

## **Ryanair et les aéroports régionaux français menacés par Bruxelles**

*Les nouvelles règles européennes visent à supprimer d'ici à 10 ans les aides publiques aux aéroports et aux compagnies low cost.*

Ryanair a décidément du souci à se faire pour son modèle économique. Après sa condamnation pour travail dissimulé en France, la compagnie irlandaise risque de voir se tarir le robinet des aides financières des aéroports régionaux. Assaillie de plaintes contre les sommes versées par les aéroports à Ryanair - notamment d'Air France - la Commission européenne s'apprête en effet à durcir la réglementation actuelle sur les aides publiques aux compagnies aériennes et les aéroports régionaux.

Mais le gouvernement français s'alarme sérieusement, selon nos informations, des conséquences de ce chamboule-tout. Les petits aéroports régionaux dont l'essentiel de l'activité repose sur la présence - dûment rémunérée - de Ryanair, pourraient être les premières victimes. Une demi-douzaine d'aéroports (Carcassonne, Tours, Nîmes, Poitiers ou Dinard) risqueraient de devoir mettre la clef sous la porte. C'est le constat cru que vient de faire la France auprès de la Commission pour essayer de la faire infléchir, selon des sources concordantes. *« Le système actuel provoque beaucoup d'abus et il faut le recadrer, mais la voie choisie par Bruxelles est trop radicale »*, souligne un proche du dossier.

Le texte proposé par la Commission en juillet dernier revisite toutes les aides publiques versées aux aéroports. Pour les aides à l'investissement, les montants seraient plafonnés en fonction du nombre de passagers (par exemple, pas plus de 75 % de l'investissement pour les aéroports de moins de 1 million de passagers). Concernant les aides au fonctionnement, la Commission voudrait les faire disparaître à terme : les aéroports déficitaires auraient donc dix ans pour parvenir à équilibrer leur activité avec leurs seules recettes aéronautiques. *« Ryanair pourrait en pâtir indirectement, car une partie des déficits de ces aéroports vient d'avantages donnés aux compagnies low cost »*, explique un expert. Enfin, dernier point, les fameuses aides marketing versées aux compagnies aériennes pour les lancements de nouvelles lignes - à l'origine d'une trentaine de plaintes en France, en Allemagne et ailleurs, essentiellement contre Ryanair - seraient, elles aussi, réduites en volume et en durée.

### **Contre-proposition**

Mais voilà, ces propositions de Bruxelles sont loin de faire l'unanimité parmi les Etats membres. Particulièrement concernée, du fait du très grand nombre d'aéroports sur le territoire (un tous les 50 kilomètres), la France a déjà élaboré une contre-proposition, qui aurait le soutien d'au moins 5 autres Etats. *« Nous avons une vingtaine d'aéroports qui ont entre 200.000 et 500.000 passagers, ce qui ne leur donne pas un grand pouvoir de négociation face aux compagnies pour augmenter les redevances et les met en position de faiblesse »*, décrypte un proche du dossier.

Première proposition : la France voudrait autoriser jusqu'à 85 % d'aides à l'investissement pour les aéroports de moins de 500.000 passagers. Elle propose aussi de maintenir les aides à l'exploitation pour les aéroports qui feraient des efforts de gestion, mais ne parviendraient pas à équilibrer leurs comptes. En revanche, la France serait prête à durcir les règles concernant les aides directes aux low cost. « *Ryanair a su détourner les règles actuelles, en facturant via sa filiale AMS des prestations de services marketing, explique-t-on à Paris. Il serait peut-être souhaitable d'interdire la conjugaison d'un contrat de service et d'un contrat de services aéroportuaires.* » En clair, une compagnie ne pourrait toucher à la fois des aides au démarrage d'un aéroport et lui facturer ses services pour d'autres prestations. Cela ajouté à la réduction des ressources des aéroports régionaux, pourrait porter un coup fatal à bon nombre de lignes de Ryanair, qui fonctionnent, estime-t-on, sur la base de 20 à 30 euros d'aides par passager. La Commission devrait donner ses règles définitives début 2014.

### **Une vigilance accrue**

Les aides publiques sont de plus en plus compliquées à verser aux aéroports. Déjà l'an dernier, un changement de règles pour les plates-formes fournissant un service d'intérêt économique et général (SIEG) avait bouleversé la donne : le seuil à partir duquel une aide doit être notifiée était passé de 1 million de passagers à 200.000 passagers. Du coup, cela a fait apparaître sur l'écran-radar de Bruxelles 16 aéroports français supplémentaires par rapport à la situation précédente.

Les Echos, le 11/10/13  
Par Renaud Honoré et Bruno Trévidic