



UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

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

En préambule de sa réponse à l'occasion de la 2^{ème} consultation de la commission sur la révision du règlement GBER, l'UAF réitère sa proposition d'exclure du régime des aides d'Etat les aides (investissement et fonctionnement) apportées aux aéroports réalisant un trafic inférieur à 200 000 passagers. Ces aéroports comptent pour moins de 1% du trafic européen total et sont tournés vers d'autres activités que le trafic commercial (aviation générale et d'affaires par exemple).

Force est de constater aujourd'hui que le dispositif actuel de notification des aides d'État ne fonctionne pas. Les délais de traitement des dossiers de notification des aides d'État par les services de la commission sont de fait incompatibles avec les conditions d'exploitation des aéroports.

Aussi l'UAF accueille-t-elle très favorablement l'extension aux aéroports des possibilités d'exemption de notification obligatoire. L'UAF estime néanmoins que cet élargissement de l'exemption de notification doit aussi intégrer les aides au fonctionnement, ce qui n'est toujours pas le cas dans la nouvelle mouture du texte proposée par la Commission Européenne. L'UAF précise que les aéroports réalisant moins de 700 000 passagers annuels ne devraient pas avoir à notifier une aide au fonctionnement à la Commission Européenne (même à l'issue de la période transitoire prévue jusqu'en 2024 par les lignes directrices de 2014).

En ce qui concerne les aides à l'investissement, l'UAF estime positif d'étendre l'exemption de notification obligatoire pour les aides remplissant toutes les conditions cumulatives de l'article 56 bis du projet de révision du règlement GBER aux aéroports réalisant moins de 3 millions de passagers annuels.

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

Mais ces conditions, qui ne sont allégées que pour les aéroports de moins de 150 000 passagers annuels dans la nouvelle mouture du texte, ne permettent clairement pas d'atteindre l'objectif fixé par la commission de simplification et de réduction de la charge administrative tant pour ses services que pour les opérateurs. De nombreux aéroports ne pourront pas bénéficier de l'exemption de notification, alors même que leur taille et leur trafic font qu'ils n'ont aucun impact significatif sur le marché. L'UAF plaide pour plus de proportionnalité dans les procédures de contrôle a priori mises en œuvre par la Commission Européenne. Il n'est pas logique d'avoir les mêmes règles applicables (à l'exception des seuils de 50 ou 75% des coûts admissibles) pour un aéroport réalisant par exemple 200 000 passagers annuels et un autre réalisant un peu moins de 3 000 000.

L'UAF propose ainsi que lorsqu'un aéroport réalise moins de 700 000 passagers annuels, et en se basant sur ce seul critère (donc sans remplir les autres critères cumulatifs de l'article 56 bis), il n'y ait pas nécessité de notifier à la Commission Européenne une aide à l'investissement, à condition que cet investissement n'ait pas pour but de dépasser le seuil de 700 000 pax par an. Le trafic cumulé au niveau européen des plateformes de ce type est inférieur à 3% du trafic total en Europe.

L'UAF demande également la suppression du seuil de 75% d'intensité maximale pour une aide concourant au maintien en conditions opérationnelles d'un aéroport, pour le porter à 100%. Il s'agit ici de garantir la sécurité de l'activité aéroportuaire existante, ce type d'aide n'ayant pas vocation à augmenter la capacité aéroportuaire. Ceci concerne par exemple des investissements réalisés pour respecter les nouvelles règles communautaires édictées par l'AESA et la Commission Européenne.

L'UAF propose également à la Commission Européenne de fixer un délai de traitement par ses services de 2 mois maximum des dossiers de notification et d'envisager l'intégration du principe du « *silence vaut accord* » dans son mode de fonctionnement. En droit français, sauf régime particulier, le silence de l'administration vaut acceptation à l'issue de deux mois sans réponse à une demande. Cette mesure encouragerait les services de la DG Concurrence à répondre aux dossiers de notification d'aides d'État dans des délais compatibles avec les conditions d'exploitation d'un aéroport.

L'UAF estime enfin qu'il pourrait être pertinent de fixer un seuil en montant en-dessous duquel la notification d'une aide ne serait pas obligatoire, comme c'est le cas pour les ports dans le projet de révision du règlement GBER. Ainsi, en-dessous d'un montant de 1 million d'euros par opération et par an, des investissements nécessaires à la continuité de l'exploitation aéroportuaire pourraient être mis en place plus facilement.

La Commission Européenne, qui a annoncé vouloir se recentrer uniquement sur les cas les plus susceptibles d'affecter la concurrence, devrait pouvoir accueillir favorablement ces propositions. Le système de notification des aides étant de plus extrêmement pénalisant pour les aéroports au regard des délais de traitement, cet allègement du nombre de dossiers de notifications à évaluer par la DG Concurrence sera le bienvenu, tant pour les aéroports que pour l'autorité de régulation.