



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 24.X.2006
C(2006) 4939 final

Objet: Aide d'État N 321/2006 – France
Aide pour l'affrètement d'un Embraer 190 par la compagnie aérienne
Air Caraïbes

Monsieur le Ministre,

I. PROCEDURE

1. La Commission a autorisé le 11 novembre 2003 un régime français de réductions d'impôts en faveur des contribuables qui entreprennent des investissements productifs dans les départements d'outre-mer¹. L'objectif de ce régime est d'inciter l'investissement dans des régions qui connaissent de graves handicaps structurels comme l'insularité, l'étroitesse des marchés locaux et la faible productivité des entreprises locales. Lors de l'examen de ce régime, vos autorités se sont engagées à notifier individuellement les demandes d'aides dans le secteur du transport aérien.
2. C'est dans ce cadre que, par transmission électronique du 22 mai 2006², les autorités françaises ont notifié à la Commission une aide individuelle en faveur de la compagnie aérienne *Air Caraïbes*, pour le leasing d'un aéronef de type *Embraer 190* de 100 places.
3. Par lettre du 16 juin 2006³, la Commission a demandé aux autorités françaises des renseignements complémentaires, portant notamment sur le mécanisme de l'aide. Par lettre du 30 août 2006⁴, les autorités françaises ont apporté les éléments de réponse demandés.

¹ Décision du 11 novembre 2003 sur le cas N 96/B/2003 – France – Dispositif d'aide fiscale à l'investissement outre-mer. Texte disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/comp-2003/n096-b-03.pdf

² Enregistrée le 24 juin 2004 sous la référence TREN(2004) A/24133.

³ Référence TREN(2006) D/212385.

⁴ Enregistrée sous la référence TREN(2006) A/30852.

Son Excellence Monsieur Philippe DOUSTE-BLAZY
Ministre des Affaires étrangères
Quai d'Orsay 37
F - 75007 - PARIS

II. DESCRIPTION

II.1 Mécanisme de l'aide

4. Dans le cadre du régime de promotion des investissements outre-mer mentionné plus haut, la France souhaite accorder une réduction fiscale aux contribuables qui investiront dans l'achat d'un avion de type *Embraer 190* de 100 places en remplacement de deux autres appareils (deux *Embraer 145* d'une capacité de 50 places). A cet effet, une société en nom collectif (SNC) sera constituée entre des investisseurs, personnes physiques, qui devront être fiscalement domiciliées en France. Cette SNC acquerra un *Embraer 190* neuf et le louera dans le cadre d'un contrat de location simple au moins pendant une durée de cinq ans et au plus pendant une durée de douze ans à *Air Caraïbes* pour un loyer trimestriel correspondant à l'échéance du prêt contracté par le bailleur, soit, à ce jour, 440 785 USD.
 - une SNC est constituée entre des personnes physiques. Cette SNC n'opte pas pour l'impôt sur les sociétés;
 - la SNC acquiert l'investissement par hypothèse le 30/03/2007, pour 27 757 500 USD (taxe additionnelle à l'octroi de mer comprise);
 - la SNC finance son acquisition grâce aux apports réalisés en capital et/ou en compte courant par les investisseurs (43 % du prix de l'investissement), et, pour le solde, par un prêt bancaire sur 12 ans (57 %) comportant un balourd à terme égal à 10 % du montant du prêt. Aucune subvention d'investissement ne sera sollicitée ni par la SNC, ni par la société *Air Caraïbes*;
 - la durée normale d'utilisation de ce type d'aéronef aux Antilles et en Guyane est de 10 ans. Il peut donc être amorti fiscalement sur cette période;
 - la SNC donne l'aéronef en location à la société *Air Caraïbes*, pendant 12 ans, moyennant des loyers égaux aux échéances de remboursement de l'emprunt;
 - fin mars 2012, la SNC disposera d'une option de vente de l'aéronef à la société *Air Caraïbes*, pour un prix correspondant à l'encours résiduel du prêt bancaire à cette date cependant que la société *Air Caraïbes* bénéficiera de la part des associés de la SNC d'une promesse de vente de leurs parts sociales pour un euro symbolique.
5. Une fois l'aéronef racheté, la SNC serait liquidée. De même, si la société *Air Caraïbes* levait les promesses de vente des parts sociales de la SNC préalablement à la levée de la promesse de rachat de l'aéronef par la SNC, la SNC serait très probablement dissoute et l'encours du prêt ainsi transféré directement sur la tête de la société *Air Caraïbes*.
6. De son côté, *Air Caraïbes* bénéficiera de la part des associés de la SNC d'une promesse de vente de leurs parts sociales exerçable dans les 30 jours calendaires précédant le 5ème anniversaire de la date de livraison de l'avion pour un euro symbolique.
7. Selon les opérateurs, l'importation de cet appareil en Guyane devrait donner lieu à une exonération de l'octroi de mer de 15 % du prix de l'appareil pour ne laisser place qu'au seul octroi de mer régional (2,5 % du prix de l'appareil).
8. Ce montage juridique et financier devrait permettre à *Air Caraïbes* de bénéficier d'une rétrocession de l'aide fiscale sollicitée au bénéfice direct des investisseurs, personnes physiques associées de la SNC, représentant en valeur actualisée 11,934

millions de USD (ou encore 9,397 millions d'euros au taux actuel de change EUR/USD de 1,27), soit 73,70 % du coût budgétaire de la mesure, ce qui donnerait une intensité d'aide octroyée au projet égale à 45 %⁵ à la valeur de l'aéronef.

9. La réduction d'impôt est égale à 50 % du prix de revient hors taxes des investissements productifs, diminué de la fraction de ce prix financée par une subvention publique. Elle est pratiquée au titre de l'année au cours de laquelle l'investissement est réalisé.
10. En principe, l'entreprise individuelle, la société soumise au régime d'imposition prévu à l'article 8 ou le groupement mentionné aux articles 239 quater ou 239 quater C du code général des impôts, qui réalise l'investissement doit en être propriétaire et l'exploiter dans le cadre d'une activité éligible pour ouvrir droit à la réduction d'impôt.
11. Toutefois, le dernier alinéa du I de l'article 199 undecies B permet, à ces mêmes personnes, propriétaires de l'investissement, ou associés d'une société de personnes ou membres d'un groupement propriétaire de l'investissement, mais qui ne l'utilise pas personnellement, de bénéficier, sous certaines conditions, de la réduction d'impôt lorsque le bien est donné en location à une entreprise exploitante située dans les départements français d'outre-mer.
12. Corrélativement, l'investisseur bailleur est tenu de rétrocéder, au profit de l'entreprise exploitante, une part significative de l'avantage fiscal auquel l'investissement ouvre droit.
13. La réduction d'impôt prévue au dernier alinéa du I de l'article 199 undecies B s'applique donc aux investissements productifs mis à la disposition d'une entreprise dans le cadre d'un contrat de location si les conditions suivantes sont cumulativement remplies :
 - l'investissement doit être mis à la disposition de l'entreprise exploitante dans le cadre d'un contrat de location ne prévoyant aucune prestation annexe, d'une durée au moins égale à cinq ans ou à la durée normale d'utilisation du bien si elle est inférieure;
 - le contrat de location doit revêtir un caractère commercial; les revenus tirés de cette location doivent être imposables dans la catégorie des Bénéfices Industriels et Commerciaux (BIC);
 - l'entrepreneur individuel locataire, les associés ou membres de la société ou du groupement locataire auraient pu bénéficier de la réduction d'impôt prévue à l'article 199 undecies B si, imposable en France⁶, l'entreprise locataire avait acquis directement le bien. Si la société locataire est soumise à l'impôt sur les sociétés,

⁵ L'équivalent subvention nette duquel relève la SA Air Caraïbes (soit 65 %) ne serait manifestement pas atteint si l'on devait tenir compte de l'exonération de l'octroi de mer accordée. En effet, dans cette hypothèse, l'équivalent subvention nette serait de 62 %.

⁶ Sont ainsi visées par cette précision, les entreprises locataires situées à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les îles Wallis-et-Futuna et les Terres australes et antarctiques françaises qui ne pourraient bénéficier de l'aide fiscale en raison de l'autonomie fiscale dont disposent ces collectivités en application des règles de territorialité de l'impôt et des conventions bilatérales conclues avec la métropole.

l'investissement ouvre droit à l'aide fiscale si cette société avait pu, en cas d'acquisition directe du bien, bénéficier de la déduction prévue pour les entreprises soumises à cet impôt au titre du I de l'article 217 undecies;

- l'entreprise bailleuse doit avoir son siège en France métropolitaine ou dans un département d'outre-mer⁷;

- enfin, l'investisseur bailleur doit rétrocéder à l'entreprise exploitante au moins, dans le cas d'espèce 73,7 % du montant de la réduction d'impôt.

14. C'est donc dans le cadre des dispositions du dernier alinéa du I de l'article 199 undecies B (schéma locatif) que s'inscrit le projet d'aide fiscale en faveur d'*Air Caraïbes*, notifié par la France. Le montage juridique et financier en question permet d'accorder à *Air Caraïbes* un taux de rétrocession au moins égal à 73,7 % du montant de la réduction d'impôt⁸.

II.2 Bénéficiaire de l'aide

15. Cet investissement, réalisé aux Antilles⁹, bénéficiera à la compagnie aérienne *Air Caraïbes*, qui prendra en location l'appareil pendant une période d'au moins cinq ans.

16. La compagnie *Air Caraïbes*, anciennement appelée *Air Caraïbes Transport*, et créée par le Groupe *Dubreuil* en 1997 est une compagnie transportant passagers et marchandises dans la zone caraïbe. À partir de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre, *Air Caraïbes* dessert non seulement un nombre important de destinations dans la zone caribéenne, notamment Saint-Martin, Saint-Barthélemy, Sainte-Lucie, la République Dominicaine, Saint-Vincent et les Grenadines, Haïti, Caracas, Miami et Cayenne, mais également Paris depuis 2003.

17. Elle exploitait en 2004 une flotte composée de 3 *Dorniers 228* (19 sièges), 4 *Cessna 208 B* (9 sièges), 2 *Embraer 145* (50 sièges, affrétés par *Air France*), 2 ATR 72 (70 sièges), 1 ATR 42 (50 sièges) et 2 Airbus A 330-200.

18. *Air Caraïbes* est une des rares compagnies aériennes régulières communautaires actives dans la région caribéenne, avec, notamment, *Air France*¹⁰, *Air Antilles Express*¹¹ et *Saint Bart Commuter*¹². Des compagnies aériennes de pays tiers comme *LIAT*, *Caribbean Star*, *American Eagle*, *BWIA*, *Air Jamaica* et *Winair*, sont également actives sur le marché caribéen.

19. La compagnie *Air Caraïbes* est la seule compagnie régionale française reliant les départements français d'outre-mer (DOM), aux îles voisines depuis la disparition de la compagnie *Air Calypso*. Exerçant initialement son activité exclusivement dans la

⁷ Cette condition n'emporte pas de conséquences sur le lieu d'imposition des revenus de l'activité de location qui est déterminé, au cas par cas, selon les règles de territorialité prévues par le droit interne ou les conventions internationales.

⁸ Les simulations financières présentées font apparaître un taux de rétrocession de l'aide fiscale à la SA *Air Caraïbes* de 73,7 %.

⁹ Les Antilles regroupent la Guadeloupe et la Martinique qui sont deux départements d'outre-mer français. Ces derniers font partie, avec les Canaries, les Açores et Madère, des régions ultrapériphériques européennes.

¹⁰ *Air France* exploite des vols au départ de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France vers Miami, Port-au-Prince, Cayenne et Caracas au moyen d'un A 320 basé aux Antilles et des *Embraer 145* qu'elle affrète auprès de CAT.

¹¹ *Air Antilles Express* opère des vols entre Saint-Martin, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France depuis la fin novembre 2002 grâce un ATR 42.

¹² *Saint Bart Commuter*, petite compagnie basée à Saint-Barthélemy, effectue des vols vers Saint-Martin en BN 2 (9 sièges).

zone régionale des Antilles, elle s'est engagée à compter de fin 2003 sur le créneau des longs courriers vers la métropole pour pallier la diminution de l'offre de sièges consécutive à l'arrêt d'exploitation d'*Air Lib*.

II.3 Dessertes aériennes concernées

20. Cet appareil, basé à Cayenne (Guyane), sera principalement affecté à la ligne Cayenne-Antilles (Pointe à Pitre), mais aussi aux lignes à destination du Brésil: Belem (ligne existante), Manaus et Fortaleza (lignes à ouvrir) depuis la Guyane. L'appareil pourra également être affrété pour des vols à la demande.
21. Les destinations envisagées pour l'activité charter de l'*Embraer 190* sont les suivantes: Panama; Costa Rica; Mexique; Fortaleza (Brésil); Jamaïque; République dominicaine; Grenade; Caracas (Venezuela); Margarita (Venezuela).
22. La ligne Cayenne – Antilles représentera entre 70 % et 80 % de l'activité de l'*Embraer 190*.

II.4 Objectif et proportionnalité de l'aide

23. Ce type d'aide vise, dans le cas d'espèce, à permettre à une compagnie aérienne locale de disposer d'un outil de transport sûr, afin de permettre d'améliorer les dessertes aériennes régionales au départ des Antilles.
24. La société Air Caraïbes s'est engagée auprès des autorités françaises à créer 40 emplois directs, au titre du présent projet d'investissement, se ventilant comme suit :
 - 10 personnels navigants techniques;
 - 10 personnels navigants commerciaux;
 - 20 personnels au sol
25. Les autorités françaises ont, en outre, exposé les spécificités régionales auxquelles se heurte, en général, l'exploitation de lignes aériennes à partir d'un département d'outre-mer, spécificités qui entraînent de nombreux surcoûts:
 - Une compagnie régionale doit disposer d'une flotte variée avec des appareils de tailles diverses, compte tenu de la large palette des distances des lignes desservies, appareils qui, de plus, enregistrent en général un nombre d'heures de vol annuels moins important que lorsqu'ils sont exploités de manière classique en Europe continentale.
 - Les handicaps liés à l'éloignement sont amplifiés par l'étroitesse des marchés locaux, que ne peut compenser la proximité géographique des États ou territoires voisins, constitués eux aussi de petites îles avec des populations peu nombreuses et peu solvables.
 - Pour un même type d'appareil, les coûts de maintenance sont plus élevés et les délais de l'acheminement de pièces de rechange sont plus importants pour une compagnie basée dans une région ultrapériphérique que pour un transporteur situé sur le territoire continental de la Communauté. De plus, les compagnies aériennes sont tenues de garder à leur frais sur le centre de maintenance, certaines pièces détachées, dont notamment un moteur de remplacement pour chaque type d'aéronefs;

- Les aéronefs et leurs pièces détachées sont attaqués par un air tropical humide et salin, plus corrosif qu'en Europe continentale;
- Les coûts de formation du personnel navigant sont plus élevés pour une compagnie basée dans une région ultrapériphérique que pour un transporteur aérien basé sur le territoire européen continental.
- Une très grande saisonnalité liée aux périodes de vacances fait croître substantiellement la demande sur de très courtes périodes.
- Enfin, les compagnies aériennes basées dans les régions ultrapériphériques ont plus de difficultés pour recruter du personnel qualifié, pour le former dans des centres agréés situés en Europe continentale et pour assurer la maintenance des avions;

26. Les autorités françaises évaluent les surcoûts qu'entraîne la gestion d'un aéronef de type *Embraer 190*, par rapport à une gestion identique à partir d'un aéroport de France métropolitaine, à 2,426 millions d'euros par an, qui se décomposent comme suit (en milliers d'euros):

| | |
|---|-------------|
| - formation des équipages en métropole | 43 |
| - surcoût salarial pour la partie exploitation | 34 |
| - différentiel d'économie d'échelle et de productivité pour l'exploitation | 27 |
| - surcoût lié à l'assistance externe en escale | 86 |
| - surcoût lié au catering | 83 |
| - surcoûts pour l'entretien des moteurs | 41 |
| - surcoûts liés aux frais de structure (administration) | 164 |
| - surcoûts des redevances pour services terminaux de la circulation aérienne | 350 |
| - surcoûts liés à l'approvisionnement du carburant | 287 |
| - surcoûts des consommables pour la partie maintenance | 55 |
| - surcoût salarial pour la partie maintenance | 60 |
| - différentiel d'économie d'échelle et de productivité pour la maintenance | 57 |
| - surcoûts de structure pour la partie maintenance | 19 |
| - surcoûts liés à la sous-utilisation de l'appareil en termes d'heures de vol | 1100 |
| Total surcoût d'exploitation | 2426 |

II.5 Durée de l'aide

27. L'aide fiscale accordée sur cet appareil en 2007 le serait pour une durée de cinq ans dès lors que tout défaut d'exploitation (quelle qu'en soit la raison) pendant les cinq années suivant la date de mise en exécution de l'aide par *Air Caraïbes* serait de

nature à entraîner le retrait de la décision d'agrément délivrée dans le cadre de la procédure prévue à l'article 1640 nonies A du code général des impôts (anciennement 1756 du même code).

II.6 Maintien des biens affectés à l'activité éligible et cumul

28. Les autorités françaises ont indiqué que, pour s'assurer du respect du non-cumul des aides, il a été demandé à *Air Caraïbes* de s'engager à ne percevoir, ni solliciter, aucune autre subvention publique à l'investissement ou au fonctionnement pour l'appareil en question. Le respect de cet engagement sera assuré dans le cadre du contrôle fiscal *a posteriori*.

III. APPRECIATION DE LA MESURE

29. Les autorités françaises ont indiqué qu'elles n'ont, pour l'instant, délivré pour cet investissement aucun agrément fiscal, autorisation administrative nécessaire pour que le montage de leasing puisse bénéficier des dispositions de l'article 199 undecies B du code général des impôts. La Commission peut donc estimer que l'aide n'a pas encore été octroyée, et partant, que les autorités françaises ont rempli leur obligation de notification en conformité avec l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et la décision précitée du 11 novembre 2003.

III.1 Evaluation de la présence d'aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE

30. Aux termes de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE et de l'article 61, paragraphe 1, de l'accord EEE, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, et entre les parties contractantes dudit accord, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en faveur de certaines entreprises ou de certaines productions.

III.1.1. - Avantage

31. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient tout d'abord de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières.
32. La mesure permet à la compagnie *Air Caraïbes* de payer un loyer minoré pour la mise à disposition d'un aéronef par rapport aux conditions de marché. Le bénéficiaire final est donc la compagnie *Air Caraïbes*.

III.1.2. - Spécificité

33. L'article 87, paragraphe 1, du traité CE exige qu'une mesure, pour qu'elle puisse être qualifiée d'aide d'État, favorise '*certaines entreprises ou certaines productions*'. La spécificité ou la sélectivité d'une mesure constitue donc l'une des caractéristiques de la notion d'aide d'État. Or, dans le cas d'espèce, la mesure en question n'est destinée qu'au seul bénéfice d'*Air Caraïbes*. Le critère de spécificité est donc rempli.

III.1.3. - Ressources d'État

34. L'avantage économique que reçoit *Air Caraïbes* est financé au moyen de ressources d'État, puisque l'État se prive de ressources fiscales qu'il aurait normalement dû percevoir auprès des contribuables propriétaires de la SNC.

III.1.4. - Affectation des échanges intra-communautaires et de la concurrence

35. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1^{er} janvier 1993¹³, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée. Ainsi que la Cour l'a affirmé : "*dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents Etats membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les Etats membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations*"¹⁴. La mesure examinée peut dès lors affecter les échanges intra-communautaires dans la mesure où *Air Caraïbes* dispose d'une licence communautaire et qu'elle est en concurrence directe avec certaines compagnies aériennes communautaires, notamment sur les dessertes transatlantiques entre d'une part Paris et d'autre part les DOM caribéens (Fort-de-France et Pointe-à-Pitre) et en concurrence indirecte également avec des compagnies aériennes communautaires,, pour des vols avec escale, sur les dessertes régionales, notamment sur la Guyane et Saint-Martin.
36. La Commission considère donc que l'aide fiscale permet à *Air Caraïbes* de réduire ses charges d'exploitation en diminuant le coût du loyer d'un aéronef pendant cinq ans et qu'elle est donc susceptible d'affecter les autres concurrents dans la zone caraïbe. La Commission en conclut que la mesure constitue une aide d'État au bénéfice de la compagnie *Air Caraïbes*. Il convient ensuite de déterminer si cette aide peut être déclarée compatible avec le marché commun sur la base d'une des dérogations prévues au traité CE.

III.2 Evaluation de la compatibilité de l'aide

37. L'aide en faveur d'*Air Caraïbes* s'inscrit dans le cadre plus général du dispositif d'aide fiscale à l'investissement dans les départements d'outre-mer, qui a été autorisé par la Commission le 11 novembre 2003 sur la base des dispositions des lignes directrices concernant les aides à finalité régionale¹⁵. Compte tenu de la sensibilité des aides dans le secteur aérien, la Commission a demandé dans cette décision que toute aide individuelle à une compagnie aérienne octroyée dans le cadre du régime lui soit notifiée.

III.2.1.- Qualification de la mesure comme aide au fonctionnement

38. L'aide doit être considérée comme une aide au fonctionnement aux termes du point 4.15 des lignes directrices concernant les aides à finalité régionale. En effet, cette aide aura des effets étalés sur au moins 5 ans et *Air Caraïbes*, qui ne possède pas

¹³ Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

¹⁴ Voir notamment l'arrêt de la Cour de justice du 21 mars 1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

¹⁵ JO C 74/9 du 10.03.1998 telles que modifiées en 2000, JO C 258/5 du 09.09.2000.

l'appareil en question, ne supporte pas les risques inhérents à un investissement pendant ces cinq premières années.

III.2.2.- Base juridique

39. Dans sa décision précitée du 11 novembre 2003, la Commission a examiné le régime d'aides - dans lequel s'inscrit la présente aide individuelle – en qualité de régime d'aides à finalité régionale. L'encadrement communautaire concernant les aides dans le transport aérien¹⁶, permet le cas échéant, d'appliquer les lignes directrices concernant les aides à finalité régionale au secteur du transport aérien.
40. Les lignes directrices concernant les aides à finalité régionale¹⁷, telles que modifiées en 2000, stipulent que les aides au fonctionnement sont généralement interdites, sauf, sous certaines conditions, dans les régions relevant de l'article 87, paragraphe 3, alinéa a) du traité CE. Les départements français d'outre-mer¹⁸ sont tous éligibles, pour la période 2000-2006¹⁹, aux aides relevant de l'article 87, paragraphe 3, alinéa a), du traité CE.
41. En effet, par rapport aux autres régions éligibles aux aides régionales, au titre de l'article 87, paragraphe 3, alinéa a), les régions ultrapériphériques²⁰ souffrent de handicaps permanents importants qui les caractérisent, tels que l'insularité, l'isolement et l'extrême éloignement du territoire continental de la Communauté.
42. Depuis l'entrée en vigueur du traité d'Amsterdam en 1999, ces handicaps sont explicitement reconnus à l'article 299, paragraphe 2, du traité CE: la *'situation économique et sociale structurelle des départements français d'outre-mer, des Açores, de Madère et des îles Canaries, qui est aggravée par leur éloignement, l'insularité, leur faible superficie, le relief et le climat difficiles, leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement [...]'*.

¹⁶ Application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'Etat dans le secteur aérien – JO C 350 du 10.12.1994. ; Voir point 36 *'Toutefois, il convient d'observer qu'en principe, l'article 92, paragraphe 3, point a) du traité et l'article 61, paragraphe 3, point a) de l'accord ne peuvent être invoqués pour exempter les aides à l'exploitation dans le secteur des transports (dans certains cas exceptionnels, par exemple pour le remboursement des obligations de service public sur les liaisons desservant les îles portugaises qui pour l'instant ne sont pas couvertes par le troisième paquet, la Commission peut recourir à ces articles afin d'exempter les aides régionales à l'exploitation; d'autres formes de subvention à l'exploitation sont également couvertes par le titre III)*.

¹⁷ JO C 74 du 10.3.1998. Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013, JO C 54/13 du 4.3.2006 n'e s'appliquent qu'aux aides octroyées ou approuvées après le 1^{er} janvier 2007.

¹⁸ Les départements français d'outre-mer sont la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et la Réunion.

¹⁹ Décision de la Commission transmise par courrier SG (2000) D/102303 du 13.03.2000.

²⁰ Les régions ultrapériphériques regroupent les Canaries, Madère, les Açores, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane et la Réunion.

43. Dès lors, afin de tenir compte de la situation particulière des régions ultrapériphériques, la Commission a modifié en septembre 2000²¹ ses lignes directrices concernant les aides à finalité régionale²² en vue de renforcer les dispositions relatives aux régions ultrapériphériques. En particulier, les lignes ainsi modifiées disposent qu' *'il incombe à l'État membre de mesurer l'importance des coûts additionnels et de démontrer le lien qui existe avec les facteurs de l'article 299, paragraphe 2'* et que *'les aides devront être justifiées en fonction de leur contribution au développement régional et de leur nature; leur niveau devra être proportionnel aux coûts additionnels qu'elles visent à compenser'*.
44. Ainsi, des aides au fonctionnement non dégressives dans le temps, telles que celle examinée dans la présente décision, peuvent être autorisées à titre exceptionnel dans ces régions, dans la mesure où ces aides contribuent à compenser les coûts additionnels résultant de handicaps permanents identifiés à l'article 299, paragraphe 2, du traité CE²³.

III.2.3. -Existence de surcoûts d'exploitation

45. Il convient de noter que l'évaluation des autorités françaises telles qu'exposée plus haut à la section II.4 n'est pas exhaustive car elle ne tient pas compte notamment de la cherté des taxes aéroportuaires dans les DOM, taxes qui sont en général plus élevées qu'en France métropolitaine.
46. L'estimation fournie de 2,426 millions d'euros par an pour les surcoûts doit être comparée au montant annuel de l'aide qui s'élève à environ 2,387 millions de USD soit environs 1,879 millions euros sur la base d'un taux de change EUR/USD de 1,27 (11,934 millions USD sur 5 ans). Il en ressort que le montant de l'aide est inférieur aux surcoûts qu'elle vise à compenser.

III.2.4. - Contribution au développement régional

47. Le dispositif permet par ailleurs de garantir que l'aide ne pourra pas être détournée de sa finalité régionale initiale et que le bénéfice de l'aide restera effectivement attaché aux territoires assistés pendant une période d'au moins cinq ans. *Air Caraïbes* emploie environ 600 personnes, qui résident principalement dans les DOM.

²¹ JO C 258/5 du 09/09/2000. Texte disponible à l'adresse suivante : [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000Y0909\(06\):FR:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000Y0909(06):FR:HTML).

²² JO C 74/9 du 10.03.1998. Texte disponible à l'adresse : [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998Y0310\(01\):FR:HTML](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31998Y0310(01):FR:HTML).

²³ Le Conseil européen de Séville des 21 et 22 juin 2002 a rappelé à cet égard les particularités de la situation des RUP et ses conséquences pour la politique des transports et la politique régionale. Cf. paragraphe 58 des conclusions de la Présidence: *'Le Conseil européen invite le Conseil et la Commission à approfondir la mise en oeuvre de l'article 299, paragraphe 2, du traité qui reconnaît la spécificité des régions ultrapériphériques et à présenter les propositions adéquates pour la prise en compte de leurs besoins spécifiques à travers les différentes politiques communes, notamment celles des transports, et à l'occasion de la réforme de certaines de ces politiques, en particulier la politique régionale. A ce propos, le Conseil européen note l'intention de la Commission de présenter un nouveau rapport sur ces régions inspiré par une approche globale et cohérente des particularités de leur situation et des moyens d'y faire face'*.

48. Etant donné que la nature et le niveau de l'aide compensent, sans les dépasser, les surcoûts de l'exploitation de lignes aériennes à partir de ces régions, que le bénéfice de l'aide en question doit rester attaché à une région relevant de l'article 87, paragraphe 3, alinéa a), du traité CE pendant une durée d'au moins cinq ans, que l'impact de la mesure sur la concurrence et les échanges intra-communautaires restera limité, que cette aide individuelle est limitée, que la quasi-totalité des emplois induits concernent des personnes résidant dans des régions ultrapériphériques, la Commission a décidé de considérer que l'aide en objet respecte les lignes directrices précitées et qu'elle est compatible avec le marché commun, sur la base de l'article 87, paragraphe 3, alinéa a), du traité CE.
49. Enfin, il convient de rappeler que, sur la base de la même approche, la Commission a déjà autorisé dans le passé des aides similaires en faveur de compagnies aériennes opérant à partir des DOM:
- le 2 avril 2003 pour l'affrètement d'un ATR 72-500 (70 places), pour environ 5 millions d'euros²⁴,
 - le 16 décembre 2003 pour l'affrètement d'un *Cessna Caravan* (8 places), pour environ 500 000 euros²⁵.
 - le 16 décembre 2003 également pour le rééquipement de deux B 737-200 pour environ 2 millions d'euros²⁶.
50. Pendant les cinq années suivant la date de mise en service de l'*Embraer 190*, les autorités françaises apporteront dans leur rapport annuel à la Commission sur l'application du régime, à l'intérieur d'un chapitre spécifique dédié au secteur aérien, toute preuve utile permettant de vérifier que l'aéronef en question sera effectivement utilisé par *Air Caraïbes* sur des liaisons régionales à partir des DOM.

III.2.5. - Conclusion

51. Au regard de ce qui précède, il convient de considérer que l'aide est compatible avec le marché commun.

²⁴ Cas N 520/02. Texte de la décision disponible à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2002/n520-02.pdf.

²⁵ Cas N 474/03. Texte de la décision disponible à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2003/n474-03.pdf.

²⁶ Cas N 427/03. Texte disponible à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transport-2003/n427-03.pdf.

IV. DECISION

52. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a donc décidé de considérer l'aide comme compatible avec le marché commun, sur la base de l'article 87, paragraphe 3, alinéa a), du traité CE.

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm. Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Direction A – Unité A4
B-1049 BRUXELLES
Fax : 00 32 2 296 41 04

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Jacques BARROT
Vice-Président