



CRPM et Aviation : prêts pour le décollage

CONTEXTE

En décembre 2015, la Commission européenne a publié le document [Une stratégie de l'aviation pour l'Europe](#) COM(2015) 598. La stratégie définit une feuille de route globale pour le secteur européen de l'aviation, axée sur quatre grandes priorités politiques :

- 1) Une politique extérieure ambitieuse de l'UE en matière d'aviation ;
- 2) supprimer les limites à la croissance au sol et pour le segment aérien ;
- 3) Maintenir des normes européennes élevées ;
- 4) Innovation, investissements et technologies numériques.

Au sein de la Stratégie, un certain nombre d'actions politiques spécifiques ont été identifiées comme prioritaires et/ou pertinentes par les membres de la CRPM dans la [Déclaration finale de la 46e Assemblée générale](#) et ont été validées dans la Note technique publiée par la CRPM en 2017, [CRPM et aviation : Synthèse des priorités des Régions membres et prochaines étapes](#).

L'objectif de la présente Note technique est de fournir un aperçu et de faire le point sur les travaux des institutions européennes, ainsi que définir les prochaines étapes des activités de la CRPM dans le domaine de l'aviation.

En bref :

La Note technique abordera les sujets suivants :

- **Section 1**, le règlement sur les obligations de service public et sa révision ;
- **Section 2**, les aides d'État aux compagnies aériennes et aux aéroports et le règlement général d'exemption par catégorie ;
- **Section 3**, les mesures et instruments pour un secteur de l'aviation plus durable ;
- **Section 4**, le règlement sur les créneaux aéroportuaires ;
- **Section 5**, les mesures d'urgence pour assurer la connectivité de base en cas d'un Brexit « dur ».

1. Obligations de service public (OSP)

1.1. Les OSP : quelle est la prochaine étape de l'agenda européen ?

Comme indiqué au point 75 de sa 46e Assemblée générale de 2018, la CRPM souligne « *son intention de prendre part aux débats concernant la révision prochaine de la législation sur les aides d'Etat aux compagnies aériennes et aux aéroports, et sur les dispositifs d'Obligations de Service Publics* ». De plus, dans la Note technique de 2017, les OSP ont été identifiées comme sujet prioritaire clé.

Les conditions et exigences relatives aux OSP sont énoncées aux articles 16 à 18 du [Règlement \(CE\) n° 1008/2008](#) établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté. En juin 2017, la Commission européenne a présenté les [Lignes directrices interprétatives relatives au règlement \(CE\) n° 1008/2008 – Obligations de service public \(OSP\)](#) visant à assurer une interprétation et une mise en œuvre correctes du règlement.

En novembre 2017, une feuille de route pour l'évaluation du règlement a été publiée. Bien que l'évaluation – soutenue par une consultation publique et une étude externe – soit toujours en cours, la Commission européenne procède actuellement à une analyse d'impact. L'analyse d'impact est attendue peu après l'évaluation au début de 2019. Cette analyse d'impact donnera probablement lieu à l'adoption d'une législation « souple » et/ou « stricte » qui pourrait modifier les conditions et exigences relatives aux OSP.

1.2. OSP : un changement probable de ses conditions et exigences

Dans [l'analyse d'impact initiale](#), parmi les problèmes que l'initiative vise à résoudre, figure « *l'absence de cohérence dans l'application des règles existantes, notamment en ce qui concerne les obligations de service public* ». La raison principale en est que certaines définitions importantes font défaut ou sont difficiles à mettre en œuvre dans la pratique, par exemple les définitions de 'routes à faible trafic' dans le contexte des OSP ».

Dans les « Objectifs et options politiques », la Commission a identifié un ensemble de mesures potentielles liées aux OSP :

- « *Des mesures susceptibles de clarifier certaines dispositions/procédures et d'aboutir à un cadre réglementaire plus homogène en ce qui concerne les règles relatives aux OSP* » ;

- « [...] revoir les critères d'imposition des OSP et le niveau d'intervention de la Commission européenne ».

En ce qui concerne « l'évaluation préliminaire des impacts attendus », la Commission indique que « dans la mesure où les critères d'octroi des OSP sont révisés, le nombre d'OSP pourrait diminuer ou augmenter, ce qui aurait un impact sur les transporteurs et les passagers empruntant les liaisons concernées ».

Il semble clair que les options politiques en matière d'analyse d'impact entraîneront des modifications des dispositions relatives aux OSP. Par conséquent, il convient d'accorder une attention particulière à la proposition de la Commission étant donné le rôle important que jouent les OSP en termes d'accessibilité, de connectivité et de développement social et économique. En outre, les OSP ne sont pas seulement un instrument fondamental pour assurer le développement des îles, mais aussi d'un grand nombre de régions continentales.

Il est donc nécessaire de veiller à ce que les intérêts et les besoins des régions soient pris en compte dans la révision des règles régissant les OSP, afin de garantir que les OSP restent un instrument efficace de développement régional et que cette révision n'ait pas d'impact négatif sur la croissance sociale et économique des régions et sur la mobilité de leurs citoyens.

Actions suggérées :

- Suivi de la proposition de la Commission européenne ;
- Rencontre entre la DG MOVE et une délégation CRPM composée de responsables sur les questions de transport aérien ;
- Note technique sur les OSP ;
- Séminaire sur l'aviation (y compris les OSP) fin 2019.

2. Aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes

2.1. Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes

Les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes ont été identifiées comme question centrale tant au point 75 de la 46e Assemblée générale de la CRPM de 2018 que dans la Note technique de 2017.

La législation pertinente en matière d'aides d'État dans le secteur de l'aviation est la communication sur les [Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes](#) publiée par la Commission européenne en 2014. Le point 5 énonce la compatibilité avec le marché intérieur des conditions et des exigences en matière d'aides, et aborde :

- Les aides aux aéroports (point 5.1) ;
- Les aides à l'investissement en faveur des aéroports (point 5.1.1) ;
- Les aides au fonctionnement des aéroports (point 5.1.2),
- Les aides au démarrage en faveur des compagnies aériennes (point 5.2).

Quant au point 6, il fixe les conditions de compatibilité avec le marché intérieur des aides sociales dans les services de transport aérien.

Une synthèse des conditions de compatibilité applicables aux aides octroyées aux aéroports, aux aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes et aux aides sociales figure dans l'annexe de la Communication de la Commission (tableaux 1, 2 et 3, respectivement).

2.2. Règlement général d'exemption par catégorie (RGEC)

En 2017, le [Règlement \(UE\) 2017/1084](#) de la Commission européenne a étendu le règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) à l'aide aux infrastructures aéroportuaires, en modifiant le [Règlement \(UE\) n° 651/2014](#). La prorogation du RGEC exempte de notification préalable à la Commission européenne, les aides à l'investissement accordées aux aéroports régionaux qui accueillent jusqu'à 3 millions de passagers par an (sous certaines conditions). En outre, elle permet de simplifier les règles applicables aux aides à l'investissement et aux aides au fonctionnement pour les aéroports qui accueillent jusqu'à 200 000 passagers par an.

2.3. RGEC et aides d'Etat pour les aéroports et compagnies aériennes: quelle suite ?

En janvier 2019, la Commission européenne a annoncé qu'elle envisageait de [prolonger le RGEC de deux ans](#) (jusqu'en 2022). De plus, un [bilan de qualité](#) sera effectué afin de déterminer s'il y a lieu de prolonger ou de mettre à jour les dispositions du RGEC ainsi que les lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et compagnies aériennes. Les résultats du bilan de qualité sont attendus pour le début de 2020.

Actions suggérées :

- Suivi de l'évaluation de la Commission européenne ;
- Participation au processus d'évaluation ;
- Séminaire sur l'aviation (y compris les aides d'État) fin 2019.

3. Une aviation plus durable et plus verte

3.1. L'Union européenne s'engage sur la voie d'un secteur de l'aviation plus durable

Lors de la 46^{ème} Assemblée générale, le Secrétariat général de la CRPM a rappelé la nécessité de réduire l'empreinte carbone des transports. Par ailleurs, dans sa Note technique de 2017, la question d'une aviation plus durable et plus verte était considérée comme un sujet de réflexion prioritaire.

En 2016, l'aviation représentait 3,6 % des émissions totales de gaz à effet de serre dans l'UE et 13,4 % des émissions totales du secteur des transports. Même si les émissions et les polluants atmosphériques (oxydes d'azote et particules) provenant de l'aviation augmentent par rapport aux autres modes de transport, il faut tenir compte du fait que la réduction des émissions est plus difficile dans l'aviation.

Toutefois, comme l'a déclaré la Commissaire Bulc dans le [Rapport Environnement de l'Aviation Européenne 2019](#) « la Commission européenne considère que c'est une priorité que la croissance future de l'aviation aille de pair avec des politiques de développement durable ». Par exemple, l'UE

a adopté un certain nombre de mesures politiques visant à réduire les émissions et rendre l'aviation plus durable. À ce titre, environ 5 milliards d'euros ont été investis dans différents programmes et mesures au cours des dernières années.

Par exemple, des mesures axées sur le marché ont été et seront mises en œuvre :

- Le [Système communautaire d'échange de quotas d'émission \(SCEQE\)](#) – un système de plafonnement et d'échange – qui ne s'applique qu'aux vols dans l'EEE et vise à réduire les émissions de CO₂ par l'échange de quotas entre secteurs.
- Le [Programme de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale \(CORSA\)](#) – un mécanisme de compensation – qui débutera par une phase pilote en 2021. Il s'appliquera aux membres de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale) et vise à garantir que les émissions de l'aviation internationale ne dépassent pas les niveaux de 2020.

En vertu de la nouvelle [Directive sur les énergies renouvelables](#), les fournisseurs doivent veiller à ce que 14 % de l'énergie utilisée par le secteur des transports de l'UE provienne de sources renouvelables d'ici 2030. Par conséquent, les carburants durables pour l'aviation (SAF) et les électrocarburants pourraient jouer un rôle important pour atténuer l'impact environnemental de l'aviation. Toutefois, les « SAF » et les électrocarburants restent moins compétitifs que le kérosène.

En outre, l'amélioration des opérations et de la gestion du trafic aérien peut avoir un impact positif en atténuant l'impact environnemental de l'aviation, comme l'initiative [Ciel unique européen \(SES\)](#) de la Commission européenne. Son pilier technologique – le programme SESAR (Single European Sky ATM Research) – jouera un rôle majeur dans les années à venir grâce à plusieurs mesures, telles que la réduction de l'inefficacité des liaisons aériennes ou la réduction du temps porte-à-porte.

Les aéroports peuvent également jouer un rôle en imposant des redevances environnementales afin d'encourager l'utilisation d'appareils économes en carburant, conformément à la [Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires](#). Même si leur hausse par rapport à la part totale des redevances aéroportuaires augmente, elles restent faibles et n'auront probablement pas d'impact sur les coûts d'exploitation des flottes. Toutefois, les aéroports peuvent réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement, par exemple en modernisant et en écologisant leurs infrastructures, en utilisant des « véhicules propres » et des énergies renouvelables, et en facilitant leur accès par les transports publics.

Actions suggérées :

- Contrôle et suivi de la réglementation et des mesures européennes et internationales visant à rendre le secteur de l'aviation plus durable.
- Séminaire sur l'aviation (y compris une session sur l'écologisation de l'aviation) fin 2019.

4. Attribution des créneaux aéroportuaires

4.1. En attente d'adoption

L'attribution des créneaux aéroportuaires a été identifiée comme un thème prioritaire dans la Note technique de 2017. Le [Règlement 95/93 du Conseil](#) (modifié par les règlements 793/2004 et

545/2009) fixe les règles d'attribution des créneaux aéroportuaires dans l'UE. En 2011, une refonte du règlement a été proposée pour faire face à la congestion croissante des aéroports et garantir la compétitivité des opérateurs, mais elle est actuellement bloquée.

Action suggérée :

- Contrôle et suivi de la refonte du règlement sur l'attribution des créneaux aéroportuaires.

5. Brexit

5.1. Les mesures prises par l'Union européenne pour assurer une connectivité de base

Un rejet de l'accord sur le Brexit aurait un impact déstabilisant sur l'industrie de l'aviation et, par conséquent, sur d'autres secteurs, tels que le tourisme, mais aussi sur la connectivité et sur notre façon de voyager par avion.

Compte tenu de l'incertitude entourant la ratification de l'accord sur le retrait, la Commission européenne a adopté deux mesures dans son [plan d'urgence](#) pour assurer le trafic aérien et la connectivité de base entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. La première proposition de règlement prévoit une période de douze mois pour assurer certains services entre l'UE et le Royaume-Uni. Quant à la seconde, elle prévoit de prolonger temporairement de 9 mois la validité de certaines licences existantes.

Action suggérée :

- Contrôle et suivi de l'évolution future de l'aviation au regard du Brexit.



Personne à contacter : Francesco Catte, Analyste politique en charge de l'aviation
Email : francesco.catte@crpm.org

La Conférence des Régions Périphériques Maritimes (CRPM) rassemble quelque 160 Régions issues de 25 États de l'Union européenne et au-delà.

Représentant près de 200 millions de citoyens, la CRPM agit en faveur d'un développement plus équilibré du territoire européen.

Elle opère à la fois comme un *think tank* et un lobby pour les Régions. Son principal objectif se concentre sur la cohésion sociale, économique et territoriale, les politiques maritimes et l'accessibilité.

www.cpmr.org

CONTACT :

6, rue Saint-Martin, 35700 Rennes (FR)
Tél. : + 33 (0)2 99 35 40 50

Rond-Point Schuman 14, 1040 Brussels (BE)
Tél. : +32 (0)2 612 17 00

Email : Secretariat@crpm.org ; Site Web : www.cpmr.org

Réf : CRPMNTP190004