



COMMISSION EUROPEENNE

Bruxelles, le 14.04.2010
C(2010) 2141 final

Objet: Aide d'État N 527/2009 – France – Daher-Socata "Trappes de train principal A350 XWB" (Projet MLGD)

Monsieur le Ministre,

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 18 septembre 2009, enregistrée par la Commission le jour même, les autorités françaises ont notifié le projet d'aide sous forme d'avance remboursable au projet de trappes de train principal de Daher-Socata.
- (2) En date du 15 octobre 2009, la Commission a demandé aux autorités françaises de bien vouloir lui transmettre, sous vingt jours ouvrés, un certain nombre d'informations complémentaires, nécessaires à l'examen du dossier.
- (3) Par courrier du 27 octobre 2009, enregistré par la Commission le jour même, les autorités françaises ont demandé à la Commission de bien vouloir leur octroyer un délai supplémentaire de trois semaines, soit jusqu'au 4 décembre, afin d'être en mesure de transmettre les éléments de réponse demandés dans le courrier du 15 octobre 2009. La Commission a accepté cette requête par courrier du 29 octobre 2009.
- (4) Une réunion avec les autorités françaises s'est tenue à Bruxelles en date du 16 Novembre 2009.
- (5) Par courrier du 4 décembre 2009, enregistré par la Commission le même jour, les autorités françaises ont envoyé des éléments partiels de réponse aux questions posées par la Commission.
- (6) Une deuxième réunion avec les autorités françaises s'est tenue à Bruxelles en date du 12 janvier 2010.

Son Excellence Monsieur Bernard KOUCHNER
Ministre des Affaires étrangères
Quai d'Orsay 37
F - 75007 - PARIS

- (7) En date du 15 janvier 2010, la Commission a demandé aux autorités françaises de bien vouloir lui transmettre, sous vingt jours ouvrés, un certain nombre d'informations complémentaires, nécessaires à l'examen du dossier.
- (8) Par courrier du 12 février 2010, enregistré par la Commission le même jour, les autorités françaises ont communiqué l'ensemble des informations demandées.

2. DESCRIPTION

2.1. Objectif de la mesure

- (9) Le projet de trappes de train principal de Daher-Socata (ci-après désigné par l'acronyme MLGD – pour "*Main Landing Gear Doors*", en anglais), vise à développer les trappes de train principal du futur gros porteur Airbus A350 XWB¹.
- (10) En particulier, le projet MLGD tel que notifié comprend les activités de recherche et développement relatives à la conception des trappes de train principal de l'appareil en composite [...]*. Dans ce contexte, les efforts de Daher-Socata porteront notamment sur l'utilisation de nouveaux matériaux composites, la recherche d'un gain de masse significatif, et le respect des contraintes économiques et technologiques requises par le client Airbus. L'objectif de livraison du premier prototype étant fixé à 2010, le travail de conception de Daher-Socata sera adapté à chacune des trois versions de l'A350 XWB développées par Airbus.

2.2. Chronologie des événements

- (11) Un premier projet concernant le développement de "Trappes de train principal" a fait l'objet, le 30 juillet 2007, d'une demande de soutien par avance remboursable émanant de Daher, couvrant la conception, la réalisation et la qualification du produit. Bien que, à l'époque, le dossier n'ait pas été déclaré complet par les autorités françaises, ces dernières ont néanmoins donné leur autorisation pour commencer les travaux le 7 août 2007.
- (12) Airbus a lancé un appel d'offres pour le lot "Trappes de train principal" en décembre 2007, qui s'est clôturé le 18 juin 2008.
- (13) Le 18 juin 2008, Socata a présenté son offre (BAFO – « Best and Final Offer ») à Airbus. Parallèlement, Socata a aussi présenté une demande d'aide le 8 juillet 2008 pour un projet de trappes de train principal. Les autorités françaises ont donné leur autorisation de commencement des travaux à Socata le 30 juillet 2008.
- (14) Le contrat entre Socata et Airbus a été signé le 20 octobre 2008 et le lot a été formellement attribué à Socata le 4 novembre 2008.

¹ Officiellement annoncé par Airbus en décembre 2006, le programme industriel A350 XWB devrait voir ses livraisons échelonnées dans le temps, avec une première entrée en service de l'A350-900 en 2013, suivi par les mises sur le marché des versions A350-800 et A350-1000 en 2014 et 2015.

* Secret d'affaires

- (15) Entre-temps, Daher s'est officiellement engagé dans la reprise de Socata. Suite à l'obtention du lot par cette dernière, le rapprochement des deux entreprises est devenu effectif le 7 janvier 2009.
- (16) A l'issue de cette fusion entre Daher et Socata, une nouvelle demande d'aide a été présentée aux autorités françaises le 2 février 2009, pour formaliser la reprise par Daher-Socata, dans le cadre d'une nouvelle demande d'avance remboursable, du projet porté jusque-là par Socata.
- (17) Les autorités françaises ont confirmé que le projet MLGD concerné par la présente notification était identique à celui porté originellement par Socata, sur la base duquel Socata a été sélectionné par Airbus et qui prévoyait notamment la réalisation des trappes en [...] et des études visant à évaluer la faisabilité en production du procédé [...]².

2.3. Bénéficiaire de l'aide

- (18) Compte tenu de l'historique présenté à la section précédente, le bénéficiaire final de l'avance remboursable est donc le groupe Daher-Socata, qui est né de la fusion³ entre Daher et Socata.
- (19) Socata (acronyme de "société pour la construction d'avions de tourisme et d'affaires") est un constructeur aéronautique français, qui a été créé en 1966 lorsque le groupe Sud-Aviation a racheté l'entreprise Morane-Saulnier, dont elle est l'héritière. En 1970, Socata a été intégrée avec Sud Aviation dans le groupe Aérospatiale, qui est devenu depuis le groupe Aérospatiale Matra, puis le groupe EADS en 2000. Socata est une société par actions simplifiée, dirigée par un comité d'investissement. Socata produit des avions légers, la gamme des monomoteurs à piston TB ainsi que le mono-turbopropulseur d'affaires TBM-850. Elle est également sous-traitante en aérostructures pour divers constructeurs aéronautiques : l'activité aérostructures représente un peu plus de 50% de son chiffre d'affaires. Le chiffre d'affaires de Socata en 2008 s'est établi à 290 M€ réparti à parts égales entre les activités "aérostructures" et "aviation générale". Socata emploie près de 1100 personnes, effectif complété par un volant de 450 intérimaires.
- (20) Daher est un équipementier dont l'activité est répartie à raison de 50% dans l'aéronautique, 30% dans le nucléaire, la défense et l'automobile, le solde étant réalisé dans diverses industries. Les activités aéronautiques sont regroupées dans la structure opérationnelle Daher Aerospace. Le chiffre d'affaires du groupe Daher s'est élevé à 609 M€ en 2008. Le groupe comptait, à la fin 2008, 5000 salariés, dont 3800 en France, basés dans douze filiales opérationnelles, essentiellement en Europe et au Maghreb.

2.4. Défis technologiques et innovations du projet MLGD

- (21) Les trappes de train principal sont situées sous le fuselage de l'avion. Elles sont en interface avec le carénage ventral, le vérin de la case de train et la poutre ventrale. Le

² Dans ce contexte, les autorités françaises ont également confirmé que le projet originellement présenté par Daher a été abandonné, sans qu'aucune aide ne lui ait été préalablement attribuée.

³ Décision du ministre de l'économie, de l'industrie et de l'emploi C2008-123 du 19 décembre 2008, publiée au n°1bis du Bulletin Officiel de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes, le 29 janvier 2009.

projet MLGD inclut notamment le développement des deux trappes de train, composées des panneaux de porte, des articulations, des butées de portes et verrous, et des fixations.

- (22) Les autorités françaises ont expliqué qu'à cause des grandes dimensions et des formes des pièces concernées, le drapage conventionnel n'était pas envisageable, autant pour des raisons technologiques qu'économiques. Par conséquent, Daher-Socata devra développer des compétences sur un moyen industriel ([...]) et envisager la mise au point d'une nouvelle technologie ([...]).
- (23) Les développements poursuivis par Daher-Socata présentent donc un double défi : une conception inédite et originale ainsi que la mise au point d'une nouvelle technologie. De façon plus précise, les innovations apportées par Daher-Socata porteront respectivement sur la conception du [...] (2.4.1), sur le principe constructif [...] (2.4.2), sur une [...] (2.4.3) ainsi que sur des autres innovations complémentaires (2.4.4).

2.4.1. *Le [...]*

- (24) Dans le contexte aéronautique actuel, les avionneurs développent des aéronefs dont le pourcentage de pièces en composite est de plus en plus important, en particulier avec l'objectif de réduire la masse de l'ensemble et ainsi réduire la consommation de carburant. Ainsi, l'utilisation de composites [...] était un pré-requis exigé par Airbus pour pouvoir postuler sur le lot des trappes de train de l'A350, notamment pour des raisons de rétention d'eau. A cet égard, les autorités françaises ont souligné que pour les trappes de l'A350XWB, la technologie sandwich n'aurait pu être utilisée car cette technologie induit de la rétention d'eau incompatible avec les exigences de l'avionneur. De plus, pour des exigences en termes de consommation et donc en termes de masse, les trappes ne pourraient pas non plus être métalliques.
- (25) La solution retenue par Daher-Socata a été celle du [...]. Il s'agit d'une technologie nouvelle pour développer les trappes de train en composite [...]⁴
- (26) L'avantage de la [...]. Elle permet donc d'optimiser la définition de la pièce au maximum et notamment d'en réduire significativement la masse. En outre, le [...] est une technologie qui peut être développée indépendamment du principe constructif [...] notamment pour des [...] mais également pour d'autres produits que des MLGD.

2.4.2. *Principe constructif [...]*

- (27) Dans le contexte du projet MLGD, Daher-Socata envisage également d'approfondir le développement de sa solution [...], qui concerne un principe constructif original et innovant pour des trappes de trains [...], permettant un gain de poids significatif. Les études continueront lors de la phase de développement des trappes de train de l'A350 et devront permettre la validation de cette solution en termes de processus industriel, et ainsi offrir une alternative de conception et de réalisation plus performante que l'état de l'art.
- (28) Ce principe constructif permettrait de réduire de façon significative la masse par rapport à une solution alternative de base. Cette économie serait de l'ordre de [...] kg minimum pour l'avion, des gains de poids additionnels devant encore être constatés au niveau des

⁴ A ce jour, cette technologie ne serait en cours de développement en Europe qu'au sein d'un petit nombre de sociétés : [...].

boîtiers de verrouillage. Si, comme expliqué précédemment, le [...] est une technologie qui peut être développée indépendamment du principe constructif [...], celui-ci doit en revanche absolument utiliser de la [...], et sera donc nécessairement développé conjointement avec le procédé de [...].

2.4.3. *La solution [...]*

- (29) Pour permettre d'arbitrer sur la faisabilité de la réponse technologique au besoin du client, Daher-Socata étudiera en parallèle de la solution [...] une autre rupture technologique : une solution [...]. Ces études permettront à Daher-Socata de déterminer la meilleure solution pour les trappes de train principal : une conception [...] classique ou une solution innovante [...].

2.4.4. *Les innovations complémentaires*

- (30) Les autorités françaises ont encore mis en avant d'autres innovations qui seront développées dans le cadre du projet MLGD, dont notamment :
- Érosion: [...],
 - Protection contre la foudre: [...],
 - « Fail-safe » pour éviter de perdre une trappe en vol : [...].

2.5. La mesure

- (31) Les autorités françaises ont indiqué que le projet MLGD était constitué de recherche industrielle et de développement expérimental, tels que définis aux points 2.2.f) et 2.2.g) de l'Encadrement R&D&I.

2.5.1. *Les coûts éligibles*

- (32) Le montant total retenu comme assiette éligible est de 30,852 M€ Les coûts éligibles par type de recherche, décomposés en dépenses de personnel, coûts des instruments et du matériel, coûts de la recherche contractuelle et frais généraux additionnels, conformément à la typologie indiquée au point 5.1.4 de l'Encadrement communautaire des aides d'État à la Recherche, au Développement et à l'Innovation (ci-après «Encadrement R&D&I»)⁵, se répartissent de la manière suivante :

Tableau 1: Coûts éligibles du programme par type de recherche (en k€)

	Recherche industrielle	Développement expérimental	TOTAL
Dépenses de personnel	[...]	[...]	[...]
Coût des instruments et matériel	[...]	[...]	[...]
Coût de la recherche contractuelle	[...]	[...]	[...]
Frais généraux additionnels	[...]	[...]	[...]
TOTAL	[...]	[...]	30852

⁵ JO C 323, 30/12/2006, p.1

2.5.2. L'avance récupérable

- (33) Les autorités françaises ont indiqué qu'elles envisageaient d'apporter un soutien financier au projet MLGD sous la forme d'une avance récupérable plafonnée à 40% des dépenses éligibles effectivement réalisées⁶ et d'un montant maximal de 12,340 M€(correspondant à 40% des 30,852 millions d'euros de coûts éligibles estimés).
- (34) Les autorités françaises ont confirmé que le versement de ce soutien financier était conditionné à l'accord préalable de la Commission européenne.
- (35) Les montants de l'avance récupérable, ainsi que des remboursements, sont actualisés au taux communautaire applicable. A ce propos, les autorités françaises indiquent que la décision des autorités françaises de pré-notifier le soutien aux services de la Commission européenne, intervenue lorsque ces mêmes autorités ont considéré que le dossier de demande d'aide était complet, peut être considérée comme un accord de principe implicite de soutenir le projet de R&D. Ceci étant, les autorités françaises ont, pour les calculs d'actualisation, pris en compte le taux de base applicable au 1er mars 2009, augmenté de 1%, soit 4,47% pour la France⁷.
- (36) Le remboursement actualisé de l'avance sera calculé sur la base d'un marché de [...] appareils Airbus A350 XWB livrés en [...]. A cette fin, les autorités françaises prévoient un démarrage progressif des livraisons annuelles de trappes de train principal à partir de 2013, suivi d'une progression régulière qui permettrait d'atteindre [...] livraisons annuelles en [...]. Les livraisons devraient alors se poursuivre à un rythme de croisière d'environ [...] livraisons par an jusqu'en [...], date à laquelle le programme Airbus A350 XWB serait en principe arrêté. A la fin du programme en [...], [...] trappes de train principal auraient donc été livrées au constructeur.
- (37) Compte tenu de ces hypothèses, le plan de remboursement s'articula autour de trois phases successives :
- (a) 20% du remboursement courant constaté après 40% des livraisons ; le montant de remboursement unitaire pour toutes les livraisons jusqu'à la [...] ^{ème} s'élèvera à [...] euros par trappe de train principal ;
 - (b) 70% du remboursement courant constaté après 85% des livraisons ; le montant de remboursement unitaire pour toutes les livraisons entre la [...] ^{ème} et la [...] ^{ème} s'élèvera à [...] euros par trappe de train principal ;
 - (c) 100% du remboursement courant constaté après 100% des livraisons ; le montant de remboursement unitaire pour toutes les livraisons, à partir de la [...] ^{ème} (et jusqu'au remboursement intégral de l'avance actualisée au taux susmentionné), s'élèvera à [...] euros par trappe de train principal.
- (38) Selon les hypothèses des autorités françaises, la [...] ^{ème} trappe de train principal devrait être livrée à Airbus en [...], date à laquelle le remboursement actualisé de l'avance devrait

⁶ Conformément au régime d'aide N51/2006 approuvé le 2 mars 2006.

⁷ Communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation – OJ C 14, 19/01/2008, p. 6
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html

être achevé. Cependant, si les livraisons se faisaient à un rythme moins rapide que prévu initialement, les remboursements unitaires (d'un montant de [...] euros par trappe de train principal) se poursuivraient au delà du rang [...], jusqu'à l'extinction totale de l'avance actualisée au taux de 4,47%, le passage à la redevance n'intervenant qu'une fois constaté le remboursement actualisé de l'aide.

- (39) Une fois récupérés le principal et les intérêts d'actualisation de l'avance, chaque livraison donnera lieu au versement d'une redevance de [...] % du chiffre d'affaires réalisé par Daher-Socata (hors rechanges).
- (40) Les autorités françaises ont indiqué qu'elles considéraient :
- (a) qu'un échec total du programme se produirait dans l'hypothèse où Daher-Socata ne parviendrait à livrer aucune trappe de train pour l'A350 XWB, en raison d'une défaillance propre à l'entreprise, ou d'un arrêt du programme A350XWB. Dans ce cas, aucun remboursement de l'avance ne serait demandé à Daher-Socata. Toutefois, dans un tel cas, en fonction de la date à laquelle l'arrêt du programme aurait lieu, l'intégralité de l'avance n'aurait pas été versée ;
 - (b) que le programme serait un échec partiel si le nombre de trappes de train principal livrées en [...] ans (c'est-à-dire à l'horizon [...]) était inférieur à la cible de [...], prise comme référence pour l'établissement du schéma de remboursement. Dans ce cas, aucun remboursement ne serait demandé à Daher-Socata au-delà des sommes déjà remboursées.

3. ÉVALUATION

- (41) La mesure est un cas d'application du régime N51/2006⁸, approuvé par la Commission le 2 mars 2006, qui est venu prolonger le régime N53/1996⁹ pour la période comprise entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010. Les autorités françaises l'ont notifiée en tant qu'aide en faveur d'un projet de R&D en vertu des dispositions de l'Encadrement R&D&I.
- (42) En vertu de la section 7.1 de l'Encadrement R&D&I, les seuils déclenchant un examen approfondi par la Commission d'une aide notifiée par un État membre s'établissent à 10 millions d'euros si le projet consiste à titre principal en de la recherche industrielle et 7,5 millions d'euros, s'il consiste à titre principal en du développement expérimental¹⁰. Compte tenu du fait que le montant de l'aide dépasse ces seuils, le projet déclenche un examen approfondi par la Commission.

⁸ Décision de la Commission européenne du 2 mars 2006 – Aide d'État N 51/2006 – France – Prolongation du régime d'aide à l'aéronautique N 53/96, JOUE n° C 144 du 20 juin 2006, p. 8.

⁹ Décision de la Commission Européenne du 8 août 1996 – Aide d'État N 53/96 – France – Régime d'aides en faveur du secteur de l'aéronautique, JO C 291 du 4 octobre 1996, p. 6.

¹⁰ Il convient par ailleurs de noter que les mesures utiles notifiées par la France à la Commission le 1er juillet 2007, entrées en application de manière explicite le 2 octobre 2007, ont adapté le régime N51/2006 au nouvel Encadrement R&D&I, notamment par un alignement des seuils de notification individuelle.

3.1. Existence d'une aide d'État

- (43) L'avance récupérable consentie au programme MLGD est financée grâce à une dotation budgétaire de l'État français. Il s'agit donc de ressources d'État.
- (44) La mesure accorde un soutien financier à une seule entreprise, Daher-Socata. Elle est donc sélective.
- (45) En contribuant à ses dépenses de R&D, la mesure procure à Daher-Socata un avantage.
- (46) Daher-Socata opérant dans des secteurs économiques ouverts au commerce intracommunautaire, la mesure est susceptible d'affecter les échanges commerciaux entre les États membres.
- (47) Daher-Socata étant susceptible de renforcer sa position sur les marchés par rapport à ses concurrents du fait de l'avantage octroyé, la mesure risque de fausser la concurrence.
- (48) Aussi la Commission est-elle en mesure de conclure que le soutien financier octroyé par la France à Daher-Socata pour la réalisation du programme MLGD constitue bien une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE.

3.2. Légalité de l'aide

- (49) La mesure a été notifiée individuellement en application des dispositions de l'Encadrement R&D&I le 18 septembre 2009.
- (50) Comme indiqué au point (34) ci-dessus, et conformément à l'article 108, paragraphe 3 du TFUE, la mise en œuvre effective de cette aide d'État par les autorités françaises est conditionnée à l'approbation de la Commission.

3.3. Base de l'analyse de la compatibilité de l'aide

- (51) Au vu des objectifs de la mesure et de la nature des activités soutenues, la Commission a procédé à l'analyse de la compatibilité de l'aide au regard des dispositions de l'Encadrement R&D&I. Cet encadrement distingue deux niveaux d'analyse de la compatibilité pour les projets de R&D :
 - Les chapitres 5, 6 et 8 décrivent les conditions formelles de la compatibilité des projets de R&D. Celles-ci correspondent au premier niveau d'analyse.
 - Les coûts éligibles du programme MLGD sont composés par des activités de recherche industrielle et de développement expérimental. Le point 7.1 de l'Encadrement R&D&I indique que si le projet de R&D consiste à titre principal en de la recherche industrielle et le montant d'aide excède les 10 millions d'euros par entreprise, la mesure d'aide doit faire l'objet d'un examen approfondi. Celui-ci doit garantir que les montants élevés d'aides à la R&D ne faussent pas la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun, mais qu'elles contribuent bien à ce dernier. La Commission procède à l'examen approfondi de l'aide suivant les éléments positifs et négatifs décrits respectivement dans les sections 7.3 et 7.4 de l'Encadrement R&D&I. Ceux-ci correspondent au second niveau d'analyse.

- (52) Au cas d'espèce, Daher-Socata va recevoir une avance remboursable de 12,340 millions d'euros, soit plus de 10 millions d'euros d'aide pour un projet qui consiste à titre principal (53,2%) en de la recherche industrielle. Cette aide doit donc faire l'objet d'un examen aux deux niveaux d'analyse susmentionnés. Ceci étant, la présente décision s'articule selon le second niveau d'analyse, c'est-à-dire suivant les sections 7.3 et 7.4 de l'Encadrement R&D&I. Le premier niveau d'analyse, correspondant aux chapitres 5, 6 et 8 de l'Encadrement R&D&I, est inséré dans le raisonnement de la façon suivante : le respect de la section 5.1 (aides en faveur des projets de R&D) est vérifié aux points 3.4.4.a), 3.4.4.b) et 3.4.4.c) ci-dessous ; celui du chapitre 6 (effet d'incitation et nécessité de l'aide), au point 3.4.4.3 ci-dessous et enfin celui du chapitre 8 (cumul) au point 3.4.4.d) ci-dessous.

3.4. Effets positifs

3.4.1. Existence d'une défaillance de marché

- (53) Le point 7.3.1 de l'Encadrement R&D&I indique que, dans la mesure où le marché seul ne génère pas toujours un résultat optimal, les aides d'État peuvent parfois se révéler nécessaires pour renforcer les activités de R&D dans l'économie. L'Encadrement R&D&I établit par ailleurs que certaines défaillances de marché entravent le niveau global de R&D dans l'Union européenne.
- (54) Par conséquent, il ressort du point 7.3.1 de l'Encadrement R&D&I que l'analyse du niveau des activités de R&D ainsi que l'analyse des défaillances de marché doit se faire au niveau de l'Union européenne. La Commission va dès lors analyser dans un premier temps si le niveau des activités de R&D effectuées dans l'Union européenne serait inférieur si le programme MLGD n'était pas entrepris et, le cas échéant, si ce résultat est optimal ou s'il s'agit d'une défaillance de marché.
- (55) Aussi, conformément à l'Encadrement R&D&I, convient-il d'établir précisément les défaillances de marché spécifiques auxquelles le bénéficiaire devra faire face et qui justifient les aides soumises au présent examen approfondi.
- (56) Dans leur notification, les autorités françaises ont présenté un certain nombre d'arguments visant à démontrer que les fabricants européens d'aérostructures rencontreraient actuellement des difficultés liées à la mutation du secteur aéronautique. Selon la France, ces difficultés d'adaptation, tels qu'elles se manifestent dans la redéfinition de leur relation avec l'avionneur Airbus, seraient symptomatiques d'une défaillance de marché.
- (57) Ainsi, le projet MLGD de Daher-Socata serait non seulement soumis à des problèmes de coordination au sein de l'industrie aéronautique (a), mais souffrirait également d'une imperfection et d'une asymétrie de l'information sur les marchés financiers, qui handicapent son financement externe (b), ainsi que de diffusion de connaissances due à un changement du rôle des partenaires de rang 1 dans le secteur aéronautique (c).

a) Problèmes de coordination

- (58) Les autorités françaises considèrent que la structure actuelle du marché mondial et, partant, européen, s'expliquerait par les consolidations intervenues entre la fin des années 1990 et le début des années 2000, qui auraient vu se créer les principaux groupes aéronautiques actuels. Cette mutation structurelle se serait accompagnée d'une évolution comportementale : désormais, les avionneurs, en tant que maîtres d'œuvre, souhaiteraient

que leurs motoristes ou équipementiers abandonnent de plus en plus leur rôle de simples fournisseurs de pièces pour endosser celui de partenaires à risques : au-delà de la simple fourniture d'un matériel répondant à une spécification donnée, ils souhaiteraient que leurs motoristes et équipementiers puissent également prendre en charge le développement des innovations permettant d'accroître la performance des futurs avions.

- (59) Selon les autorités françaises, cette évolution aurait commencé à se concrétiser à l'occasion des derniers programmes d'avions civils, américains comme européens (A380, F7X, B787). Compte tenu de l'inflation des coûts de développement des nouvelles générations¹¹ d'appareils, les grands avionneurs auraient fait le choix de se recentrer sur leur cœur de métier (c'est-à-dire la conception, l'intégration, l'assemblage et la commercialisation des appareils), et d'externaliser plus largement le développement et la production (notamment des aérostructures) afin de partager avec d'autres partenaires industriels les coûts et les risques associés.
- (60) En Europe, cette évolution n'aurait cependant que faiblement affecté les fabricants d'aérostructures, alors qu'au "*niveau mondial, le mouvement [aurait] toutefois été amorcé en 2003 par Boeing avec le B787*", dans la mesure où l'avionneur aurait confié la réalisation de sous-ensembles d'aérostructures importants du B787 à quatre partenaires¹² à risque. Quant à Airbus, le plan Power 8¹³, lancé début 2007, aurait été l'occasion d'amorcer une modification en profondeur de ses relations avec ses sous-traitants, dans le sens d'un "*transfert d'une partie significative des dépenses nécessaires au développement*" des nouvelles générations d'appareils et d'un partage accru des coûts de développement et des risques associés avec d'autres grands partenaires industriels.
- (61) Alors que l'animation, la (re)structuration et la consolidation de l'ensemble de la filière de sous-traitance aéronautique européenne seraient nécessaires pour répondre aux défis technologiques posés par les futurs programmes aéronautiques (notamment sur le composite), cette nouvelle organisation n'impliquerait pas seulement des relations directes entre le constructeur aéronautique et ses sous-traitants, mais des contacts multi-niveaux, entre Airbus et ses partenaires de rang 1 d'une part, entre ces partenaires de rang 1 et leurs propres sous-traitants de rang 2 d'autre part. Ceci étant, les adaptations nécessaires à cette nouvelle méthode de travail n'iraient pas sans poser des problèmes de coordination importants entre les différents acteurs de la chaîne de valeur.
- (62) L'évolution structurelle d'une organisation centralisée "en râteau" à une architecture de type pyramidal, qui délègue les responsabilités à un plus grand nombre d'intervenants, devrait en principe conduire à long terme à un accroissement des compétences technologiques et à une amélioration de la productivité, mais à court terme, elle s'avérerait coûteuse à mettre en place pour les acteurs de la filière. Ainsi, selon les autorités françaises, le jeu normal des forces du marché n'aurait vraisemblablement pas conduit les sous-traitants et/ou les partenaires de rang 1 aéronautiques européens, qui comme Daher-

¹¹ Les autorités françaises ont indiqué que les évolutions technologiques faisaient constamment croître le volume des coûts de développement des nouveaux programmes : par exemple, l'accroissement serait de +110% entre l'A330/340 de base et l'A350.

¹² Spirit, Alenia, Mitsubishi Heavy Industries et Fuji Heavy Industries.

¹³ Les autorités françaises ont indiqué que le but du plan Power 8 était de "*permettre à l'avionneur de restaurer ses marges face à la baisse du dollar et aux difficultés rencontrées sur le programme A380, tout en étant en mesure de lancer le programme A350 et, plus tard, le successeur de l'A320 dans de bonnes conditions*".

Socata sont appelés à devenir partenaires à risque d'Airbus, à supporter le coût de la coordination qu'implique la nouvelle architecture structurelle de type pyramidal.

- (63) A cet égard, la Commission remarque cependant que les difficultés susmentionnés restent d'ordre général et tiennent davantage aux mutations industrielles et organisationnelles du secteur des aérostructures qu'à la conduite d'une quelconque activité spécifique de R&D, sans que les autorités françaises n'aient démontré leur pertinence pour la réalisation du projet MLGD par Daher-Socata. Par conséquent, la Commission est d'avis que l'existence éventuelle de défaillances du marché liées à des problèmes de coordination n'est pas un élément probant au cas d'espèce.

b) Information imparfaite et asymétrique

- (64) Selon les autorités françaises, la réorganisation de l'industrie aéronautique décrite ci-dessus se heurterait à un obstacle financier. Les partenaires financiers potentiels des entreprises aéronautiques se montreraient réticents à accompagner cette évolution industrielle : à titre d'exemple, la cession de certains sites d'Airbus (envisagée afin de "*constituer des partenaires d'aérostructures capables de prendre en charge des lots majeurs, tels que la pointe avant de l'A350 XWB*") aurait buté sur l'absence d'accord sur le financement des repreneurs potentiels (respectivement MT Aerospace et Latécoère). Faute de transaction, les sites¹⁴ auraient alors été filialisés au sein d'EADS.
- (65) Les autorités françaises considèrent en outre que la capacité financière des entreprises concernées serait aujourd'hui obérée par les investissements lourds faits sur les programmes en cours (A380, F7X, B787) et par les efforts consentis pour suivre l'augmentation des cadences de production. La volonté des avionneurs de réduire très fortement leurs coûts et la parité fluctuante de la devise américaine ne permettraient pas d'escompter une régénération rapide de leurs marges. La situation serait en outre largement aggravée par la crise économique et financière actuelle.
- (66) Les autorités françaises en concluent que "*la surface financière et technique des industriels européens des aérostructures ne leur permet pas d'investir au bon niveau sur le programme A350XWB et de mener les adaptations qui leur sont nécessaires*", c'est-à-dire pour réaliser les regroupements ou les investissements industriels requis, et ceci c'autant plus que les programmes aéronautiques comme l'A 350 XWB mené par Airbus et dont Daher-Socata est partenaire, apparaissent comme particulièrement risqués (i), et ne permettent pas aux financiers d'avoir une visibilité suffisante en termes de rentabilité du projet (ii).

i. Risques et complexité de la recherche

- (67) Les autorités françaises ont indiqué que le succès du projet MLGD de Daher-Socata étant lié au développement et à la commercialisation de l'appareil, il subissait en premier lieu un risque systémique associé au programme A350 XWB d'Airbus. Les risques endossés par Airbus tiennent à l'ensemble des difficultés qui sont *a priori* susceptibles d'avoir un impact sur le programme A350 XWB, qu'elles soient endogènes au programme (par exemple, tenant aux choix technologiques, industriels ou commerciaux effectués par Airbus et

¹⁴ En Allemagne, *Premium Aerotech* regrouperait les sites de Varel, Nordenham et Augsburg, alors qu'en France, *Aérolia* regrouperait ceux de Saint-Nazaire et Méaulte.

l'ensemble de ses partenaires et sous-traitants) ou exogènes (par exemple, réduction massive de la demande due à une crise affectant le transport aérien dans son ensemble).

- (68) En ce qui concerne le projet MLGD en tant que tel, les risques endogènes les plus importants sont ceux en lien avec le respect du planning des livraisons et des objectifs de masse de l'appareil :
- (a) Pour ce qui est du premier, il ne peut être exclu que les phases de conception et de développement prennent du retard par rapport au calendrier initial. Il s'agit en réalité d'un risque systémique, dans la mesure où la défection d'une seule pièce peut faire dériver le calendrier du programme de développement dans son ensemble. Au-delà d'une valeur critique, le retard du projet peut compromettre la viabilité commerciale de l'ensemble du programme¹⁵, voire conduire à son arrêt.
 - (b) En ce qui concerne le second, le non-respect des objectifs de masse de l'appareil réduit les performances intrinsèques de l'avion. Son rayon d'action ou le nombre des passagers qu'il peut transporter sont alors moindres qu'escompté. Si la différence par rapport au projet initial franchit un seuil limite, la viabilité commerciale du programme peut également être compromise. Ce peut être notamment le cas si la masse à vide de l'avion ne lui permettrait plus de réaliser certains types de trajets sans escale.
- (69) Au cas d'espèce, ces risques technologiques sont particulièrement prégnants : les autorités françaises ont ainsi indiqué que le projet MLGD visait de véritables ruptures technologiques. Daher-Socata devra maîtriser des concepts et acquérir des compétences dont l'entreprise ne disposait pas antérieurement, notamment pour le développement d'une solution en [...].
- (70) Par ailleurs, les grandes dimensions des trappes imposent à Daher-Socata de développer des compétences sur un nouveau procédé industriel ([...]) qui permettra la mise au point d'une nouvelle technologie ([...]) garantissant la satisfaction du client. Ce développement présente un double défi : une conception inédite et originale et la mise au point d'une nouvelle technologie.
- (71) Il ressort de ce qui précède que le projet MLGD est soumis à des risques technologiques importants, notamment liés à l'utilisation de matériaux composites et aux objectifs de masse ambitieux. Compte tenu de la complexité technologique des activités de R&D menées par Daher-Socata, les établissements financiers ne disposeraient pas d'une visibilité suffisante pour en apprécier les risques, ni les perspectives de profit. Dès lors, le projet MLGD souffrirait de contraintes financières qui s'expliqueraient par cette asymétrie d'information.

ii. Les contraintes financières externes

- (72) Du fait de ces risques importants, les industriels spécialisés dans les aérostructures, comme Daher-Socata, subissent globalement un défaut généralisé de financement, qui la crise économique et financière actuelle accentue encore.

¹⁵ Les autorités françaises ont donné l'exemple du programme B787 de Boeing, qui a subi en 2009 de nombreuses annulations de commandes suite au retard que l'avionneur avait pris dans ses livraisons.

- (73) Pour un projet de R&D aussi spécifique que le MLGD, les problèmes d'information imparfaite et asymétrique concernent au premier chef les difficultés des entreprises du secteur à obtenir un financement bancaire traditionnel. Cet obstacle est d'autant plus important que les projets concernés s'étendent sur plusieurs années (vingt ans minimum) et visent des ruptures technologiques significatives. Plus en particulier, le secteur aéronautique semble caractérisé par deux obstacles majeurs qui empêcheraient les entreprises d'accéder au crédit sur les marchés financiers :
- (a) D'une part, des clauses de confidentialité incluses dans les contrats aéronautiques entre l'avionneur et son partenaire à risque interdisent la communication d'informations intelligibles pour les éventuels partenaires financiers ;
 - (b) D'autre part, les caractéristiques technologiques des projets de R&D, telles que celles décrites ci-dessus, ne sont pas parfaitement définies à la signature du contrat avec l'avionneur. De ce fait, les éléments financiers peuvent évoluer au cours du temps, du fait de nouvelles conditions internes (propres à Daher-Socata, au cas d'espèce) ou de nouvelles exigences externes (émanant de l'avionneur ou des sous-traitants de rang 2). Cette absence de définition précise et définitive du projet et de ses coûts rend le recours à un financement externe sur les marchés financiers particulièrement difficile.
- (74) En outre, au cas d'espèce et tel qu'il en découle de l'analyse présentée au point (108) ci-dessus, la rentabilité du projet MLGD sans aide semble bien inférieure (d'environ [...] points de base) au niveau de rentabilité normalement requis pour des projets comparables dans le secteur aéronautique ("*hurdle rate*"). Elle ne permettrait donc pas à Daher-Socata de garantir un rendement acceptable aux investisseurs privés, qui par conséquent ne seraient pas enclins à investir dans ce type de projet.
- (75) Même si les autorités françaises n'ont apporté aucune preuve démontrant le refus d'un intermédiaire financier à s'engager dans le projet porté par Daher-Socata, compte tenu des handicaps exposés ci-dessus, il apparaît en effet que le financement bancaire d'un projet tel que MLGD est par nature très difficile à obtenir.
- c) La diffusion de connaissances
- (76) La mutation structurelle qui caractérise le secteur européen des aérostructures, telle que décrite au paragraphe (58) ci-dessus, s'accompagne par le passage d'une architecture "en râteau", où chaque sous-traitant est en rapport direct avec l'avionneur, à une architecture de type pyramidal où un faible nombre de partenaires à risque de rang 1 anime les activités d'une "grappe" de sous-traitants, ce qui permet une meilleure diffusion des connaissances dans l'ensemble de la filière. Dans la mesure où les sous-traitants concernés se trouvent, par ailleurs, parfois être des concurrents, le soutien octroyé permet donc de favoriser la mise en place de partenariats et la diffusion de l'information entre des sociétés qui ont potentiellement des intérêts divergents.
- (77) Dans ce contexte, les autorités françaises soulignent ainsi que l'aide octroyée contribuera à la définition et à la mise en place de ce nouveau métier de partenaire à risque de rang 1, ainsi qu'au développement des responsabilités qu'il implique (y compris pour ce qui est des activités de certification propres à leur sous-ensembles) en termes de coordination/animation de la filière de sous-traitance et de diffusion des savoir-faire, notamment vers les PME.

d) Conclusion sur les défaillances de marché

- (78) Au cas d'espèce, la Commission note qu'avant qu'Airbus ne procède à son choix d'externaliser ces activités, les services de conception et de développement de sous-ensembles d'aérostructures n'étaient pas encore disponibles de façon généralisée sur le marché européen, qui ne comptait pas suffisamment de partenaires à risque, mais seulement des sous-traitants auxquels seule la production – et non le développement – de ces éléments pouvait être confiée.
- (79) Au vu de ce qui précède, la Commission considère que le projet MLGD va vraisemblablement générer des effets bénéfiques importants dans la Communauté. L'aide que la France envisage de lui octroyer permettra de pallier une défaillance de marché, caractérisée principalement par une imperfection et une asymétrie d'information sur les marchés financiers, qui freinent le financement des activités des entreprises aéronautiques, dont les risques et les profits associés sont mal appréciés par les pourvoyeurs de capitaux.
- (80) En conséquence, la Commission considère que le projet MLGD est affecté par certaines défaillances de marché parmi celles décrites au point 7.3.1 de l'Encadrement R&D&I et qu'en conséquence, il ne serait probablement pas poursuivi en l'absence d'aide d'État.

3.4.2. *Moyen d'action adapté*

- (81) Les autorités françaises estiment que l'aide d'État notifiée constitue un instrument adapté pour permettre la réalisation du projet MLGD et remédier aux défaillances de marché identifiées. Selon elles, aucun autre moyen d'action ne permettrait d'obtenir le même résultat sans induire un effet de distorsion de la concurrence et des échanges plus important.
- (82) Les autorités françaises remarquent que le projet MLGD présente toutes les caractéristiques propres aux investissements dans le domaine aéronautique : constant besoin en innovations, investissements lourds associés à d'importants risques technologiques, avec un retour attendu seulement sur le long terme. Pour ces raisons, les autorités françaises estiment que l'avance remboursable constitue un moyen d'action adapté en ce qu'il permet un partage de risques entre l'État et l'industriel, aussi bien au plan technologique que commercial.
- (83) Les autorités françaises soutiennent dès lors que ce mode de soutien ne confère pas à Daher-Socata un avantage indu en cas de réalisation du projet, puisque l'avance de l'État sera alors remboursée avec intérêt, puis bénéficiera de redevances après extinction de la dette actualisée au taux en vigueur.
- (84) La Commission estime elle aussi que le recours à une telle aide d'État apparaît être un moyen d'action adapté pour inciter Daher-Socata à réaliser le projet MLGD.

3.4.3. *Effet d'incitation et nécessité de l'aide*

- (85) Les aides d'État doivent avoir un effet d'incitation, c'est-à-dire déclencher chez les bénéficiaires un changement de comportement les amenant à intensifier leurs activités de R&D.
- (86) Le chapitre 6 de l'Encadrement R&D&I prévoit des conditions formelles démontrant l'effet d'incitation des aides à la recherche industrielle inférieures à 10 millions d'euros. Le

respect de la condition relative à la date de démarrage du projet est analysé au point a) ci-dessous.

(87) L'Encadrement R&D&I précise cependant que les indicateurs mentionnés en son chapitre 6 peuvent être insuffisants pour démontrer l'effet d'incitation des aides supérieures à 10 millions d'euros, comme au cas d'espèce. La Commission analyse donc, au point b), l'effet d'incitation des aides accordées à Daher-Socata, conformément aux critères additionnels prévus par le point 7.3.3 de l'Encadrement R&D&I.

a) Date de démarrage du projet

(88) Le chapitre 6 de l'Encadrement R&D&I indique que l'aide est dépourvue d'effet d'incitation lorsque les activités de R&D ont démarré avant la demande d'aide adressée par le bénéficiaire aux autorités nationales.

(89) Comme décrit en détail à la section 2.2), le groupe Daher a postulé pour l'aide pour le projet MLGD le 30 juillet 2007 et a reçu un accord de principe en août 2007; de son côté l'entreprise Socata a postulé le 8 juillet 2008 et a reçu un accord de principe le 30 juillet 2008, les travaux ayant commencé le jour même.

(90) Comme décrit au paragraphe (15), après la signature du contrat avec Airbus, les deux sociétés ont fusionné et, une fois que le nouveau groupe Daher-Socata était créé en janvier 2009, la demande d'aide originale a été mise à jour pour tenir compte de l'existence de cette nouvelle entité juridique. Par conséquent, Daher-Socata a présenté le 2 février 2009 une version mise à jour de la demande originale.

(91) Les autorités françaises ont confirmé que, d'un point de vue technologique, le projet soumis par Daher-Socata était identique à celui soumis par Socata en juillet 2008. La demande d'aide renouvelée a donc uniquement reflété le changement dans la structure juridique de l'entreprise. Il peut donc être conclu que la demande d'aide a été faite avant le commencement du projet.

(92) En conséquence, les dispositions formelles du chapitre 6 de l'Encadrement R&D&I ont bien été respectées en l'espèce.

b) Effet d'incitation de l'aide au niveau de Daher-Socata

(93) L'Encadrement R&D&I précise que les indicateurs de son chapitre 6 (augmentation du montant total affecté à la RDI, de la taille, de la portée ou du rythme du projet) peuvent être insuffisants pour démontrer l'effet d'incitation des aides à la recherche industrielle supérieures à 10 millions d'euros.

(94) Les autorités françaises ont soumis les renseignements supplémentaires requis en vertu du point 7.3.3 de l'Encadrement R&D&I.

i. Analyse contradictoire

(95) Selon les autorités françaises, sans le soutien de l'État, Daher-Socata, qui au demeurant n'existerait probablement pas, n'aurait pas eu l'occasion d'investir ni sur le projet MLGD ni sur aucun projet alternatif. En particulier, Daher-Socata n'aurait pas pu entamer le projet, à la fois pour des contraintes financières internes, pour des raisons liées à la spécificité des activités de recherche qui seront menées (qui ne permettent pas

d'application à une autre pièce d'aérostructure) et du fait des engagements spécifiques figurant au contrat signé avec Airbus (qui rendent vain tout projet alternatif, quel qu'il soit).

– *les contraintes financières internes de Daher-Socata*

- (96) Le rachat de Socata par Daher a réduit significativement les capacités financières du groupe. Les autorités françaises indiquent à cet égard que l'entreprise ne pourrait pas financer le projet par ses propres moyens, en raison de sa faible capacité d'autofinancement et de sa sous-dotation en capital. En effet, le niveau d'endettement de l'entreprise (ratio dettes sur fonds propres) est passé de [...] avant la fusion avec Socata, à [...] après.
- (97) Les autorités françaises soulignent qu'avant le rachat de Socata, le ratio d'endettement du groupe Daher lui aurait, en principe, permis de financer les coûts non-récurrents d'un projet comme le MLGD, mais que les moyens de production de Daher se trouvaient toutefois saturés par les lots d'aérostructures déjà en production. Il aurait donc fallu à Daher financer, en plus du développement de la trappe de train de l'A350XWB, tout l'outil industriel nécessaire à leur production.
- (98) De son côté, Socata disposait d'un outil de production industriel dont le plan de charge risquait de ne plus être assuré au-delà d'un horizon de 5 à 7 ans, mais sans la capacité financière pour financer les coûts non-récurrents d'un nouveau programme d'aérostructures.
- (99) Dans ces conditions, même si le groupe Daher a effectué une augmentation de capital en avril 2009¹⁶ qui lui a permis de ramener le ratio d'endettement sur les fonds propres à [...], cette augmentation est intervenue bien après le lancement du projet MLGD et, en tant que tel, n'avait nullement vocation à financer des activités de R&D.

– *la spécificité des activités de recherche*

- (100) En plus des contraintes de financement décrites ci-dessus, les autorités françaises soulignent que le contrat liant Airbus à Daher-Socata est un engagement de livrer les MLGD de l'A350 XWB, sans que l'entreprise ne puisse *a priori* prévoir de scénario d'interruption des livraisons. Ainsi, les activités de recherche relatives à ce programme sont spécifiques aux trappes de train principal de l'A350XWB et aucune étude n'a été lancée jusqu'à présent pour démontrer la faisabilité d'une extension de ce concept à un autre produit.
- (101) Dans ce contexte, l'absence, à court ou moyen terme, d'autres programmes structurants de développement d'un nouvel avion qui permettraient éventuellement (mais sans certitude) d'appliquer certains des résultats des recherches menées dans le cadre du projet ou le [...] à une autre pièce d'aérostructure, empêche d'envisager tout scénario contrefactuel pertinent et crédible pour Daher-Socata : en l'absence du programme MLGD, Daher-Socata ne disposerait donc d'aucun projet alternatif.
- (102) De façon plus générale, sans le soutien de l'État, la fusion entre Daher et Socata ne serait probablement pas intervenue et par conséquent l'entreprise n'aurait pas l'occasion

¹⁶ L'augmentation de capital a été souscrite par FSI (Fonds d'investissement stratégique) pour 68 millions EUR, ainsi que par Aerofund I et Aerofund II pour 7 millions EUR.

d'investir dans le projet MLGD : Daher aurait vraisemblablement continué ses autres activités dans le secteur aéronautique et Socata, pour sa part, serait toujours une sous-traitante d'Airbus.

ii. Le changement visé

- (103) Dans la mesure où l'aide permet de réaliser le projet, elle implique par conséquent une augmentation des dépenses de R&D totales correspondant au coût du projet, c'est-à-dire de 30,852 millions d'euros. En termes relatifs, ceci se traduit au niveau de Daher-Socata par une augmentation du ratio coûts de R&D/chiffre d'affaires, en moyenne de [...] %, à [...] % sur toute la durée du projet.
- (104) Par conséquent, il peut être conclu que l'aide est de nature à modifier le comportement du bénéficiaire.

iii. Processus de décision du bénéficiaire et niveau de rentabilité

- (105) Au chapitre 6 de l'Encadrement R&D&I, il est mentionné que l'effet d'incitation sera analysé sur la base de plusieurs indicateurs : précision du changement visé, analyse contradictoire, niveau de rentabilité, montant des investissements et calendrier des flux de trésorerie, niveau de risque. Concernant le niveau de rentabilité, différents indicateurs sont identifiés, notamment la valeur actuelle nette ("VAN") du projet, et le taux de rendement interne ("TRI"). Il est également précisé que "*peuvent servir d'éléments d'appréciation des états financiers et des plans d'entreprise concernant des informations sur les prévisions de demande, des prévisions de coûts, des prévisions financières, des documents présentés à un comité d'investissement développant divers scénarios d'investissement ou des documents fournis aux marchés financiers*".
- (106) Pour Daher-Socata, les autorités françaises ont fourni les critères standards de décision d'investissement (VAN, TRI, délai de récupération du capital, exposition financière maximale) à la Commission, calculés sur une période correspondant à la durée totale du projet (soit [...], qui comprend donc également la phase d'industrialisation), avec et sans avance remboursable.
- (107) Tel que le montre le tableau ci-dessous, la VAN du projet sans aide aurait été [...] positive, alors qu'elle atteint presque [...] millions d'euros avec l'aide. En même temps, l'aide augmente le TRI, et donc la rentabilité financière du projet à un niveau acceptable pour la société, et ceci d'autant plus que le délai de récupération du capital devient [...] plus court ([...] au lieu de [...]) et que l'exposition financière maximale de Daher-Socata se réduit également (de [...] millions d'euros à [...] millions d'euros)¹⁷.

17 Pour le calcul, les autorités françaises utilisent un taux d'actualisation de [...]%, correspondant au WACC (coût moyen pondéré du capital) de Daher-Socata, calculé après impôts sur la base des paramètres internes du groupe. Dans ce contexte, les autorités françaises ont en outre cité une étude de Price Waterhouse Coopers selon laquelle le WACC des différentes entreprises actives dans le secteur aéronautique européen serait également de l'ordre de 9%. Voir : Report to the Department for Business, Enterprise and Regulatory Reform on the application for Launch Investment by GKN towards the A350 XWB programme, 23/06/2008

Tableau 2: Indicateurs financiers du projet MLGD

	Projet MLGD avec aide	Project MLGD sans aide
VAN (M€)	[...]	[...]
TRI	[...]%	[...]%
Délai de récupération du capital	[...]	[...]
Exposition financière maximale (M€)	[...]	[...]

- (108) Sans avance remboursable, le TRI du projet serait de [...] % : même si ce chiffre est du même ordre de grandeur que le WACC (coût moyen pondéré du capital) de Daher-Socata ([...]), une telle valeur reste [...] inférieure au TRI normalement requis pour des projets comparables dans le secteur aéronautique, compte tenu des risques associés ; le taux demandé par un investisseur privé pour financer ce type de projets risqués (« *hurdle rate* ») a été estimé entre 12,5% et 14,5% par Price Waterhouse Coopers¹⁸. En revanche, le TRI du projet avec l'aide passe à [...] %, ce qui serait [...] au-dessus de l'intervalle estimé pour le *hurdle rate* généralement requis dans le secteur.
- (109) Bien que cette analyse de rentabilité ne tienne pas en compte les avantages stratégiques potentiels du projet pour Daher-Socata, l'impact de l'aide est encore plus évident quand le risque du projet est également pris en considération. Avec l'avance remboursable, le gouvernement français devient en effet un partenaire à risque de Daher-Socata, ce qui signifie que, dans un scénario pessimiste, des ventes plus faibles seraient partiellement compensées par de plus faibles remboursements au gouvernement français. Par conséquent, l'avance remboursable réduit le risque d'investissement global pour Daher-Socata.
- (110) En définitive, le support des pouvoirs publics permet à Daher-Socata de développer le projet MLGD, en lui apportant les moyens financiers nécessaires et en réduisant son exposition financière maximale.

iv. Analyse financière, montant des investissements et flux de trésorerie

- (111) Pour le projet MLGD, l'entreprise réalisera un investissement de départ important d'un montant total de 30,852 M€ répartis sur 9 années au titre des seules dépenses de R&D éligibles.
- (112) La durée du plan d'affaires est par ailleurs très longue : en cas de succès, les premières ventes n'interviendront qu'en [...] et se prolongeront jusqu'à [...]. Sans aide, compte tenu des investissements initiaux, le projet n'atteindrait la profitabilité qu'à partir de [...], les *cash-flows* disponibles ne devenant positifs qu'après la [...]ième année.
- (113) Dans ce contexte, les autorités françaises soulignent par ailleurs qu'il n'est pas pertinent de comparer les flux de liquidité et les niveaux d'investissement du projet MLGD avec ceux

18 Note de bas de page 17

des projets historiques de Daher-Socata, compte tenu du changement de taille critique de l'entreprise, de l'évolution des pratiques des avionneurs vis à vis de leurs partenaires, et du fait que le précédent programme structurant (A380) a été lancé il y a presque dix ans.

v. Niveau de risque

- (114) De façon générale, plus la technicité d'un projet de R&D est grande, plus la probabilité d'échec augmente. En l'espèce, compte tenu de l'ambition scientifique et de la durée du programme, les risques attachés au projet MLGD sont importants car le développement technologique des nouvelles générations d'aérostructures exigent que soient mis en place de nouveaux processus de développement, de nouveaux outils et des nouveaux modes de production.
- (115) La description détaillée des risques liés au projet MLGD a été fait au point 3.4.1.b) ci-dessus.

vi. Évaluation continue

- (116) Au titre du dernier alinéa du point 7.3.3 de l'Encadrement R&D&I, la Commission considère comme positif au regard de l'effet d'incitation qu'une évaluation continue de l'avancement du projet soit prévue.
- (117) Au cas d'espèce, les autorités françaises expliquent que ce suivi est assuré par :
- (a) la transmission de comptes-rendus d'avancement réguliers,
 - (b) la vérification par les services de la Direction générale pour l'armement du franchissement de jalons techniques permettant d'attester du bon déroulement du programme, et donc du versement des différentes tranches du soutien,
 - (c) des réunions d'avancement, qui associeront Daher-Socata, les services de la Direction générale de l'aviation civile et les services de la Direction générale pour l'armement, permettant de vérifier le bon déroulement du programme,
 - (d) la présentation de factures préalablement à tout paiement, et, pour le paiement du solde, une attestation des commissaires aux comptes, par les déclarations de livraison mensuelles qui donnent lieu à remboursement, ainsi que par une remise à jour régulière de la situation commerciale du programme et des prévisions de livraison.

vii. Conclusion sur l'effet d'incitation

- (118) Au regard de ce qui précède, et notamment des éléments relatifs aux niveaux de rentabilité et aux indicateurs financiers présentés ci-dessus, la Commission est en mesure de conclure que Daher-Socata n'entreprendrait pas le projet MLGD si l'aide d'État en objet ne lui était pas octroyée.

3.4.4. Proportionnalité de l'aide

- (119) L'analyse de la proportionnalité des aides d'État à la R&D est réalisée tout d'abord au moyen des conditions formelles prévues par la section 5.1 de l'Encadrement R&D&I. Le respect de ces conditions est analysé au point a) ci-dessous, en ce qui concerne les

catégories de recherche et les coûts éligibles, au point b) ci-dessous, en ce qui concerne les intensités d'aide et au point c) ci-dessous, en ce qui concerne les avances remboursables.

(120) L'Encadrement R&D&I précise qu'indépendamment des critères visés au chapitre 5, des informations complémentaires sont nécessaires pour démontrer la proportionnalité des aides à la recherche industrielle supérieures à 10 millions d'euros. En conformité avec le point 7.3.4 de l'Encadrement R&D&I, la Commission analyse donc au point e) ci-dessous dans quelle mesure l'aide accordée à Daher-Socata est proportionnelle et limitée au minimum nécessaire. Enfin, le respect des règles de cumul précisées au chapitre 8 de l'Encadrement R&D&I est vérifié au point d) ci-dessous.

a) Catégories de recherche et coûts éligibles

(121) Conformément au point 5.1.1 de l'Encadrement R&D&I, la Commission s'est référée à sa propre pratique pour vérifier la répartition des activités de R&D entre les catégories de recherche industrielle et de développement expérimental.

(122) En l'espèce, comme décrit à la section 2.4, les axes d'innovations principales du projet de recherche répondent aux critères d'activités de R&D du fait qu'ils nécessitent la mise en œuvre de moyens spécifiques pour aboutir à un résultat escompté mais non garanti.

(123) En définitive, l'examen de la description détaillée des travaux permet à la Commission de conclure que la répartition proposée par les autorités françaises correspond bien aux définitions données aux points 2.2 f) et g) de l'Encadrement R&D&I.

(124) Enfin, la Commission a vérifié que les coûts éligibles proposés par les autorités françaises sont bien conformes aux coûts identifiés par le point 5.1.4 de l'Encadrement R&D&I :

- les dépenses de personnel correspondent aux chercheurs, techniciens et autres personnels d'appui dans la mesure où ils sont employés pour le projet MLGD ;
- le coût des instruments et du matériel est retenu dans la mesure où et aussi longtemps qu'il est utilisé pour le projet MLGD ;
- la sous-traitance couvre les coûts de la recherche contractuelle, coûts des services de consultants et des services équivalents utilisés exclusivement pour le projet MLGD ;
- les frais généraux se limitent aux frais généraux additionnels supportés directement du fait du projet MLGD.

b) Intensité des aides en faveur des projets de R&D

(125) Alors que l'intensité de l'aide sera de 40%, ce taux est inférieur (ou égal) aux 40% de coûts admissibles pour la phase de développement expérimental et aux 60% pour la phase de recherche industrielle prévus pour ce type d'activités au point 5.1.5 de l'Encadrement R&D&I.

c) Avances remboursables

(126) En ce qui concerne les conditions de remboursement des avances, la Commission doit, conformément au point 5.1.5 de l'Encadrement R&D&I, vérifier qu'elles ont été établies sur la base d'une hypothèse prudente et raisonnable.

- (127) Au cas d'espèce, les hypothèses retenues par les autorités françaises sont fondées sur un échéancier prévisionnel de livraisons plus conservateur que celui d'Airbus, non seulement par prudence, dans un souci de limiter le risque partagé par l'État, mais aussi pour tenir compte du fait que le risque assumé par les partenaires d'Airbus est comparativement moins grand que celui assumé par l'avionneur lui-même.
- (128) Dans la mesure où ce choix n'avantage pas le bénéficiaire de l'aide, il ressort de ce qui précède qu'en ce qui concerne les avances remboursables, la mesure notifiée est en ligne avec les dispositions du point 5.1.5 de l'Encadrement R&D&I.

d) Cumul

- (129) Les autorités françaises ont indiqué que l'aide ne pourrait pas être cumulée avec des aides reçues par d'autres autorités locales, régionales, nationales ou communautaires pour couvrir les mêmes coûts éligibles.
- (130) La Commission est donc en mesure de conclure que les règles de cumul définies au chapitre 8 de l'Encadrement R&D&I sont bien respectées.

e) Aide limitée au minimum

- (131) Dans le cadre de l'examen approfondi de l'aide attribuée à Daher-Socata, les autorités françaises ont présenté des informations complémentaires garantissant que l'aide est limitée au minimum nécessaire, tel que requis par le point 7.3.4 de l'Encadrement R&D&I.
- (132) En premier lieu, il convient de rappeler que l'aide est limitée à 40% des coûts éligibles bien que les coûts éligibles soient essentiellement des coûts liés à la recherche industrielle, laquelle aurait pu bénéficier d'une intensité de 60%.
- (133) En deuxième lieu, il convient de relever que les avances remboursables permettent aux entreprises de partager avec l'État les risques associés au programme, et qu'elles seront donc remboursées avec un taux d'intérêt approprié. En cas de déroulement du programme conformément aux prévisions initiales, l'État percevra, au-delà du remboursement du principal et des intérêts, une redevance assise sur le chiffre d'affaires réalisé par l'entreprise.
- (134) Ceci étant, dans le scénario médian des plans d'affaires, les remboursements actualisés seront supérieurs aux avances actualisées. Dans l'hypothèse d'une réussite allant au-delà de l'issue favorable, la France continuera de percevoir des versements allant au-delà du remboursement du montant de l'avance, y compris des intérêts au taux d'actualisation établi par la Commission. En cas d'échec ou de succès partiel du projet, l'avance ne sera pas intégralement remboursée, mais un remboursement proportionnel au degré de réussite du projet sera opéré. En particulier, le programme serait un échec partiel si le nombre de trappes de train principal livrées en [...] ans était inférieur à la cible de [...], prise comme référence pour l'établissement du schéma de remboursement. Dans ce cas, aucun remboursement ne serait demandé à Daher-Socata au-delà des sommes déjà remboursées.
- (135) Enfin, tel qu'il a été démontré lors de l'analyse du niveau de rentabilité du projet, et notamment au vu du « hurdle rate » généralement requis dans le secteur pour des projets comparables, une aide de moindre importance ne permettrait vraisemblablement pas à Daher-Socata de mener le projet MLGD.

(136) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que l'aide versée à Daher-Socata est limitée au minimum nécessaire.

f) Conclusion sur la proportionnalité de l'aide

(137) En conclusion, pour l'ensemble des raisons évoquées ci-avant, la Commission estime que l'aide accordée à Daher-Socata est proportionnée.

3.5. Distorsion de la concurrence et des échanges

(138) Le point 7.1 de l'Encadrement R&D&I précise que l'examen approfondi des aides d'un montant élevé a pour objet de garantir qu'elles ne faussent pas la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun, mais qu'elles contribuent bien à ce dernier.

3.5.1. Identification des marchés pertinents

(139) Il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission¹⁹, que le marché concerné au cas d'espèce serait celui des aérostructures, considéré comme de dimension mondiale, qui pourrait éventuellement être segmenté en fonction du type d'aérostructures (par exemple : ailes, portes, fuselages, nacelles).

(140) Les autorités françaises indiquent qu'on peut évaluer à environ soixante le nombre de sociétés qui, dans le monde, fournissent des sous-ensembles structurels aux constructeurs aéronautiques, en qualité de partenaire de premier rang. Beaucoup de ces partenaires produisent des pièces aérostructures très diverses, et tous peuvent aisément passer de la production d'un type d'aérostructures à un autre, à l'exception de quelques sous-ensembles structurels très complexes nécessitant des compétences particulières et constituant, de fait, des marchés de niche. Les industriels susceptibles de se porter candidats à la réalisation de trappes de train du type de la MLGD de l'A350 XWB sont donc nombreux et de taille très variable (par exemple : EADS Casa, Sacesa, Patria, Alenia, Alestis, Aernnova, Latécoère, Vought, Sogerma, Spirit, KHI, FHI, MHI, KAI, Sabca, Stork).

(141) Hormis pour quelques sous-ensembles spécifiques très complexes et de grande taille, comme les pointes avant, la segmentation du marché des aérostructures en fonction de la taille des appareils concernés n'est pas pertinente, même si les aérostructures des avions les plus gros présentent des contraintes spécifiques et un dimensionnement particulier des moyens industriels à mettre en œuvre.

(142) De plus, compte tenu de l'importance croissante des composites dans l'aéronautique, liée notamment à leur gain de masse par rapport à l'équivalent métallique, la plupart des producteurs majeurs d'aérostructures, notamment les partenaires de premier rang des avionneurs, ont développé des compétences dans le domaine des composites.

(143) Par conséquent, même si la production d'aérostructures composites ou métalliques nécessite la maîtrise de technologies et de moyens de production très différents, il existe une véritable substituabilité des produits, et il est indispensable pour un partenaire de rang 1 de maîtriser les deux technologies et d'être en mesure de réaliser les arbitrages pertinents. Les autorités françaises estiment ainsi que la distinction métal/composite n'est pas pertinente lorsqu'il s'agit des partenaires de premier rang.

¹⁹ Décision de la Commission du 15 septembre 2009, Aide d'État à GKN – N 357/2009.

- (144) Ceci étant, la taille du marché mondial des aérostructures peut être estimée entre 30 et 35 milliards de dollars et sur ce montant, le chiffre d'affaires global des partenaires de rang 1 peut être estimé à 14 milliards de dollars²⁰.

3.5.2. Impact sur les marchés

- (145) Conformément au point 7.4 de l'encadrement R&D&I, les aides à la R&D peuvent fausser la concurrence de trois manières distinctes :
- elles peuvent fausser les incitants dynamiques des opérateurs à investir ;
 - elles peuvent créer ou maintenir des positions de pouvoir de marché ;
 - elles peuvent perpétuer une structure de marché inefficace.

a) Distorsion des incitants dynamiques

- (146) L'Encadrement R&D&I indique que la principale préoccupation que soulèvent les aides à la R&D concerne le risque qu'elles faussent les incitants dynamiques des entreprises concurrentes à investir. En effet, la probabilité de succès des activités de R&D augmentant avec l'octroi d'une aide, l'entreprise bénéficiaire pourrait accroître sa présence sur le marché visé et, de ce fait, mener les concurrents à réduire leurs plans d'investissements initiaux sur ce marché (effet d'assèchement).

- (147) Le point 7.4.1 de l'Encadrement R&D&I prévoit plusieurs indicateurs susceptibles d'atténuer la distorsion des incitants dynamiques. Les indicateurs les plus pertinents, au regard des caractéristiques du projet, sont présentés ci-dessous.

i. Montant de l'aide

- (148) L'aide à Daher-Socata est d'un montant de 12,340 millions d'euros. Elle sera versée sur une durée de [...] ans, ce qui conduit à une aide annuelle moyenne de [...] millions d'euros. Ce montant d'aide n'apparaît pas significatif au vu du montant global des dépenses de R&D et du haut niveau d'intensité technologique dans le secteur aéronautique, lequel présente un taux moyen de dépenses R&D autour de 15% du chiffre d'affaires²¹. Par conséquent, l'aide octroyée à Daher-Socata n'apparaît pas particulièrement significative au regard des sommes communément investies en R&D dans ce secteur.

ii. Proximité du marché / catégorie d'aide

- (149) Le projet MLGD est principalement constitué de recherche industrielle. Alors que ces travaux sont en principe relativement éloignés du marché, et de ce fait moins susceptibles de contribuer à exercer un effet d'assèchement, au cas d'espèce, la Commission retient que le projet vise *in fine* le développement de produits qui font l'objet d'un contrat de livraison à Airbus, et ne considère donc pas que critère soit pertinent.

iii. Barrières à la sortie

- (150) Les autorités françaises expliquent que Daher-Socata pourrait éventuellement appliquer les technologies utilisées pour la réalisation de la MLGD ([...]) sur d'autres pièces

²⁰ Décision de la Commission du 15 septembre 2009, Aide d'Etat à GKN – N 357/2009.

²¹ Décision de la Commission du 8 Octobre 2008, Aide d'Etat N679/07 – Soutien de l'Agence de l'innovation industrielle en faveur du programme « DEFI Composite »

d'aérostructures. Néanmoins, comme pour toute application à une pièce différente, pour un aéronef différent, un tel débouché pour ces technologies impliquerait la réalisation préalable d'importantes études complémentaires.

- (151) Il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission²² que les obstacles pour sortir de l'industrie aérospatiale sont très élevés, du fait de l'intensité en capital de cette industrie, qui exige des investissements préalables (*upfront investments*) très importants dans des programmes de R&D et requiert un équipement technique d'ingénierie hautement spécialisé, qui ne peut pas être facilement être utilisé pour fabriquer d'autres produits ou être vendu à d'autres industries.
- (152) La Commission conclut que le bénéficiaire de l'aide, ses concurrents, ainsi que tout nouvel entrant potentiel dans ce marché, seraient tous confrontés aux mêmes obstacles dirimants à la sortie de cette industrie : importance du capital requis pour financer les investissements préalables nécessaires en R&D et les dépenses d'équipement. En conséquence, l'aide d'État faisant l'objet de la présente décision ne devrait pas être de nature à dissuader les acteurs du marché à continuer d'innover.

iv. Incitations à se disputer un marché futur

- (153) Le projet concerne le développement de trappes de train principal en composite pour équiper les futures générations d'avions. Dans ce sens, l'aide pourrait modifier les incitations des acteurs de l'industrie des aérostructures à se disputer un marché futur.
- (154) Selon les autorités françaises, l'acquisition par Daher-Socata de compétences par le biais du projet MLGD n'apparaît pourtant pas de nature à dissuader d'autres acteurs du marché de mener leurs propres projets de recherche et développement sur ce segment, ou sur des segments connexes, en considération de l'importance de la demande (Airbus, Boeing, Embraer, Bombardier, Dassault Aviation, les nouveaux arrivants russes, chinois, japonais) et du fait que la plupart des nombreux acteurs du marché des aérostructures bénéficieraient également de soutiens sous forme de subventions ou d'avances de la part de leurs gouvernements.
- (155) A titre d'exemple, les autorités françaises mentionnent le cas des voilures composites : les compétences acquises et détenues notamment par Daher-Socata et d'autres sociétés d'aérostructures européennes n'ont pas empêché la société irlandaise *Shorts Brothers* de lancer un vaste programme de recherche et développement en vue de la fourniture des voilures composite pour le futur appareil C-Series de Bombardier.

v. Conclusion sur la distorsion des incitants dynamiques

- (156) Au vu de ce qui précède, la Commission considère que l'aide ne présente pas de risques importants de distorsion des incitants dynamiques.

b) Création de pouvoir de marché

- (157) Les aides à la R&D peuvent avoir un effet de distorsion en renforçant ou en entretenant le degré de pouvoir de marché d'un opérateur. Ce pouvoir de marché peut se traduire par

²² Décision de la Commission du 27 octobre 2009, Aide d'Etat à Bombardier - N 654/08.

une capacité à influencer les prix, la production, la variété ou la qualité des biens pendant une période significative au détriment des consommateurs.

(158) Le point 7.4.2 de l'encadrement R&D&I prévoit plusieurs indicateurs susceptibles d'atténuer la création de pouvoir de marché. La Commission a analysé les indicateurs les plus pertinents.

i. Parts de marché de Daher-Socata

(159) La Commission constate que Daher-Socata, qui représente environ 1% de la production mondiale d'aérostructures réalisée par des partenaires de rang 1, qui ne constitue d'ailleurs qu'un segment limité du marché mondial des aérostructures, ne dispose pas d'un quelconque pouvoir sur le marché affecté par l'aide. Les trois premières sociétés sont américaines et n'ont que des activités très limitées en Europe (Spirit Aerosystems, Goodrich, Vought²³). Elles représentent à elles trois 31% de ce segment de marché.

ii. Barrières à l'entrée

(160) Sur le marché des aérostructures limité aux partenaires de premier rang, les barrières à l'entrée sont essentiellement financières, compte tenu des investissements massifs que les industriels doivent consentir à la fois pour les activités de recherche et développement, ainsi que pour les infrastructures industrielles nécessaires à la production des pièces.

(161) Une entreprise aspirant au statut de partenaire de premier rang serait d'ailleurs obligée de présenter des garanties élevées quant à sa capacité non seulement à relever les défis technologiques, mais également à posséder le savoir-faire nécessaire pour gérer la chaîne de valeur (*supply chain*), ainsi que l'assurance qu'elle sera en mesure d'assurer la même qualité de production, en adaptant le cas échéant ses cadences aux besoins de l'avionneur. Pour un nouvel entrant, la confiance des avionneurs ne s'acquiert qu'au terme de plusieurs années de collaboration et au vu de l'expérience acquise sur les programmes précédents (soit sur des ensembles élémentaires, soit en qualité de sous-traitant de rang inférieur).

(162) Toutefois, en dehors des investissements initiaux élevés qui ont été mentionnés ci-dessus, il semblerait que toute entreprise déjà active sur le marché des aérostructures puisse entrer sur un nouveau segment sans obstacle majeur²⁴. D'ailleurs, comme indiqué au paragraphe (62) l'évolution structurelle que connaît le secteur des aérostructures actuellement vise à déléguer de plus de responsabilités à un plus grand nombre d'intervenants. Cette évolution devrait conduire à terme à un accroissement des compétences technologiques et à une amélioration de la productivité dans le secteur, et jouer en faveur d'une plus grande mobilité des acteurs en termes de compétence, qui pourront passer d'un segment à l'autre en éprouvant de moins grandes difficultés que par le passé.

²³ Cette dernière entreprise a toutefois été rachetée récemment par Boeing en raison des difficultés rencontrées sur le programme B787.

²⁴ Décision de la Commission du 8 Octobre 2008, Aide d'Etat N 679/2007 Soutien de l'Agence de l'innovation industrielle en faveur du programme «DEFI COMPOSITE»

iii. Conclusion sur la création du pouvoir du marché

(163) Compte tenu de la modicité de la part actuelle de marché de Daher-Socata et de la réduction prévisible des barrières à l'entrée liée à l'évolution structurelle que connaît actuellement l'industrie des aérostructures, la Commission considère que l'aide octroyée à Daher-Socata pour le projet MLGD ne devrait pas lui permettre d'acquérir de pouvoir de marché sur le marché des aérostructures²⁵.

c) Maintien de structures de marché inefficaces

(164) Si elles ne sont pas bien ciblées, les aides à la R&D peuvent entretenir des structures de marchés inefficaces. Dans le cas d'espèce, la Commission doit examiner le dynamisme du marché visé par l'aide.

(165) Au cas d'espèce, la Commission considère que l'aide intervient clairement en amont des marchés concernés, lesquels ne sont par ailleurs pas de marchés souffrant de surcapacités ni des industries en déclin, et vise en général à modifier la dynamique de croissance de l'ensemble du secteur des aérostructures, en introduisant notamment de nouvelles technologies (comme les composites). Quant au groupe Daher-Socata, il ne peut nullement être considéré comme étant en difficulté ou opérant en-deçà du niveau d'efficacité.

(166) Comme souligné précédemment, l'aide accordée à cette entreprise vise notamment à développer l'utilisation de matériaux composites pour les trappes de train principal d'avion. L'utilisation de matériaux composites dans l'aéronautique est en plein développement et, par conséquent, loin de maintenir une structure de marché inefficace, le projet MLGD pourrait même introduire un élément concurrentiel additionnel dans le segment visé.

3.5.3. Conclusion

(167) En conséquence, la Commission considère que l'aide au projet de R&D MLGD n'est pas de nature à perturber le fonctionnement concurrentiel des marchés visés dans une proportion contraire à l'intérêt commun.

3.6. Mise en balance

(168) L'aide d'un montant supérieur à 10 millions d'euros accordée à Daher-Socata vérifie les critères des chapitres 5, 6 et 8 de l'Encadrement R&D&I. Au surplus, au regard du montant de l'aide, il a été procédé à un examen approfondi en vertu du chapitre 7 de l'Encadrement R&D&I.

25 L'externalisation par Airbus du projet MLGD a conduit à la mise en concurrence de plusieurs entreprises européennes et d'une société américaine. Sacesa (ES) et Daher-Socata ont été les deux derniers concurrents en lice pour l'attribution de ce lot, que Daher-Socata a finalement remporté. En conséquence, la Commission estime que la mise en concurrence de plusieurs acteurs qui ont dû présenter des offres répondant à des spécifications techniques définies préalablement, et qui ont été sélectionnés de façon indépendante de l'attribution d'une aide d'État contribue à garantir que les potentiels effets distorsifs de cette dernière sur le marché sont limités.

- (169) L'aide accordée à Daher-Socata respecte les critères de l'encadrement R&D&I. En particulier, à l'issue de son examen approfondi, la Commission estime que :
- l'aide vise à remédier à une défaillance de marché identifiée ;
 - l'aide constitue un moyen d'action adapté ;
 - l'aide a un effet d'incitation ;
 - l'aide est proportionnée ;
 - l'aide n'est pas de nature à perturber le fonctionnement concurrentiel des marchés visés dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- (170) Au regard de ces éléments, la Commission considère que les effets positifs de l'aide consentie à Daher-Socata l'emportent sur ses effets négatifs en conformité avec les critères du chapitre 7 de l'encadrement R&D&I.

4. DÉCISION

- (171) La Commission a décidé de considérer l'aide comme compatible avec le TFUE en application de son article 107, paragraphe 3, point c) et de ne pas soulever d'objection à l'encontre de la mesure notifiée.
- (172) Cette appréciation positive comporte néanmoins l'obligation de notifier à la Commission un rapport annuel sur l'application de l'aide et de lui notifier les changements éventuels du projet.
- (173) Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, les autorités françaises sont invitées 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 les autorités françaises sont 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/state_aids_texts_fr.htm
- (174) Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffe Aides d'État
Rue Joseph II, 70
B-1049 BRUXELLES
Fax : + 32 (0)2.29.61.242

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

Par la Commission

Joaquin ALMUNIA

Vice-président de la Commission