance économique qui en découle. La crise économique a montré que la politique communautaire en matière d'aides d'État ne devrait pas constituer un frein aux dépenses publiques, ni réduire l'importance des politiques structurelles destinées à soutenir la croissance économique.
7. Les autorités locales et régionales sont directement concernées par le secteur aérien. En effet, 77% des aéroports européens appartiennent dans leur intégralité au secteur public, 14 % sont mixtes (public-privé) et seulement 9% sont entièrement privés¹. En plus de l'exploitation de l'aéroport, les autorités publiques peuvent également prendre part aux coûts d'exploitation et apporter des aides à la commercialisation, des remises ou d'autres incitations afin de garantir à leurs citoyens un accès aux transports aériens. **Dans certains cas, l'accès à un aéroport est vital à la survie même d'une région.**
8. Comme le relève la Commission, qui ensuite se contredit dans les détails de ses propositions, la grande majorité de ces aéroports ne peut actuellement être rentable et ne reste sur le marché que grâce au soutien financier des autorités publiques (point 53 du projet de lignes directrices).

¹ ACI Europe, the Ownership of Europe's Airports 2010, <https://www.aci-europe.org/policy/fast-facts.html>

9. **Il est clair que sans subvention d'exploitation publique après la période de transition proposée, beaucoup d'aéroports régionaux seront sans doute dans l'incapacité de financer leur frais de fonctionnement. La mise en œuvre des nouvelles lignes directrices ne devrait pas entraîner la fermeture d'aéroports dans le futur, qui seraient sinon opérationnels.**
10. Dans cette optique, nous estimons que tous les aéroports accueillant moins d'un million de passagers par an devraient être exemptés des lignes directrices dans leur ensemble. Ceci pourrait être réalisé grâce à un règlement *de minimis* ou grâce à une exemption par catégorie.

Démocratie régionale et dimension territoriale

11. En plus d'apporter une amélioration indispensable de la connectivité, les aéroports et les compagnies aériennes contribuent à hauteur de EUR 140 milliards au PIB de l'UE et emploient 2,3 millions de personnes. Le CCRE souligne donc le développement économique important et les bénéfices en termes de cohésion territoriale que le secteur aérien peut apporter aux régions.
12. Ces bénéfices sont en général minimisés dans le projet des lignes directrices. **L'importance donnée à de telles externalités positives de développement régional par la Commission lors de l'examen des cas d'aides reste encore peu claire** (dans le cadre des trois critères de preuve « d'intérêt commun » pour l'examen des aides à l'investissement prévu au point 77 par exemple).
13. Le régime de concurrence ne devrait donc pas uniquement être un instrument de mise en œuvre de la législation sur les aides d'État, mais devrait davantage se concentrer sur la croissance et contribuer autant que possible à la réalisation des objectifs du Traité, tels que la création d'emplois et la cohésion territoriale. **Le lien entre les liaisons aériennes et la croissance économique est très fort. C'est pourquoi la DG REGIO devrait collaborer plus étroitement à la définition des politiques de la Commission en matière d'aides dans le secteur aérien.** Les taux d'intervention des aides d'État pourraient être majorés en fonction de la classification d'une région au regard de son développement, comme c'est par exemple le cas avec les aides d'État aux infrastructures de recherche – ex. si le plafond d'aides à l'investissement est de 50%, il pourrait être de 55% dans les régions en transition et de 60% dans les régions moins développées.
14. Dans certains cas, les aéroports bénéficiant d'un soutien financier de la part des autorités publiques devraient pouvoir subir des pertes annuelles tout comme les aéroports privés, lorsque les bénéfices économiques importants de l'aéroport pour la région compensent largement les pertes d'exploitations « internes » de l'aéroport. **De telles décisions devraient être prises par des politiques locaux, régionaux ou nationaux élus démocratiquement en accord avec le principe de subsidiarité et les structures de gouvernance des États membres.**
15. L'approche en matière d'aides d'État de l'UE devrait donc être à un niveau plus élevé et moins détaillée, et se concentrer seulement sur la mise en place de garanties suffisantes permettant de s'établir et de contester la prise de décision nationale/infranationale – **seulement dans les cas, peu nombreux, où la multiplication des aéroports ou la surcapacité à long terme semble probable ou lorsqu'il existe des preuves évidentes d'une distorsion de concurrence inadmissible** (plutôt qu'une simple « menace » de distorsion).

Commentaires spécifiques

16. Nous notons les lacunes des lignes directrices actuelles (2005) par le nombre croissant de plaintes et le niveau relativement bas de notification des aides dans le secteur aérien à la Commission européenne.
17. Les lignes directrices pourraient expliquer plus clairement les « bases » du régime des aides d'Etat pour le secteur aérien dès le début du document (plutôt que de le faire aux pages 12-17). Surtout que dans de nombreux cas, les **lignes directrices ne pourraient même pas être applicables** en raison de:
 - L'autorité publique agissant sous le principe de « l'opérateur en économie de marché », qui investit sur une base commerciale et attend un taux de « marché » en retour ;
 - Ou l'autorité publique définit le(s) aéroport(s) en question comme un service d'intérêt économique général (SIEG) et applique donc le paquet réglementaire en matière d'aides d'Etat pour les SIEG.
18. De même, le rôle que les obligations de service public (OSP) peuvent jouer et la relation entre ces lignes directrices et le Règlement 1008/2008 sur l'exploitation des services aériens ne seront pas clairs de prime abord pour les spécialistes des aides d'Etat. Les OSP peuvent jouer un rôle important dans la justification d'investissement public additionnel au-delà des possibilités d'engagement d'un entrepreneur.
19. En plus de ces différentes options permettant le soutien financier au secteur aérien, les spécialistes se retrouvent face à trois types différents d'aides : les aides à l'investissement (pour les aéroports), les aides au fonctionnement (pour les aéroports), et les aides au démarrage (pour les compagnies aériennes). Toutes présentent des exigences détaillées et différentes dans le projet de lignes directrices. Les quatre schémas de l'Annexe II et III sont utiles à cet égard. En effet, ils résument et expliquent une série complexe de lignes directrices. Toutefois, comme l'a indiqué la Commission (dans le point 75), les États membres voudraient peut-être élaborer des lignes directrices supplémentaires. De telles directives devraient être développées en collaboration avec les autorités locales et régionales.
20. Nous remarquons que la Commission adopte une politique en matière d'aides d'Etat beaucoup plus stricte envers le transport aérien qu'elle ne le fait envers les autres modes de transport, tels que les transports ferroviaires. Les raisons de cette attitude, reflétant les considérations environnementales et la politique générale en matière de transport de la Commission, devraient être soulignées et mises en évidence dans l'introduction des lignes directrices.

Aides à l'investissement en faveur des aéroports

21. Nous notons que la Commission a pour la première fois défini des intensités d'aides maximales spécifiques selon la taille de l'aéroport, mesurée par le nombre de passagers par année (ppa).

22. Nous notons aussi que les aides à l'investissement seront seulement autorisées sous la forme de prêts, plutôt que sous la forme de subventions, pour les aéroports de plus de trois millions de ppa, et qu'il y aura une interdiction des aides à l'investissement pour les aéroports de plus de cinq millions de ppa.
23. Pour les raisons citées du point 1 au point 14 de ce document (le besoin de renforcer le rôle des démocraties régionales ; le besoin de davantage de reconnaissance des bénéfices du développement régional ; le fait que la plupart des aéroports ne sont pas rentables), **le CCRE estime que les plafonds d'intensités des aides à l'investissement proposés, fondés entièrement sur une classification rigide de ppa, sont trop sévères.**
24. Dans les cas où il n'y a pas de déplacements de services ni de distorsion majeure de concurrence, et où il existe une forte croissance économique durable et une connectivité croissante à travers l'Europe et au-delà, le volume annuel des passagers d'un aéroport ne devrait être qu'un facteur de mesure parmi d'autres. D'autres indicateurs, tels que la faible densité de la population, la croissance économique positive et la création d'emplois, un déplacement minime de la demande, la proximité à un aéroport qui fonctionne déjà à pleine capacité, et la distance par rapport à d'autres aéroports, devraient aussi être pris en compte, et si nécessaire, le plafond d'intensité des aides ne devrait pas s'appliquer.
25. Le CCRE propose donc les plafonds d'intensité d'aides alternatives ci-dessous. De tels plafonds limitent encore les aides afin d'assurer la compatibilité avec le Traité (Art. 107.3c TFUE) mais sont plus réalistes et plus flexibles en autorisant le soutien des autorités publiques. Les plafonds proposés pourraient être supprimés lorsque des bénéfices positifs peuvent être présentés en accord avec le point 24.
26. Notre proposition accorderait également des subventions, et pas seulement des prêts, aux aéroports de grande taille (>3m ppa).

Taille de l'aéroport Moyenne de passagers par an (ppa)	Intensité d'aides à l'investissement maximum Proposition de la Commission	Intensité d'aides à l'investissement maximum Proposition du CCRE
>5 million	0% (pas d'aides octroyées)	Jusqu'à 20% pour des prêts ou des subventions
3-5 million	Jusqu'à 25% seulement des prêts, pas de subventions	Jusqu'à 40% pour des prêts ou des subventions
1-3 million	Jusqu'à 50%	Jusqu'à 70%
<1 million	Jusqu'à 75%	Exempté des lignes directrice, octroi des

		aides jusqu'à 100%.
--	--	---------------------

27. Nous notons le point 16 du projet de lignes directrices faisant référence à la période transitoire de dix ans pour les aides à l'investissement plutôt que les aides au fonctionnement. Les lignes directrices devraient clairement stipuler que la période transitoire de dix ans ne s'applique pas du tout aux aides à l'investissement, et que celles-ci peuvent être octroyées à tout moment du processus de développement d'un aéroport.
28. Nous voudrions ajouter que l'approche de la Commission aux aides à l'investissement devrait pleinement prendre en compte les croissances prévues du trafic aérien, telles que celles présentées par la récente étude d'EUROCONTROL². De telles croissances sembleraient compenser les capacités inutilisées, actuellement disponibles dans certains aéroports. Une certaine capacité est également nécessaire afin d'attirer des compagnies aériennes et il est important de s'assurer que les actifs soient disponibles ultérieurement.
29. Le rejet de la Commission de la surcapacité semble donc dissocié de la réalité et des tendances prévues dans le développement de la demande. Des exemples courants de trois ou quatre aéroports sous-exploités indiquent que la grande majorité des aéroports est nécessaire. Nous notons encore une fois les investissements conséquents qu'effectuent les économies émergentes dans les infrastructures aéroportuaires, et la nécessité de rester compétitif dans un contexte mondial.
30. La définition de la zone d'attraction (dans un rayon de 100km ou à une heure de route) dans l'Annexe I, doit être traitée de manière flexible, surtout en ce qui concerne la nécessité de garantir que les **aéroports régionaux peuvent être soutenus dans les alentours de larges plates-formes aéroportuaires, qui fonctionnent déjà à pleine capacité**. Cette démarche réduira la congestion du trafic aérien, ainsi que la congestion du trafic routier menant aux plates-formes aéroportuaires.
31. Nous prenons note de l'arrêt de la CJUE dans l'affaire Leipzig-Halle (C-288/11 P), qui déclare que le financement public pour la construction d'infrastructures aéroportuaires pour une utilisation commerciale ultérieure, est une activité économique, et devrait donc être considéré de prime abord comme une aide d'État à l'opérateur. Ceci est une interprétation plus stricte du règlement qu'auparavant et ne prend pas suffisamment en compte le fait que la participation du secteur public est généralement indispensable au succès de grands projets d'infrastructure³. **La politique en matière d'aides d'État de la Commission devrait donc faciliter, plutôt qu'affaiblir, le rôle institutionnel de l'État en soutenant les projets d'infrastructures aéroportuaires.**

Aides au fonctionnement en faveur des aéroports

32. Nous notons la proposition de la Commission de n'autoriser que les aides au fonctionnement en faveur des aéroports de moins de trois millions de ppa et seulement

² EUROCONTROL, 'Challenges of Growth', juillet 2013. <http://www.eurocontrol.int/articles/challenges-growth>

³ Le Conseil d'État français a récemment statué par exemple que subventionner la construction d'un aéroport peut être considéré comme une compensation pour les obligations des services publics. Conseil d'État, No.347073 (13 juillet 2012), point 21 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?oldAction=rechJuriAdmin&idTexte=CETATEXT000026198983&fastReqlId=2129488089&fastPos=1>

durant une période de transition de maximum dix ans suivant l'entrée en vigueur des lignes directrices, prévue pour le début de l'année 2014.

33. La Commission propose en outre que le montant d'aides autorisé soit réduit de 10 points de pourcentage chaque année, et qu'après cette période, plus aucune aide au fonctionnement ne sera possible : les aéroports devront supporter la totalité de leurs opérations par leurs propres moyens (section 5.1.2c).
34. **Que tous les aéroports soient rentables dans une période maximale de dix ans semble irréaliste étant donné la situation économique actuelle en Europe et le fait que la majorité des aéroports n'est actuellement pas rentable sans soutien financier des autorités publiques sous forme d'aides au fonctionnement.**
35. **Les aéroports de plus petite taille (<1m ppa) devraient donc être exclus des lignes directrices dans son ensemble.**
36. **De plus, la Commission n'offre aucune stratégie d'accompagnement ou initiative politique pour soutenir sa proposition d'aides au fonctionnement afin d'assurer qu'un secteur entier puisse être structurellement transformé, et que tous les aéroports soient rentables.**
37. **La disposition permettant des aides à l'investissement après dix ans lorsqu'il existe une « réelle nécessité en transport » et « des externalités positives » (point 16), devrait donc aussi s'appliquer aux aides au fonctionnement.**
38. **En un mot, l'application des nouvelles lignes directrices ne devrait pas imposer la fermeture d'aéroports, qui seraient autrement opérationnels, dans le futur.**
39. De plus, la proposition d'une période transitoire semble forcer la diminution des 10 points de pourcentage par an des aides au fonctionnement aux compagnies aériennes qui pourraient, à leur tour, faire subir cette augmentation des coûts aux passagers. **La probabilité de répercussions négatives sur les consommateurs n'est pas du tout abordée dans les lignes directrices, ce qui est une omission importante.**

L'aviation en tant que service d'intérêt économique général (SIEG)

40. Le CCRE souligne le principe général, conformément au Protocole 26 du Traité selon lequel les autorités locales et régionales ont une « grande marge de manœuvre » pour organiser elles-mêmes les SIEG, et que la **législation sur la concurrence, y compris les dispositions en matière d'aides d'État, peuvent seulement être appliquées si elles n'entravent pas la prestation de SIEG (Art.106.2 TFUE).**
41. Les SIEG, y compris les activités économiques liées aux aéroports et aux compagnies aériennes, devraient donc être définis par les États membres eux-mêmes, en collaboration avec les autorités locales et régionales. Les SIEG ne devraient pas être définis de façon détournée par la politique de la Commission en matière d'aides d'État⁴.
42. **Les lignes directrices devraient indiquer clairement que les aéroports de toute taille devraient pouvoir encore recevoir un soutien financier, selon le régime des**

⁴ Comme cela a été le cas pour des abattoirs en Allemagne et les logements sociaux aux Pays-Bas. En effet, la Commission a rejeté la désignation nationale d'une activité comme un SIEG.

SIEG, lorsqu'ils contribuent aux connexions et liaisons vitales pour les communautés et les entreprises locales.

43. Nous notons que le paquet des SIEG de la Commission devrait être appliqué aux aéroports et aux compagnies aériennes lorsque les pouvoirs publics cherchent à définir les activités aériennes comme étant des SIEG et à les compenser avec des fonds publics. Le CCRE estime que la compensation, compatible avec les quatre critères *Altmark*, ne devrait pas être soumise aux considérations des aides d'État (point 61).
44. Nous notons également la « Décision » relative aux SIEG exemptant les aéroports avec plus de 200.000 ppa de la nécessité de notification des compensations financières à la Commission. **Nous considérons que ce seuil est trop peu élevé pour des raisons pratiques et pensons qu'il devrait être augmenté à un million de ppa.**
45. Nous remarquons également la même exemption en ce qui concerne les liaisons aériennes avec les îles, où la moyenne du trafic annuel ne dépasse pas les 300.000 ppa. À nouveau, ce seuil devrait être augmenté à un million de ppa.
46. Il est essentiel que les lignes directrices indiquent clairement que les aéroports de petite taille sous ces seuils révisés, seraient automatiquement couverts par le régime d'aides des SIEG.
47. Les compensations aux aéroports en tant que SIEG au-dessus de ces seuils devraient toujours être en accord avec le « cadre » des SIEG.
48. Nous notons que les services de transports aériens peuvent être soumis aux obligations de service public (OSP) et devraient suivre le règlement 1008/2008 relatif à l'instauration de règles communes pour l'exploitation des services aériens (point 63).
49. Des exemptions claires devraient aussi être garanties, en particulier pour les ambulances aériennes, les services médicaux aériens, la reprise après sinistre, et d'autres services publics primordiaux dépendants des aéroports.

Régions éloignées

50. Le CCRE souligne la nécessité d'un traitement flexible des zones isolées, éloignées et périphériques. Reconnues dans le Traité (Art. 174 TFUE), les zones à handicaps naturels, telles que les régions les plus septentrionales, connaissent des difficultés particulières. Dans les pays et les régions périphériques de l'UE et de l'EEE dans lesquels il n'existe pas d'option alternative de transport à grande vitesse, les citoyens de ces régions et de ces pays périphériques comptent beaucoup sur le transport aérien. **La désignation en tant que SIEG est donc particulièrement justifiée dans ces cas.**
51. La Commission stipule au point 65 qu'en plus des régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du TFUE, la désignation de SIEG peut aussi être justifiée dans le cas « d'îles ou d'autres régions de l'UE ». La Commission devrait apporter davantage de précisions sur ce que constitue une « autre région » à ses yeux. Le but étant que la disposition couvre tous les pays ou les régions en périphérie du continent européen. Ces pays ou ces régions sont donc très dépendants des liaisons aériennes afin d'assurer la connectivité.

Aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes

52. Nous prenons acte du régime proposé pour régir les aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes :
- Seulement aux aéroports de moins de trois millions de ppa
 - Les aides limitées aux 24 premiers mois de fonctionnement de la liaison
 - L'intensité des aides limitée à seulement 50% des coûts de démarrage.
53. En ce qui concerne les autres formes d'aides, nous estimons que les propositions d'aides au démarrage ne seront probablement pas assez flexibles afin de permettre aux autorités publiques de garantir la rentabilité des aéroports. **Une période plus longue est nécessaire pour qu'une liaison devienne rentable (par ex. 36 mois), et une intensité d'aide de 75% plutôt que jusqu'à 50%, permettrait aux autorités publiques d'offrir suffisamment d'encouragement aux nouvelles compagnies aériennes.**
54. En ce qui concerne les aides à l'investissement, il n'est pas tout à fait clair s'il y aura une interdiction aux aides au démarrage après dix ans suivant l'entrée en vigueur des lignes directrices. Le schéma n°2 de l'Annexe II suggère que cela soit le cas, mais cela n'est soutenu par aucun point du texte du projet de lignes directrices.
55. Le CCRE souhaite souligner que les notifications d'aides à la Commission et leur approbation ultérieure devraient être traitées plus rapidement. Nous savons que la décision d'octroi d'aides au démarrage peut prendre jusqu'à 18 mois. Ceci réduit la capacité de l'aéroport d'attirer de nouveaux investissements et peut être nuisible au succès de l'aéroport.
56. **De plus, les exigences de notification devraient être revues afin qu'elles soient proportionnelles à la taille des aéroports concernés. Des aéroports de plus petite taille et des autorités publiques plus petites ont des capacités administratives limitées.**

Autres dispositions

57. Le CCRE remarque que les lignes directrices actuelles n'abordent pas la question des liaisons aériennes vers des destinations en dehors de l'UE. De telles liaisons internationales sont de plus en plus importantes pour le développement des échanges entre l'UE et les marchés existants/émergents. De telles liaisons apportent des avantages économiques directs à l'UE.
58. Le point 123 exige que les Etats membres donnent formellement leur « accord explicite et inconditionnel » aux lignes directrices. Le CCRE considère ce point comme une exigence incongrue. Des lignes directrices, si elles sont un instrument non-législatif, représentent l'approche et l'interprétation de la Commission et ne devraient pas requérir l'accord explicite des Etats membres.
59. Si la Commission estime que les lignes directrices créent en effet un règlement de facto qui en pratique lie les autorités publiques, elle devrait alors publier les lignes directrices en tant que règlement, et suivre la procédure législative ordinaire en codécision avec le Conseil européen et le Parlement européen. L'accord des Etats membres devrait alors être formellement requis, – dans un souci de préserver la transparence du processus législatif -, au lieu d'emprunter un chemin détourné, comme le propose la Commission.

Remarques finales

60. Malgré l'objectif de simplification du régime en matière d'aides d'État de la Commission, les 35 pages du projet de lignes directrices concernant les aides au secteur aéroportuaire constituent encore un cadre juridique complexe, avec un éventail de possibilités différentes : les exemptions de l'opérateur en économie de marché, SIEG et OSP ; des approches différentes pour les aides au fonctionnement, à l'investissement et au démarrage ; des approches combinées avec des intensités d'aides, des seuils et des délais différents, ainsi que des critères d'appréciation différents ; en plus de la nécessité de mentionner d'autres règlements et d'autres paquets législatifs. Bien que les schémas, tels que ceux en Annexe II et III du projet de lignes directrices, aident à résumer et à expliquer les lignes directrices, l'interaction entre toutes ces différentes possibilités reste difficile à manipuler et fait de la conformité un défi.
61. **Privilégier les exemptions horizontales ou par catégorie pour toutes les aides, et l'utilisation d'une disposition *de minimis* pour les aéroports de moins d'un million de passagers par an seraient donc bénéfiques et aideraient la Commission à atteindre son objectif de simplification.**
62. Les prochaines dispositions relatives aux aides dans le secteur de l'aviation doivent surtout être plus simples, plus claires et doivent être assez flexibles afin que les autorités locales et régionales puissent prendre des décisions en matière de soutien financier au secteur de l'aviation dans leurs régions.
63. Compte tenu de la situation économique actuelle, la Commission devrait adopter une approche plus flexible pour l'UE, comme cela a été observé dans tous les grands blocs mondiaux, afin de garantir que les aéroports de toute taille puissent continuer à fonctionner. Ceci permettrait à la Commission de donner la priorité à la promotion de la cohésion territoriale, à la croissance économique et à la création d'emplois, en accord avec les objectifs d'Europe 2020.

Contact

Angelika Poth-Mögele
Square de Meeûs 1 - 1000 Bruxelles
Tel. + 32 2 500 05 40
Angelika.poth-moegele@ccre-cemr.org

Le CCRE

Le Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) est la plus grande organisation d'autorités locales et régionales en Europe. Ses membres sont plus de 50 associations nationales de municipalités et régions de 41 pays européens. Ensemble, ces associations représentent près de 150 000 collectivités territoriales.

Les missions du CCRE sont doubles : influencer la législation européenne au nom des autorités locales et régionales et fournir une plateforme d'échanges entre ses associations membres et leurs représentants élus et experts.

En outre, le CCRE est la section européenne de Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU), l'organisation mondiale de collectivités territoriales.

www.ccre.org