

Aides d'État dans le secteur de l'aviation - Lignes directrices de la Commission sur les aéroports et les compagnies aériennes (révision)

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

Informations vous concernant

* Langue de votre contribution

- allemand
- anglais
- bulgare
- croate
- danois
- espagnol
- estonien
- finnois
- français
- grec
- hongrois
- irlandais
- italien
- letton
- lituanien
- maltais
- néerlandais
- polonais
- portugais

- les [lignes directrices de la Commission concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie \(ci-après les «CEEAG»\)](#) autorisent l'octroi d'aides en faveur de l'écologisation du secteur de l'aviation, sous certaines conditions;
- les [lignes directrices de la Commission concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers](#) autorisent l'octroi d'aides aux compagnies aériennes ou aux aéroports en difficulté, sous certaines conditions.

A. Généralités — Importance des aéroports régionaux (1/6)

Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation reconnaissent que les aéroports régionaux (aéroports dont le trafic annuel de passagers n'excède pas 3 millions de passagers) sont importants pour la croissance économique, la cohésion territoriale et la connectivité, en particulier en ce qui concerne les régions isolées, éloignées ou périphériques de l'UE. Les règles relatives aux aides au fonctionnement, aux aides à l'investissement et aux aides au démarrage prévues par les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation ont été conçues dans ce contexte spécifique et par rapport à la situation des aéroports régionaux en 2014. Compte tenu de ces éléments:

1. Dans quelle mesure les aéroports régionaux contribuent-ils aux éléments suivants?

	Beaucoup	Moyennement	Marginalement	Pas du tout	Je ne sais pas
Connectivité régionale	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement économique régional	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lutte contre la saturation du trafic sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'UE	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veillez argumenter votre réponse.

Sur la base des données de trafic 2019 et 2023, les aéroports régionaux représentent 15 % du trafic passager total français. Ils complètent ainsi le maillage des grands aéroports régionaux (32 % du trafic) et le trafic des aéroports parisiens (53 %). Positionnés en dehors des grandes métropoles, ces infrastructures représentent des outils d'aménagement du territoire importants.

Les aéroports régionaux contribuent ainsi de manière très diversifiée, selon leur situation, à leur échelle et parfois de manière peu corrélée à l'importance de leur trafic, à une meilleure connectivité longue distance et au nécessaire développement économique (industrie aéronautique et secteur touristique). Ils complètent ainsi l'offre de mobilité longue distance, routière, ferroviaire ou des grandes plateformes aéroportuaires (dont certaines peuvent être confrontées à des enjeux de limitations des vols).

En particulier, les aéroports des régions ultrapériphériques, bien qu'accueillant chacun un trafic inférieur à 3 millions de pax /an, jouent un rôle irremplaçable pour ces territoires.

Enfin, aucun des aéroports français de moins de 3 millions de passagers n'est en mesure d'« affecter les échanges entre Etats de l'UE » au sens de l'article 107 du traité de fonctionnement de l'UE (article relatif à la notion d'aide d'Etat).

2. Dans quelle mesure les aéroports régionaux

	Beaucoup	Moyennement	Marginalement	Pas du tout	Je ne sais pas
Exercent-ils une pression concurrentielle sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'UE?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Se font-ils concurrence en ce qui concerne les passagers?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Se font-ils concurrence pour attirer les compagnies aériennes (par exemple, pour l'ouverture d'une base ou de nouvelles liaisons)?	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ont-ils un effet sur l'utilisation d'autres modes de transport (par exemple, le transport ferroviaire à grande vitesse)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Veillez argumenter votre réponse.

Contrairement aux grands aéroports européens, nationaux ou régionaux, qui s'adressent à une clientèle très éloignée dépassant souvent les frontières nationales, les aéroports régionaux sont avant tout des aéroports de proximité qui s'adressent en premier lieu à une clientèle locale, voire départementale (professionnels, résidents, diaspora...), ou à des visiteurs attirés par les centres d'intérêts locaux (acteurs économiques, touristes). Ils ne reposent pas sur un modèle de concurrence exacerbée mais sur leur capacité à pouvoir offrir à leur territoire un service de mobilité rapide et longue distance complémentaire aux offres de transports existantes (ferroviaire, autocars) et le plus adapté (connexion aux grandes villes et centres de décisions, destination VFR-Visiting Friends & Relatives ...). Preuve en est la coexistence pérenne et efficace de liaisons aériennes identiques sur des plateformes aéroportuaires peu éloignées (grandes ou petites plateformes).

Les aéroports réalisant un faible trafic participent assurément au désenclavement, à l'accessibilité et au développement économique des territoires en Europe, mais n'ont en revanche qu'une influence très marginale sur le marché européen du transport aérien : en 2023, les aéroports de moins de 700 000 passagers annuels représentaient moins de 1,5 % du trafic des plateformes européennes de plus de 1 000 passagers annuels (source UAF).

Les aéroports régionaux sont peu en concurrence en termes de zone de chalandise (passagers), mais peuvent l'être pour attirer de nouvelles compagnies ou développer de nouvelles liaisons.

3. Depuis l'entrée en vigueur des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation il y a plus de 10 ans, les aéroports régionaux de l'UE couvrent-ils globalement davantage leurs coûts qu'auparavant?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse et transmettre toute donnée/information/étude, etc., dont vous pourriez disposer à cet égard.

Les différentes crises et transformations récentes subies par l'aviation ont engendré des coûts supplémentaires et des pertes de recettes pour l'ensemble des aéroports et en particulier les plus fragiles d'entre eux que sont les aéroports régionaux : Covid-19, augmentation des coûts de sûreté-sécurité, crise de l'énergie liée notamment à la guerre Russie-Ukraine, coûts liés à la nécessaire décarbonation, diminution du trafic affaires (lié aux politiques RSE des entreprises, au développement des visio-conférences et du télétravail).

Voir l'étude Oxera « Economic analysis of the profitability of the regional airports » pour ACI Europe, UAF, ADV, RAA and Assaeroporti - 11 septembre 2024 (<https://www.aeroport.fr/uploads/documents/telecharger-l'etude-oxera-complete.pdf?v12.2>)

3.1. De quelle manière les aéroports encore déficitaires à l'heure actuelle peuvent-ils couvrir leurs coûts d'ici à 2027?

- En mettant en place des mesures d'économie/de rationalisation
- En attirant de nouvelles compagnies aériennes et de nouveaux clients
- En développant des activités non aéronautiques à l'aéroport (par exemple, boutiques, restaurants)
- Autre (veuillez préciser)
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse et transmettre toute donnée/information/étude, etc., dont vous pourriez disposer à cet égard.

Autres : Production d'électricité d'origine photovoltaïque lorsque cela est possible (autoconsommation et/ou revente), meilleure prise en charge par l'Etat français des missions régaliennes (sûreté-sécurité)

Tous les leviers ci-dessus sont déjà mis en place depuis de nombreuses années par les aéroports régionaux. Toutefois, il serait illusoire de croire qu'ils permettront de couvrir 100 % des coûts (investissements, fonctionnement...). Ces leviers permettront toutefois de limiter les déficits, notamment pour les aéroports régionaux dont le trafic est le moins important, et s'appuient généralement sur le concours des autorités publiques comme le prévoit les lignes directrices actuelles ainsi que les RGEC et les régimes d'aides nationaux en découlant.

3.2. Quelles sont les caractéristiques communes des aéroports non rentables qui sont peu susceptibles de couvrir l'intégralité de leurs coûts d'exploitation d'ici la fin de la période transitoire en avril 2027?

- Taille (par exemple, en nombre de passagers, en volume de fret, en nombre de compagnies aériennes opérant à l'aéroport)
- Localisation de l'aéroport (situé dans un État membre comptant un nombre élevé ou faible d'aéroports non rentables, dans une région bien connectée ou périphérique, dans une zone non touristique ou touristique)
- Population de la zone d'attraction
- Concurrence des aéroports voisins ou d'autres modes de transport
- Conditions du marché (par exemple, le type de compagnies aériennes opérant à l'aéroport et leur éventuel pouvoir de négociation)
- Coûts fixes élevés
- Autre (veuillez préciser)

Veuillez argumenter votre réponse et transmettre toute donnée/information/étude, etc., dont vous pourriez disposer à cet égard.

Autre : coûts des missions régaliennes (sûreté-sécurité)

La taille des aéroports, c'est-à-dire le trafic commercial (nombre de passagers ou de tonnes de marchandises transportés par an), reste le facteur principal permettant de caractériser efficacement le niveau de rentabilité des aéroports régionaux : de nombreux autres facteurs peuvent également jouer un rôle secondaire qui, in fine, se répercutera sur le trafic.

4. Quel nombre de passagers (par an) est généralement nécessaire pour qu'un aéroport puisse couvrir l'intégralité de ses coûts d'exploitation (en tenant compte des coûts fixes et variables et des recettes provenant des activités aéronautiques et non aéronautiques)?

- 200 000
- 500 000
- 700 000
- 1 million
- 1,5 million
- 2 millions
- Autre (veuillez préciser)

Veuillez argumenter votre réponse et transmettre toute donnée/information/étude, etc., dont vous pourriez disposer à cet égard.

B. Aides au fonctionnement en faveur des aéroports régionaux (2/6)

La section 5.1.2. des lignes directrices de 2014 relatives au secteur de l'aviation prévoit que les aéroports régionaux peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'aides au fonctionnement pour couvrir leurs coûts d'exploitation. Étant donné que les aides au fonctionnement constituent généralement une forme d'aide qui entraîne des distorsions de concurrence très importantes, les dispositions relatives aux aides au fonctionnement ne s'appliquent que pendant une période transitoire allant jusqu'en avril 2027 (après prolongation de la période transitoire initiale jusqu'en avril 2024 pour tenir compte de l'incidence de la pandémie de COVID-19), au cours de laquelle les aéroports doivent s'adapter au nouvel environnement du marché (par exemple, en instaurant des mesures de rationalisation, en différenciant leur modèle d'exploitation ou en attirant de nouvelles compagnies aériennes et de nouveaux clients).

En vertu des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation, les aéroports peuvent bénéficier d'aides au fonctionnement pour couvrir leur «déficit de financement des coûts d'exploitation» (déficit d'exploitation au cours de la période considérée) tel que calculé sur la base d'un plan d'exploitation ex ante. Cela fixe, dans un premier temps, un montant maximal d'aide. Ce montant maximal d'aide est, dans un second temps, plafonné à une intensité d'aide définie par rapport au «déficit de financement des coûts d'exploitation initial», c'est-à-dire le déficit d'exploitation moyen au cours des 5 années précédant l'entrée en vigueur des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation (à savoir la période de référence 2009-2013).

En conséquence, et compte tenu également du RGEC, l'ampleur des aides au fonctionnement compatibles varie en fonction de la taille des aéroports:

- les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers n'excède pas 200 000 passagers au cours des deux exercices précédant l'octroi de l'aide peuvent recevoir une aide au fonctionnement bénéficiant d'une exemption par catégorie en vertu de l'article 56 *bis* du RGEC;
- les petits aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est compris entre 200 000 et 700 000 passagers peuvent recevoir une aide au fonctionnement allant jusqu'à 80 % du «déficit de financement des coûts d'exploitation initial»;
- les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est compris entre 700 000 et 3 millions de passagers sont admissibles au bénéfice d'une aide au fonctionnement allant jusqu'à 50 % du «déficit de financement des coûts d'exploitation initial»;
- les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est supérieur à 3 millions ne sont pas admissibles au bénéfice d'une aide au fonctionnement.

5. D'après votre expérience, pensez-vous que les aides au fonctionnement en tant qu'instrument continueront d'être nécessaires après la fin de la période transitoire en 2027?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Les évolutions récentes (crises, évolutions des pratiques de voyages, inflation des coûts) et à venir (décarbonation) bouleversent le modèle économique déjà fragile des aéroports de proximité. Dans le même temps, le service de mobilité rapide et longue distance qu'ils apportent localement n'a pas d'équivalent de substitution. Pour cette raison, des aides au fonctionnement doivent continuer à être permises et prendre en compte une nécessaire revalorisation des seuils.

La diminution des aides au fonctionnement sur certains aéroports pourrait conduire à une augmentation des tarifs, avec pour conséquence une diminution de la demande, une baisse de recettes et in fine à une amplification des besoins en fonctionnement.

5.1. Les aides au fonctionnement en tant qu'instrument devraient-elles être maintenues uniquement pour les aéroports n'excédant pas un certain niveau de trafic et, dans l'affirmative, lequel?

- 200 000 passagers
- 500 000 passagers
- 700 000 passagers
- 1 million de passagers
- 2 millions de passagers
- 3 millions de passagers
- Autre (veuillez préciser)

Veuillez argumenter votre réponse et transmettre toute donnée/information/étude, etc., dont vous pourriez disposer à cet égard.

En complément de la réponse à la question 4, voir l'étude Oxera « Economic analysis of the profitability of the regional airports » pour ACI Europe, UAF, ADV, RAA and Assaaeroporti - 11 septembre 2024 (<https://www.aeroport.fr/uploads/documents/telecharger-l-etude-oxera-complete.pdf?v12.2>)

5.2. Une nouvelle prolongation de la période transitoire **sans autre modification des conditions de compatibilité** suffirait-elle pour répondre aux besoins des aéroports régionaux?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veuillez argumenter votre réponse.

5.3. Conformément à la version actuelle des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation, les petits aéroports (moins de 700 000 passagers par an) peuvent

bénéficiaire d'aides au fonctionnement d'une intensité d'aide plus élevée, allant jusqu'à 80 % de leur déficit de financement. Si les aides au fonctionnement sont maintenues à titre temporaire ou permanent, faut-il conserver une disposition spéciale qui permettrait aux petits aéroports de bénéficier d'une intensité d'aide maximale de ce niveau?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Comme précisé, les évolutions récentes (crises, évolutions des pratiques de voyages, inflation des coûts) et à venir (décarbonation) bouleversent le modèle économique déjà fragile des aéroports de proximité.

5.3.1. Estimez-vous que le seuil actuel de 700 000 passagers par an et une intensité d'aide de 80 % sont appropriés?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Comme précisé ultérieurement, les lignes directrices pourraient revaloriser les seuils et intensités d'aides autorisées, notamment en appliquant aux aéroports de moins de 700 000 passagers (moins de 1,5 % du trafic) les règles du RGEC jusque-là réservées aux aéroports de moins de 200 000 passagers.

5.4. Les dispositions relatives aux aides au fonctionnement figurant dans les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation répondent-elles suffisamment aux besoins spécifiques des aéroports régionaux dans les régions très éloignées de l'UE, telles que les régions ultrapériphériques?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

6. La gestion globale d'un aéroport peut être considérée comme un service d'intérêt économique général (SIEG) si la zone potentiellement desservie par cet

aéroport serait, sans celui-ci, isolée du reste de l'Union dans une mesure qui serait préjudiciable à son développement social et économique. Dans ce cas, l'aéroport peut recevoir des compensations de service public pour compenser ses pertes d'exploitation, qui constituent des aides compatibles si elles remplissent les conditions du paquet SIEG. Estimez-vous que le paquet SIEG pourrait, par la suite, constituer une base suffisante pour que les États membres financent les coûts d'exploitation des aéroports régionaux?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Actuellement, pour que la gestion d'un aéroport dans son ensemble puisse être considéré comme constituant un SIEG, la Commission exige qu'une partie de la zone potentiellement desservie par cet aéroport serait, sans celui-ci, isolée du reste de l'Union dans une mesure qui serait préjudiciable à son développement social et économique.

Ce critère d'isolement paraît trop restrictif pour autoriser les aides au fonctionnement des aéroports régionaux, hors régions ultrapériphériques.

6.1. Estimez-vous que la version révisée des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation devrait inclure davantage d'orientations sur l'application du paquet SIEG aux aéroports?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Les futures lignes directrices pourraient, potentiellement via le SIEG, mieux intégrer les procédures de délégation de service publics pour la gestion des aéroports régionaux français, dans la mesure où cette procédure du droit français comporte une mise en concurrence initiale ouverte à toute entreprise de l'UE.

6.1.1. Quels sont les aspects pour lesquels vous estimez qu'il serait nécessaire de fournir des orientations supplémentaires en ce qui concerne les aéroports et leur qualification de SIEG?

- Existence d'une obligation de service public et d'activités relevant généralement de celle-ci
- Concurrence d'un aéroport avec d'autres modes de transport (par exemple, transport ferroviaire à grande vitesse, transbordeurs maritimes)

- Localisation de l'aéroport et définition de ce que constitue un aéroport isolé du reste de l'Union (situation qui entrave de ce fait le développement social et économique de la zone potentiellement desservie par l'aéroport)
- Autre (veuillez préciser)

Veuillez argumenter votre réponse et fournir autant de détails que possible sur les indicateurs appropriés.

La reconnaissance par les lignes directrices des obligations de service public est de nature à renforcer le rôle vital d'un aéroport en termes d'aménagement du territoire et de développement économique.

6.2. Les aéroports et les services de transport aérien des régions ultrapériphériques, qui constituent les régions les plus éloignées de l'UE, peuvent être considérés comme des SIEG, sous réserve d'un examen au cas par cas. Le paquet SIEG répond-il de manière adéquate aux contraintes spécifiques des régions ultrapériphériques, conformément à l'article 349 du traité?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veuillez argumenter votre réponse.

Afin d'alléger la charge administrative des aéroports, les régions ultrapériphériques devraient pouvoir automatiquement bénéficier d'être considérées comme des SIEG.

7. D'après votre expérience, estimez-vous efficace la disposition de l'article 56 *bis* du RGEC, selon laquelle les petits aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers n'excède pas 200 000 passagers par an bénéficient d'une exemption par catégorie?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veuillez argumenter votre réponse.

Cette disposition est couramment utilisée : elle est nécessaire et efficace. De plus, il paraît indispensable d'intégrer à cette disposition les aéroports régionaux de moins de 700 000 passagers, dont la position concurrentielle au regard du marché intérieur de l'UE peut être relativisée (moins de 1,5 % du trafic).

C. Aides à l'investissement en faveur des aéroports (3/6)

La section 5.1.1. des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation prévoit actuellement que les aides en faveur des investissements admissibles (c'est-à-dire les investissements dans les infrastructures et les équipements, ce qui exclut des coûts admissibles les coûts des investissements non aéronautiques tels que les parcs de stationnement, les hôtels et les restaurants sont exclus) allant jusqu'à certaines intensités d'aide maximales autorisées peuvent être compatibles avec le marché intérieur. En ce qui concerne les aides au fonctionnement, la possibilité d'octroyer des aides à l'investissement et l'intensité de l'aide dépendent de la taille de l'aéroport:

- les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est inférieur à 1 million de passagers peuvent bénéficier d'aides à l'investissement couvrant jusqu'à 75 % des coûts admissibles,
- les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est compris entre 1 et 3 millions de passagers peuvent bénéficier d'aides à l'investissement couvrant jusqu'à 50 % des coûts admissibles,
- les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est compris entre 3 et 5 millions de passagers peuvent bénéficier d'aides à l'investissement couvrant jusqu'à 25 % des coûts admissibles,
- les aéroports accueillant plus de 5 millions de passagers par an ne peuvent bénéficier d'aides à l'investissement que dans des circonstances très exceptionnelles (compte tenu de l'ampleur de l'investissement et des distorsions de concurrence).

Le montant de toute aide est toutefois limité par un deuxième plafond, le déficit de financement réel de l'investissement (calculé sur la base d'un plan d'exploitation ex ante établi pour la durée de vie prévue d'un investissement). Le montant d'aide maximal est donc plafonné à hauteur du plus faible de ces deux montants afin que l'aide à l'investissement soit considérée comme proportionnée.

D'une manière générale, lors de l'introduction des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation, on s'attendait à ce que, sur leur durée, les investissements privés se généralisent de plus en plus, de sorte que le besoin d'aides à l'investissement pourrait être moindre dans le cadre de la version révisée des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation. Compte tenu de ces éléments:

8. Pensez-vous que les aides à l'investissement prévues par les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation sont toujours nécessaires?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Les aides à l'investissement doivent être facilitées, dans la mesure où la quasi-totalité des aéroports régionaux français appartiennent à des autorités publiques locales pour lesquelles le maintien de leur patrimoine et de leurs actifs est un enjeu important (compétences en aménagement du territoire / équipements publics).

Les futures lignes directrices devraient faciliter les investissements de maintien, de mise aux normes par ailleurs imposées par l'EASA, ainsi que ceux nécessaires à la décarbonation de l'ensemble du secteur, en les distinguant des investissements de capacité, plus susceptibles d'avoir un impact significatif sur le marché intérieur.

Les futures lignes devraient aussi mieux intégrer les procédures de délégation de service publics pour la

gestion des aéroports régionaux français. Ces procédures comportent une mise en concurrence initiale ouverte à toute entreprise de l'UE, et intègrent généralement la réalisation d'un plan d'investissement sur plusieurs années (5, 10, 15 ans voire plus) : des facilités pourraient donc leur être attribuées par les lignes directrices, notamment en termes de procédure de notification.

Les futures lignes directrices devraient prendre en compte le fait que, sur certains aéroports régionaux, une partie des investissements aéronautiques servent de manière très significative au trafic d'aviation générale (qui constitue le socle de la filière aéronautique française) et d'aéronefs militaires ou d'intérêt général (lutte anti-incendie, évacuation sanitaire, secours...).

Enfin, les lignes directrices pourraient revaloriser les seuils et intensités d'aides autorisées, notamment en appliquant aux aéroports de moins de 700 000 passagers (moins de 1,5 % du trafic) les règles du RGEC jusque-là réservées aux aéroports de moins de 200 000 passagers.

8.1. Les aides à l'investissement ne devraient-elles être autorisées que pour les aéroports dont la gestion globale est considérée comme un service d'intérêt économique général?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

La diversité des fonctionnalités des aéroports régionaux nécessite une approche fine de leurs fonctionnalités. Comme précisé, une partie des investissements aéronautiques servent de manière très significative au trafic d'aviation générale (qui constitue le socle de la filière aéronautique française) et d'aéronefs militaires ou d'intérêt général (lutte anti-incendie, évacuation sanitaire, secours...).

8.2. Les règles actuelles en matière d'aides à l'investissement prévues par les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation sont-elles adaptées à leur finalité et devraient-elles être maintenues telles quelles?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Si les règles actuelles en matière d'aides à l'investissement prévues par les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation apparaissent adaptées, les lignes directrices pourraient toutefois revaloriser les seuils et intensités d'aides autorisées, notamment en appliquant aux aéroports de moins de 700 000 passagers (moins de 1,5 % du trafic) les règles du RGEC jusque-là réservées aux aéroports de moins de 200 000 passagers.

9. Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation devraient-elles inclure un ensemble spécifique de dispositions concernant les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux situés dans des régions très éloignées de l'UE, telles que les régions ultrapériphériques?

Il convient de tenir compte du fait que, pour les aéroports situés dans des régions éloignées, les intensités d'aide susmentionnées peuvent être augmentées de 20 % pour les investissements dans les infrastructures aéroportuaires.

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Les futures lignes directrices doivent tenir compte du fait :

- qu'aucun aéroport des régions ultrapériphériques n'affecte les échanges entre Etats de l'UE au sens de l'article 107 du traité de fonctionnement de l'UE ;
- que le maintien et le développement des aéroports est vital pour les régions ultrapériphériques.

Il est donc logique que ces aéroports continuent à bénéficier de dispositions spécifiques favorables.

D. Aides au démarrage en faveur des compagnies aériennes (4/6)

En principe, tout développement du trafic aérien commercial devrait reposer sur un raisonnement économique solide et être autonome du point de vue de sa viabilité. Toutefois, les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation reconnaissent qu'en l'absence d'incitations adéquates, les compagnies aériennes pourraient ne pas être toujours enclines à ouvrir de nouvelles liaisons, en particulier en ce qui concerne les régions éloignées et les aéroports régionaux de plus petite taille. Compte tenu de ces éléments, la section 5.2. des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation autorise l'octroi d'«aides au démarrage» (en subventionnant jusqu'à 50 % des redevances aéroportuaires pour une liaison nouvellement ouverte pendant une période maximale de 5,2 ans) aux compagnies aériennes si elles augmentent la mobilité des citoyens de l'UE grâce à une meilleure connectivité via de nouvelles liaisons et si les aides facilitent le développement régional.

Conformément aux règles actuelles, ces aides au démarrage ne peuvent être déclarées compatibles que si elles concernent une nouvelle liaison établie entre un aéroport accueillant moins de 3 millions de passagers par an et un autre aéroport au sein de l'espace aérien commun européen. La compagnie aérienne doit présenter un plan d'exploitation ex ante démontrant que la liaison deviendra rentable, en l'absence de financement public, après 3 ans; sinon elle doit s'engager de façon irrévocable à exploiter la liaison durant une période au moins aussi longue que la période durant laquelle elle a bénéficié d'une aide au démarrage.

10. Pensez-vous que les aides au démarrage sont toujours nécessaires?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Vu la faible rentabilité des activités de transport aérien, les aides au démarrage constituent un outil important pour inciter les compagnies à développer de nouvelles liaisons aériennes dans l'intérêt du développement économique et du désenclavement des territoires.

Elles pourraient être utile d'assurer un meilleur accès aux marchés aéroportuaires en autorisant les autorités locales à lancer des appels à manifestations d'intérêt sur les lignes pouvant intéresser le territoire, sans pour autant organiser le service de transport aérien.

10.1. Estimez-vous que les règles actuelles concernant les aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes sont efficaces?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

11. Étant donné que le secteur de l'aviation est totalement libéralisé et que cette libéralisation est satisfaisante, pensez-vous que la possibilité d'imposer des obligations de service public à certaines liaisons en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 suffirait à résoudre les problèmes de connectivité aérienne qui subsistent (c'est-à-dire même si les aides au démarrage étaient supprimées)?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Au-delà de la surcharge administrative et potentiellement de l'inflation des coûts que cela générerait, une telle mesure ne permettrait pas d'atteindre le niveau de connectivité actuellement apporté par les aéroports régionaux.

La possibilité d'imposer des obligations de service public à certaines liaisons reste une nécessité vitale pour certains territoires.

Enfin, il pourrait être instauré un instrument juridique supplémentaire permettant aux autorités locales de solliciter les compagnies sur le marché libéralisé (appel à manifestation d'intérêt) sans pour autant avoir à définir le service.

E. Écologisation du secteur de l'aviation (5/6)

Le transport aérien est l'une des sources d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants, de bruit et d'autres effets climatiques dont la croissance est la plus rapide. Il est nécessaire d'inverser cette tendance pour atteindre les objectifs du futur [pacte pour une industrie propre](#). En outre, le secteur de l'aviation est confronté à une pression croissante pour réduire son empreinte carbone, ses émissions de polluants et le bruit qu'il génère. Le bilan de qualité a mis en évidence la nécessité de modifier les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation afin de garantir notamment leur plein alignement sur les objectifs énoncés dans le pacte vert. Ces lignes directrices ne répondent pas spécifiquement au besoin d'atténuer l'impact climatique et environnemental du secteur de l'aviation. Néanmoins, le secteur de l'aviation peut déjà bénéficier d'un soutien en la matière dans le cadre des CEEAG, par exemple:

- les aides en faveur du post-équipement, du réaménagement et de l'adaptation des aéronefs utilisés actuellement, afin d'améliorer sensiblement leurs performances environnementales par rapport à une alternative comparable largement disponible sur le marché, ou de permettre aux aéronefs d'utiliser, ou d'augmenter le taux auquel ils utilisent, des biocarburants ou des carburants de synthèse (section 4.3.1 des CEEAG),
- les aides à l'acquisition ou à la location d'aéronefs neufs ou d'occasion i) dont les émissions directes (au tuyau d'échappement) de CO2 sont nulles ou ii) dont les performances environnementales sont sensiblement améliorées par rapport à une alternative comparable largement disponible sur le marché (section 4.3.1 des CEEAG),
- les aides à l'acquisition ou à la location de matériel de service mobile propre, par exemple du matériel d'assistance en escale dont les émissions directes (au tuyau d'échappement) de CO2 sont nulles (section 4.3.1 des CEEAG),
- les aides à la construction, à l'installation, à la mise à niveau ou à l'extension d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement, y compris dans les aéroports. Il s'agit notamment des infrastructures de recharge ou de ravitaillement pour les véhicules aéroportuaires, le matériel de service mobile propre ainsi que les aéronefs propres (section 4.3.2 des CEEAG),
- les aides à l'amélioration de la performance énergétique et environnementale des bâtiments, y compris les infrastructures aéroportuaires (section 4.2 des CEEAG),
- les aides à la production d'énergie renouvelable, y compris par les aéroports (section 4.1 des CEEAG).

12. Sur une échelle allant de 1 (pas important) à 5 (très important), comment évalueriez-vous l'importance des éléments suivants pour permettre la transition vers un secteur de l'aviation vert?

	1	2	3	4	5
Disponibilité de carburants d'aviation durables sur le marché	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Disponibilité d'hydrogène d'origine renouvelable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Déploiement de technologies aéronautiques de rupture et à émissions nulles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Disponibilité des infrastructures aéroportuaires nécessaires (par exemple, stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène dans les aéroports)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Disponibilité d'autres infrastructures (par exemple, infrastructures pour le transport et le mélange des carburants d'aviation durables)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Production d'énergie renouvelable par les aéroports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Volonté des consommateurs de payer pour des services de transport aérien verts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Autre (veuillez préciser)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

Veuillez argumenter votre réponse.

Autre : renouvellement des flottes d'aéronefs, optimisation des trajectoires de navigation aériennes

Tous ces facteurs contribueront fortement à la transition du secteur. Parmi ceux-ci, le développement des carburants d'aviation durable est reconnu par les experts comme le facteur le plus efficace et déterminant notamment à court terme, sous réserve d'une disponibilité suffisante à un prix accessible.

Voir sur ces sujets la feuille de route décarbonation du secteur aérien en France (<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Proposition%20de%20feuille%20de%20route%20d%C3%A9carbonation%20transport%20a%C3%A9rien.pdf>)

13. Estimez-vous que les passagers sont disposés à payer une «prime verte» pour des vols durables (c'est-à-dire une surtaxe par rapport aux vols réguliers, qui permettrait aux compagnies aériennes de répercuter sur les consommateurs les surcoûts liés aux vols durables)?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veuillez argumenter votre réponse.

Oui, mais pour une partie des passagers seulement, comme c'est déjà le cas pour certaines compagnies qui proposent une contribution volontaire pour développer l'utilisation des carburants d'aviation durable. D'autres compagnies ont des modèles économiques moins propice à l'établissement d'une telle prime.

13.1. Compte tenu des différences de coûts et de disponibilité de ces technologies, pour quelles technologies les compagnies aériennes (qui répercuteraient ensuite partiellement ou totalement ces coûts sur les clients) seraient-elles disposées à payer cette «prime verte»?

- Carburants d'aviation durables
- Technologies aéronautiques de rupture et à émissions nulles
- Renouvellement de la flotte avec des aéronefs conventionnels parmi les plus performants, fonctionnant avec des carburants d'aviation durables

Veuillez argumenter votre réponse et transmettre toute donnée/information/étude, etc., dont vous pourriez disposer à cet égard.

Cette question dépasse le cadre d'analyse pouvant être apportée dans le cadre de la contribution.

14. En ce qui concerne les carburants d'aviation durables, vous estimez que l'aide publique devrait se concentrer principalement sur:

- Couverture de l'écart de prix par rapport aux carburants conventionnels, afin d'inciter les investisseurs et les compagnies aériennes à passer à des carburants d'aviation durables
- Innovation
- Production
- Services et infrastructures aéronautiques (tels que le ravitaillement, les infrastructures pour le transport et le mélange des carburants d'aviation durables)

Veillez argumenter votre réponse.

La production de carburants d'aviation durable mondiale correspond actuellement à environ 0,3 % de la consommation de kérosène (2023) : le développement de cette filière doit donc être encouragé pour atteindre l'objectif de l'Union d'un taux minimum moyen de 2 % de CAD en 2025, 6 % en 2030 etc.

Au-delà de la régulation, l'UE doit rester compétitive par rapport à d'autres pays du monde qui subventionnent massivement la production de carburants d'aviation durable, et encourager le développement de filières européennes.

Des aides spécifiques à l'installation d'unité de production de CAD sur les aéroports permettraient de contribuer à cet enjeu de production.

15. Pensez-vous que les technologies de rupture et les aéronefs à émissions nulles peuvent jouer un rôle majeur dans la décarbonation du secteur de l'aviation?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse et transmettre toute donnée/information/étude, etc., dont vous pourriez disposer à cet égard.

Il existe à ce jour encore beaucoup d'incertitudes sur ces technologies de rupture (réacteurs ultra frugaux à haut taux de dilution, moteurs hydrogène/électrique/hybride, fuselages porteurs type aile delta...) qui par nature, sont difficiles à anticiper et couvertes par le secret industriel.

Voir sur ces sujets la feuille de route décarbonation du secteur aérien en France (<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Proposition%20de%20feuille%20de%20route%20d%C3%A9carbonation%20transport%20a%C3%A9rien.pdf>)

15.1. Pensez-vous que les aéroports régionaux peuvent jouer un rôle important dans le déploiement de technologies de rupture et d'aéronefs à émissions nulles et donc dans la décarbonation du secteur de l'aviation?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

De part leurs compétences en matière de développement économique, d'innovation sur les territoires, les collectivités régionales sont à même de développer des écosystèmes territoriaux permettant aux aéroports régionaux de jouer un rôle important dans le déploiement de technologies de rupture et d'aéronefs à émissions nulles et donc dans la décarbonation du secteur de l'aviation.

16. Au-delà des dispositions et des possibilités offertes par les règles en vigueur en matière d'aides d'État en ce qui concerne l'environnement et le climat (par exemple, dans le cadre des CEEAG, comme indiqué dans l'introduction ci-dessus), estimez-vous qu'il est nécessaire de prévoir des outils/incitations supplémentaires en matière d'aides d'État pour promouvoir la décarbonation du secteur de l'aviation?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Concernant les aéroports régionaux, toute aide publique nécessaire à la mise aux normes environnementales d'infrastructures et à la transition énergétique des aéroports (exemple : rénovation énergétique des bâtiments) devrait être intégralement exemptée.

16.1. Quelles sont les lacunes auxquelles il faudrait remédier?

Par ailleurs, les aides publiques en faveur de production de carburants d'aviation durable, et de tout autre facteur contribuant à la décarbonation du secteur, devrait faire l'objet de dérogations spécifiques.

17. Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation devraient-elles introduire une forme de conditionnalité verte des aides d'État afin d'encourager les aéroports à adopter des pratiques durables (par exemple, l'utilisation de carburants de substitution, de technologies économes en énergie et de stratégies de réduction des déchets)?

Conditionnalité verte: conditions pouvant être posées pour les mesures d'aide afin de les rendre plus acceptables sur le plan environnemental et de réduire les externalités négatives telles que la pollution sonore, la mauvaise qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Sans imposer de conditionnalité verte des aides publiques, les aides publiques à la décarbonation devraient plutôt faire l'objet de bonifications supplémentaires (seuils, intensité) dans le but de favoriser la décarbonation du secteur.

18. La version révisée des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation devrait-elle inclure des dispositions spécifiques permettant de soutenir la multimodalité afin de réduire les émissions globales (émissions de gaz à effet de serre, polluants et bruit) et les effets climatiques du secteur de l'aviation?

Multimodalité: notion intégrée qui suppose la combinaison de différents modes de transport (aérien, routier, ferroviaire, etc.) sur un itinéraire donné, par exemple en remplaçant un vol de préacheminement/une correspondance court-courrier par le train ou des bus longue distance afin de réduire les émissions du trafic aérien.

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

L'objectif de développer la multimodalité est à encourager, mais il convient de ne pas opposer les différents modes entre eux, qui ont chacun leur pertinence et ont vocation à proposer des offres différentes et à viser une complémentarité entre modes, dans un marché libéralisé, avec des demandes de mobilité complexes et multiformes.

S'agissant des Régions françaises, très mobilisées sur le développement de l'offre ferroviaire, le budget consacré au secteur aéroportuaire représente moins de 0,15% de leur budget mobilité en matière de fonctionnement et/ou d'investissements.

F. Autres points (6/6)

19. Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation contribuent-elles suffisamment à la compétitivité du secteur européen de l'aviation?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Pour pouvoir répondre à cette question, il conviendrait de disposer d'une évaluation complète récente de l'application des lignes directrices.

La compétitivité du secteur européen doit aussi s'évaluer au regard de la montée en puissance des marchés asiatiques, indiens et du Moyen-Orient, que ce soit en termes de transport aérien, qu'en terme de filière aéronautique (montée en cadence du C919 chinois et des industries indiennes de maintenance aéronautique).

20. Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation sont-elles globalement suffisamment claires (définitions, application et interprétation des critères dans la pratique, etc.)?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Globalement oui, mais des améliorations ou précisions sont possibles, comme :

- l'exclusion explicite des coûts afférents à l'aviation militaire et à la sécurité civile : certains aéroports mixtes civil et militaire appartiennent aux autorités publiques et comportent un trafic significatif d'aéronefs militaires impliquant des investissements de maintien en conditions opérationnelles ;
- l'exclusion explicite des coûts afférents à l'aviation générale, légère et de loisirs.

Au-delà de la question de la clarté de la compréhension des lignes directrices, il conviendrait de faciliter le processus d'application de ces lignes directrices qui demeurent complexes (processus, notification, délais, nécessité d'un accompagnement juridique...).

21. Des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 sont-ils à prendre en considération lors de la révision des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation, y compris dans la perspective d'éventuelles crises futures?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Le secteur a déjà traversé de multiples crises : attentats du 11/09/2001, crise financière de 2008, éruption volcanique de 2010, crise du Covid-19, guerres. Parmi celle-ci, la crise du Covid-19 est celle qui a impacté le plus fortement, avec des conséquences toujours présentes actuellement. Elle a nécessité des aides publiques exceptionnelles au secteur qui ont dû être autorisées en urgence par l'Union. Les futures lignes directrices devraient contribuer, dans la mesure du possible, à permettre au secteur d'être plus résilient face aux crises futures.

22. Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation ne contiennent pas de critères de compatibilité spécifiques pour les aéroports et les compagnies aériennes spécialisés dans le transport de fret et ne prévoient que des critères de compatibilité généraux déterminés en fonction du type d'aide (aide au fonctionnement, aide à l'investissement ou aide au démarrage) qui s'appliquent de la même manière aux deux segments du transport aérien. Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation devraient-elles soutenir de manière spécifique les aéroports et les compagnies aériennes spécialisés dans le fret, au-delà des possibilités générales?

Les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation prévoient des règles concernant les aéroports assurant le transport de passagers et de fret, obligeant les parties à notifier les mesures d'aide qui concernent les aéroports ayant enregistré un volume de fret supérieur à 200 000 tonnes au cours des deux derniers exercices.

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Aucun aéroport français hormis CDG n'accueille actuellement un trafic de fret approchant ou dépassant 200 000 tonnes annuelles.

23. Pour l'appréciation de la compatibilité des mesures d'aide, les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation prévoient que ces mesures ne doivent pas entraîner la multiplication d'aéroports non rentables ou la création de capacités inutilisées supplémentaires. À cet effet, les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation tiennent compte des aéroports existants au sein de la «zone d'attraction» définie. Le bilan de qualité a toutefois montré qu'il n'y avait eu qu'un nombre limité de cas de multiplication d'aéroports non rentables ou de création de capacités inutilisées. Dans ce contexte, dans quelle mesure la multiplication d'aéroports non rentables et la création de capacités inutilisées posent encore un problème dans l'environnement actuel du marché?

Définition de la zone d'attraction dans les lignes directrices relatives au secteur de l'aviation: «zone d'attraction d'un aéroport»: un marché géographique situé, en principe, dans un rayon de quelque 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes environ en voiture, bus, train ou train à grande vitesse. Toutefois, la zone d'attraction d'un aéroport donné peut varier et doit tenir compte des spécificités de chaque aéroport particulier. Les dimensions et la configuration de la zone d'attraction varient d'un aéroport à l'autre et sont fonction de diverses caractéristiques de l'aéroport, parmi lesquelles son modèle d'exploitation, sa localisation et les destinations qu'il dessert.»

- Beaucoup
- Moyennement
- Marginalement

- Pas du tout
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Dans un contexte de rigueur budgétaire et également peu favorable à la construction de nouvelles infrastructures très coûteuses. Le risque de développement de surcapacités aériennes est donc très limité. Les autorités publiques considèrent et évaluent aussi toutes les retombées positives pour le territoire (économiques, fiscales, touristiques, emploi, attractivité, besoins de mobilité des citoyens et des entreprises, ...).

Par ailleurs, les aides publiques au maintien d'infrastructures doivent être différenciées des aides publiques à la création d'aéroports ou d'infrastructures nouvelles plus capacitaires.

24. Estimez-vous que l'approche actuelle et la définition d'une «zone d'attraction» telle qu'elle figure dans les lignes directrices actuelles relatives au secteur de l'aviation sont toujours adaptées à leur finalité?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

La définition de la zone d'attraction qui figure dans les lignes directrices est plutôt bien adaptée : en effet, au-delà des critères de distance (100 km) ou de temps (60 mn), elle permet aussi de « tenir compte des spécificités de chaque aéroport particulier » (§ 25-12). La définition de la zone d'attraction du RGEC mériterait d'être cohérente avec celle des lignes directrices.

25. Outre les questions et problèmes spécifiques soulevés dans le présent questionnaire, y a-t-il, selon vous, d'autres points qui devraient être pris en considération dans la version révisée des lignes directrices relatives au secteur de l'aviation et qui pourraient justifier des mesures de soutien de l'État en faveur du secteur de l'aviation vous semblant nécessaires/utiles?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Veillez argumenter votre réponse.

Les lignes directrices devraient mieux prendre en compte les retombées économiques, fiscales, touristiques et en matière d'emploi justifiant les décisions d'octroyer certains soutiens publics aux aéroports et aux compagnies aériennes.

Par ailleurs, tout allégement de la charge administrative des aéroports et autorités publiques serait bénéfique : simplification des procédures de notification, identification des autorités compétentes avec un volet appui-conseil, encadrement des délais de réponse. L'objectif est de mieux tenir compte de la charge administrative des aéroports, de l'implication de nombreuses autorités publiques et d'éventuelles relations contractuelles (cas des concessions ou délégation de service public).

Enfin, une parfaite coordination entre les lignes directrices aviation, le RGEC et les CEEAG, qui arrivent tous à échéance en 2027, est nécessaire.

Contact

COMP-AVIATION-REVISION@ec.europa.eu