



DSP 2009/2018

**MESURES INCITATIVES A LA CREATION DE
LIGNES NOUVELLES ET A L'ACCROISSEMENT DE
L'OFFRE SUR LES LIGNES REGULIERES
EXISTANTES**



D'entrée, il convient d'indiquer qu'il y a trois zones de chalandise :

- Paris et l'Île de France avec un système aéroportuaire composé de Roissy, de Beauvais et d'Orly ;
- Bruxelles avec un système aéroportuaire composé de Zaventem et de Charleroi ;
- Lille et son Eurorégion avec l'Aéroport de Lille.

La mise en place d'une politique tarifaire incitative et d'aides aux frais de lancement par le gestionnaire de l'aéroport, afin de stimuler le développement des activités de l'Aéroport de Lille est légitime puisque les zones de chalandise sont différentes.

Dans la mesure où l'aéroport agit en qualité d'opérateur investisseur agissant en économie de marché, cette politique a notamment pour objectifs :

- D'une part à satisfaire davantage les besoins de mobilité des entreprises et des habitants de la zone de chalandise de l'aéroport de Lille ;
- D'autre part à renforcer l'attractivité du territoire pour des échanges économiques et à faire venir sur Lille et sa Région davantage de visiteurs français et étrangers.

L'Aéroport de Lille propose déjà un ensemble de mesures d'accompagnement marketing destiné à promouvoir les produits proposés par les compagnies et les tour-opérateurs sous forme de mise à disposition du réseau d'affichage 4/3 géré par le gestionnaire d'aéroport, d'affichage en aérogare et/ou sur les navettes aéroport, d'insertions sur le site Internet de l'aéroport... Mais ceci s'avère insuffisant pour stimuler du trafic au départ de Lille.

Les dispositions qui vont suivre viennent compléter significativement ce dispositif et concernent la création de lignes nouvelles et l'accroissement des capacités sur des lignes régulières existantes. Elles sont transparentes et applicables à toute compagnie aérienne.

Ces dispositions ne peuvent pas s'appliquer à des liaisons sous le régime d'obligation de service public (OSP).

Il convient de rappeler un des passages (chapitre 20 : critères de comptabilité des aides au démarrage, alinéa 79 § C) des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ des aéroports régionaux, texte publié à la fin de l'année 2005. Ces aides ne sont pas destinées à encourager un simple déplacement de trafic d'une ligne vers une autre. Elles ne doivent en particulier pas entraîner un détournement de trafic non justifié par rapport à la fréquence et à la viabilité des services existants au départ d'un aéroport situé dans la même ville, une même conurbation ou un même système aéroportuaire servant la même destination comparable selon les mêmes critères.

Afin d'informer les clients compagnies aériennes, de cerner l'efficacité de ces mesures et de les adapter si besoin en est, un bilan annuel sera présenté à la Commission Consultation Economique, qui est l'instance de concertation entre l'exploitant et les compagnies aériennes.

I/ MESURES INCITATIVES A LA CREATION DE LIGNES NOUVELLES

A/ Critères d'éligibilité

Est considérée comme éligible à ces remises sur les redevances, toute ligne régulière ou charter directe reliant l'aéroport de Lille à une destination nouvelle.

Une destination nouvelle est une liaison aérienne desservant un aéroport de destination, un système aéroportuaire assorti d'une zone de chalandise qui n'est pas desservie en direct au départ de l'aéroport de Lille-Lesquin ou une liaison aérienne qui n'a plu été exploitée depuis au moins 12 mois à compter de la date de démarrage de l'exploitation d'un programme de vols, objet de la présente politique incitative.

Dans le cas d'un arrêt d'exploitation d'une ligne par une compagnie aérienne en raison de dépôt de bilan et si une nouvelle compagnie exploitante reprend l'exploitation de ladite ligne, cette dernière pourra bénéficier des mesures incitatives même si le délai de carence de 12 mois n'est pas atteint et à la condition que la nouvelle compagnie ne soit pas contrôlée directement ou indirectement par le même actionariat que la compagnie précédente et défailante.

Pour bénéficier de la politique incitative, la ligne régulière ou la chaîne des vols charters doit être exploitée durant 3 mois au minimum, de façon consécutive durant une saison IATA et ce avec une rotation minimum par semaine.

Le transporteur perd le bénéfice des mesures incitatives s'il ne respecte pas cette règle assortie d'une tolérance de non-réalisation de 5 % des fréquences pour annulations de vols dues à des problèmes d'exploitation au sein de la compagnie aérienne, sauf les cas de force majeure. Ces 5 % de tolérance ne comprennent pas les causes externes, comme notamment les problèmes de météorologie, les problèmes liés à la circulation aérienne et d'une manière générale tous les cas de force majeure.

Ces dispositions sont ouvertes à tout transporteur aérien ou à tout tour-opérateur pour les lignes charters.

Si pendant la période d'application de cette politique incitative à un bénéficiaire sur une destination donnée, un second transporteur vient se positionner sur la même destination, le second transporteur bénéficie à partir du premier vol de son programme de la même politique incitative mais au taux en vigueur pour le premier transporteur et pour une période qui est celle qui reste à courir pour le premier transporteur.

B/ Contenu des mesures incitatives

B1/ Redevances aéronautiques

Les abattements qui suivent concernent les redevances suivantes :

- La redevance d'atterrissage
- La redevance de balisage
- La redevance de stationnement
- La redevance passager au taux en vigueur

Abattements appliqués :

Réduction de 85 % sur la première année d'exploitation.

Réduction de 65 % durant la deuxième année d'exploitation.

B2/ Soutien marketing

En complément de la modulation des redevances aéronautiques, un soutien marketing est accordé à la compagnie aérienne dans le cas de lignes régulières ou aux tour-opérateurs dans le cas de liaison charters par l'Aéroport de Lille pour les frais de lancement, de promotion et de publicité. L'aéroport agit en qualité d'opérateur investisseur en économie de marché.

La compagnie ou le tour-opérateur est tenu de présenter un plan chiffré et un planning des actions envisagées.

Le règlement de la part prise en charge par l'Aéroport de Lille se fait sur présentation des factures justificatives.

Selon les destinations, les montants du soutien varient et sont limités aux plafonds suivants :

- Lignes vers des destinations européennes, internationales et DOM-TOM : le montant est limité à 4 euros par passager en partance la 1^e année, à 3 euros par passager en partance la 2^e année, à 1 euro la 3^e année ;
- Lignes vers des destinations nationales : le montant est limité à 2 euros par passager en partance la 1^e année, à 1,5 euro par passager en partance la 2^e année, à 1 euro en partance la 3^e année.

B3/ Obligations par voie de contrat

Ces dispositions font l'objet d'un contrat-type afin de démontrer l'éligibilité du projet.

Ce contrat-type est disponible sur simple demande adressée au gestionnaire de l'Aéroport de Lille.

II/ MESURES D'INCITATION A L'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE SUR DES LIGNES REGULIERES EXISTANTES

Dans le cadre de la mise en place d'une politique incitative et au-delà de la création de lignes nouvelles, l'Aéroport de Lille souhaite également stimuler l'accroissement des capacités sur les lignes existantes. Il convient également d'intégrer dans ces mesures le fait qu'il s'agisse d'aider un réel accroissement de l'offre et qu'il n'y ait pas, notamment au même moment, une réduction de capacité sur d'autre(s) ligne(s) opérée(s) par la même compagnie aérienne.

A/ Critères d'éligibilité

Sont éligibles à ces dispositions les lignes régulières exploitées au minimum 3 mois consécutifs sur une saison IATA avec au moins une rotation par semaine.

L'accroissement des capacités s'évalue sur la variation du nombre de sièges offerts (arrivées/départs) entre la saison IATA de l'année N et la même saison IATA de l'année N-1 et ce sur une destination donnée. Le seuil déclenchant la mesure incitative est un accroissement minimal de 20 % du nombre de sièges offerts quelles que soient la ligne régulière et la destination.

Cet accroissement de la capacité peut être opéré par une augmentation des fréquences et/ou une augmentation de la capacité du type d'avion que la compagnie exploite sur la liaison considérée.

Pour autant, une compagnie aérienne ne pourra pas bénéficier des mesures incitatives si au même moment elle réduit les capacités globales ou si concomitamment elle arrête une autre ligne de son réseau qu'elle exploite déjà sur l'aéroport de Lille. Cette évaluation se fait par un calcul du tonnage atterri et ce par saison IATA. Le total du tonnage atterri du réseau exploité par une compagnie aérienne sur la période IATA considérée ne peut pas être inférieur au total du tonnage atterri de la même saison IATA de l'année précédente.

S'agissant d'une mesure transparente et non discriminatoire, ces dispositions sont applicables à toute compagnie aérienne.

L'aéroport agit en qualité d'opérateur investisseur en économie de marché.

B/ Contenu des mesures incitatives

Un accompagnement marketing destiné à promouvoir cette novation est accordé par Aéroport de Lille sous forme de prise en charge des frais de promotion et de publicité.

L'accompagnement marketing pour augmentation de l'offre s'élève à :

- 3 euros par siège offert supplémentaire pour les liaisons internationales et DOM/TOM ;
- 2 euros par siège supplémentaire pour les liaisons européennes et les liaisons domestiques.

Tout accompagnement dans les conditions précitées dans les critères d'éligibilité fait l'objet d'un accompagnement marketing sous la forme de prise en charge des frais promotionnels et de publicité par l'aéroport de Lille avec néanmoins une limite de 45 000 euros par ligne.

Les frais sont remboursés à la compagnie aérienne par l'aéroport sur présentation des factures.