



AVIS A. 1147

Courrier au Ministre A. ANTOINE concernant la politique aéroportuaire et la réglementation européenne des aides d'Etat

Adopté par le Bureau du CESW le 23 septembre 2013

Liège, le 23 septembre 2013

Monsieur André ANTOINE
Ministre du Budget, des Finances, de
l'Emploi, de la Formation et des Sports
Rue d'Harscamp, 22
5000 NAMUR

2013/234
JPD/HO/SH

Monsieur le Ministre,

Le Conseil économique et social de Wallonie attache beaucoup d'importance à la politique aéroportuaire et s'intéresse tout particulièrement au sort des aéroports régionaux qui sont des acteurs majeurs du développement et du redéploiement économiques de la Région et de grands pourvoyeurs d'emploi. L'intérêt du CESW pour ce secteur l'a d'ailleurs amené à adopter, le 18 mars dernier faisant suite au positionnement de la Vlaamse Luchthavencommissie, un avis d'initiative relatif à la stratégie aéroportuaire qui encourageait notamment « les autorités wallonnes à assurer à l'avenir un suivi continu au niveau de la gestion administrative et politique de ce type de dossier »¹.

Dès lors, le Conseil souligne l'importance de la participation à la démarche consultative initiée par la Commission européenne qui invite les parties intéressées à lui présenter, pour le 25 septembre prochain, leurs observations sur sa révision des règles d'aides d'Etat régissant le financement public des aéroports et l'octroi d'aides au démarrage aux compagnies aériennes². En raison de l'impact économique d'une telle révision pour la Région, les interlocuteurs sociaux wallons tiennent à s'assurer que le Gouvernement répondra à la consultation dans le délai imparti afin de défendre les intérêts régionaux auprès de la Commission.

A la lecture du projet des nouvelles lignes directrices³, il apparaît que le Gouvernement wallon doit, à tout le moins, exiger un certain nombre de clarifications de la part de la Commission européenne. Il en est notamment ainsi au regard des activités des aéroports et des compagnies aériennes que la Commission qualifie de « non économiques » ; la liste d'exemples qu'elle fournit à ce sujet laisse en effet planer le doute sur son appréciation de plusieurs activités pourtant qualifiées comme telles par la Cour de justice (ex : services de protection contre l'incendie, sécurité de l'exploitation, etc.)⁴. De plus, l'étendue (et la pertinence ?) de l'obligation de notification mérite d'être précisée car les

¹ Avis A.1111 sur la stratégie aéroportuaire dans un environnement concurrentiel adopté par le Bureau le 18 mars 2013, p. 4.

² Communiqué de presse de la Commission IP/13/644 du 3 juillet 2013.

³ Communication de la Commission portant le Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes.

⁴ Voy. particulièrement, C.J.U.E., arrêt Leipzig, 19/12/2012, C-288/11, spéc. § 42.

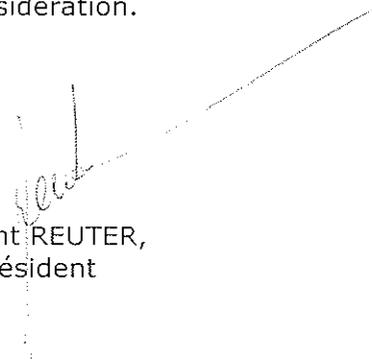
termes utilisés dans le projet peuvent être sources de controverses⁵. Il en est de même, en ce qui concerne les aéroports spécialisés dans le fret, quant à la manière dont seront transposées les conditions de compatibilité (qui seraient alors examinées au cas par cas d'après le projet).

Par ailleurs, le Conseil considère qu'il est utile et nécessaire que le Gouvernement évalue précisément l'ampleur de l'enjeu en Région wallonne. Bien évidemment, les données issues d'un tel exercice sont indispensables à la réflexion et au positionnement des interlocuteurs sociaux en la matière.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de notre haute considération.



Jean Pierre DAWANCE,
Secrétaire général



Vincent REUTER,
Président

⁵ L'obligation de notification concerne-t-elle dorénavant tous les régimes d'aides d'Etat dans ce secteur ainsi que seulement certaines aides individuelles qui sont visées par les critères spécifiques de la Commission (voy. aux pages 28, 29 et 30 du projet de lignes directrices) ?