



Bruxelles, le 31.05.2011
C(2011)3902 final

**Objet: Aide d'État n° SA.32852 (2011/N) – France
Régime d'aides pour le démarrage de nouvelles liaisons aériennes au
départ de l'aéroport d'Avignon-Caumont**

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

- (1) Conformément à l'article 108, paragraphe 3 du traité sur le fonctionnement de l'Union (TFUE), par notification soumise par voie électronique le 11 avril 2011, les autorités françaises ont notifié à la Commission leur intention de mettre en place un régime d'aides pour le démarrage de nouvelles liaisons aériennes au départ de l'aéroport d'Avignon-Caumont.

2. BREVE DESCRIPTION DE L'AIDE

2.1. Objectif de l'aide

- (2) La mesure vise à développer le trafic commercial de l'aéroport en donnant une impulsion à l'utilisation des infrastructures aéroportuaires existantes et à la diversification de l'offre de services aériens de l'aéroport d'Avignon-Caumont.
- (3) L'aéroport d'Avignon-Caumont, propriété du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), est exploité par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Vaucluse. Il est l'unique aéroport situé dans le département du Vaucluse.
- (4) Avec un trafic annuel inférieur à un million de passagers par an, l'aéroport d'Avignon-Caumont relève de la catégorie D, définie dans les Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies

Son Excellence Monsieur Alain JUPPÉ
Ministre des Affaires étrangères
37, Quai d'Orsay
F - 75351 – PARIS

aériennes au départ d'aéroports régionaux¹ (ci-après nommés les Lignes directrices de 2005).

- (5) L'infrastructure aéroportuaire a été dimensionnée pour accueillir environ 200.000 passagers par an. Néanmoins, l'activité de l'aéroport a fortement régressé depuis 2008, lorsqu'Air France a fermé la liaison Paris-Avignon, en raison de la concurrence de la ligne TGV. Lorsque l'on prend en considération le nombre de passagers qui y transitent, la capacité de l'aéroport apparaît aujourd'hui largement sous-exploitée.

(6) *Tableau 1: Nombre de passagers transitant par l'aéroport d'Avignon-Caumont*

Destination (compagnie)	2005	2006	2007	2008	2009	2010²
Paris (Air France)	72.269	71.085	73.635	32.479	0	0
Southampton (Flybe)		7.875	15.011	13.672	13.742	14.771
Exeter (Flybe)			7.831	5.494	4.154	2.048
Birmingham (Flybe)						2.188
Manchester ³ (Flybe)						1.473
Edimbourg (Jet2)			2.043	7.852	5.574	0
Leeds (Jet2)				7.840	3.664	4.060
Aviation d'affaires	3.553	3.824	5.489	7.600	4.323	5.534
Passagers privés	6.567	7.103	8.297	*4	8.051	12.171
Total passagers	82.389	89.887	112.306	74.937	39.508	42.245

¹ JO C 312 du 09.12.2005, p. 1.

² Pour l'année 2010, les chiffres reflètent la situation arrêtée en novembre.

³ La liaison vers Manchester, lancée en 2010, n'a pas été reconduite en 2011.

⁴ Les données au titre de cette année ne sont pas disponibles.

- (7) Selon l'Etat membre, le plan financier de l'aéroport pour la période 2009-2015, décrivant les perspectives de développement commercial du réseau, a fait ressortir la nécessité d'ouvrir de nouvelles lignes. Ce plan démontre qu'en l'absence de création de nouvelles lignes aériennes, l'aéroport ne pourra pas atteindre la masse critique nécessaire à sa viabilité financière.
- (8) Or, en l'état actuel, les compagnies aériennes ne sont pas incitées à créer de nouvelles routes au départ de l'aéroport d'Avignon-Caumont, celui-ci étant à ce jour encore méconnu et sous-utilisé.
- (9) Pourtant, d'un point de vue économique, la France estime que le développement de l'aéroport d'Avignon-Caumont est souhaitable. Le département du Vaucluse comprend en effet plus de 15.000 commerces, plus de 10.000 artisans et plus de 8.000 exploitations agricoles. Situé en région PACA, une région française touristique, en 2009 le département du Vaucluse a accueilli à lui seul 4.400.000 touristes⁵. Eu égard à son potentiel touristique et économique avéré, il paraît légitime de chercher à favoriser, par la création de nouvelles liaisons aériennes transversales européennes, le développement de nouveaux flux de passagers.
- (10) Afin de mettre en œuvre sa stratégie de développement de nouveaux flux de passagers, la CCI du Vaucluse a décidé d'organiser deux appels à projets, selon des modalités identiques, pour la création et exploitation de nouvelles lignes aériennes régulières desservant l'aéroport international d'Avignon-Caumont.

2.2. Base juridique nationale

- (11) Agissant en vertu des articles L 4211-1 et L 1511-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, la CCI du Vaucluse a procédé au lancement d'un premier appel à projets pour une ouverture de ligne au plus tard le 1^{er} juin 2012. La date limite de remise des candidatures est le 30 septembre 2011.
- (12) Le second appel à projet, non encore publié, portera sur une ouverture de ligne au plus tard le 15 mars 2013. Cet appel sera clôturé le 30 septembre 2012.

2.3. Budget global

- (13) Les aides seront supportées par la région PACA qui a voté à cet effet un budget global de 3 millions d'euros.

2.4. Durée

- (14) Le régime d'aide entrera en vigueur le 30 septembre 2011. Aucune nouvelle liaison ne pourra plus en bénéficier après le 15 mars 2013. Le versement des aides cessera, en fonction de la date d'entrée en vigueur de la dernière liaison aidée, au plus tard le 15 mars 2016.
- (15) Les aides pour une liaison aérienne particulière ne seront accordées que pour une durée maximale de trois ans. Toutefois, la compagnie devra s'engager à opérer la liaison concernée pour une durée minimale de quatre ans pour bénéficier et conserver les aides au démarrage.

⁵ Source: http://www.tourisme-en-vaucluse.com/PDF/chiffres/TourismeVaucluse2009_CDT84.pdf

2.5. Bénéficiaires de l'aide

- (16) L'appel à projet prévoit que les aides au démarrage ne seront disponibles que pour les compagnies aériennes détentrices d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre en application du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté⁶.
- (17) Toute compagnie aérienne qui satisfait aux conditions techniques et financières, établies dans l'avis d'appel à candidatures, est éligible à l'aide. Les bénéficiaires finaux seront désignés à l'issue de la procédure d'appel à projets.
- (18) Chaque compagnie pourra solliciter une aide au démarrage pour une ou plusieurs destinations qu'elle s'engagera à desservir.
- (19) Le nombre estimé de bénéficiaires est inférieur à 10.

2.6. Forme de l'aide

- (20) L'aide au démarrage sera accordée sous forme de subvention directe aux compagnies aériennes pour des liaisons aériennes directes reliant l'aéroport d'Avignon-Caumont à un autre aéroport de l'Union européenne. La subvention ne s'appliquera qu'à l'ouverture de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences provoquant un accroissement du volume net de passagers. Seules seront éligibles à l'aide les liaisons aériennes proposant un programme minimal de 3 mois par an avec une fréquence minimale d'un vol par semaine.
- (21) Les aides n'encourageront pas un simple déplacement de trafic d'une ligne ou d'une compagnie vers une autre. Aucune liaison exploitée par une ligne ferroviaire à grande vitesse n'est éligible à l'aide.

2.7. Appel à candidatures

- (22) La CCI du Vaucluse a décidé d'organiser successivement deux appels à projets selon des modalités identiques.
- (23) Le premier appel à projets, déjà publié, porte sur une ouverture de lignes au plus tard le 1^{er} juin 2012. La date limite de remise des candidatures a été fixée au 30 septembre 2011.
- (24) Le second appel à projets sera publié ultérieurement, avec un délai suffisant pour permettre aux compagnies aériennes intéressées de remettre leurs candidatures avant la date de clôture prévue, le 30 septembre 2012. L'appel portera sur une ouverture de lignes au plus tard le 15 mars 2013.

2.7.1. Routes

- (25) Les marchés visés par l'appel à projets sont les liaisons aériennes à bas coût entre l'aéroport d'Avignon-Caumont et l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, l'Espagne, la

⁶ JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

France, la République d'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume Uni, les pays scandinaves et la Suisse.

- (26) Les lignes proposées doivent être des lignes point à point sans escale intermédiaire. Les services devront être assurés au moyen d'un appareil pressurisé turbopropulseur ou turboréacteur d'une capacité minimum de 29 sièges passagers.

2.7.2. Contenu des projets

- (27) Pour répondre à l'appel, les candidats devront produire un mémoire indiquant la façon dont la compagnie entend assurer la liaison aérienne. Ce document comportera notamment:

- La ou les destinations que la compagnie propose de desservir;
- La consistance du service (le type d'avions utilisés, leur immatriculation, la capacité de fréquence des dessertes, le trafic prévisible et l'éventualité d'un appareil basé);
- Le calendrier prévisionnel de démarrage du service et de montée en charge prévisionnelle de la fréquentation;
- La politique tarifaire;
- La politique de développement commercial et de publicité ainsi que l'évaluation détaillée des dépenses y afférentes;
- Un budget sur trois ans du compte d'exploitation prévisionnel, mettant en évidence les coûts nets de démarrage;
- Les prévisions en termes de passagers pour chaque liaison projetée;
- La durée d'opération de la liaison projetée qui ne saura, en tout état de cause, être inférieure à quatre ans;
- Un plan d'affaires démontrant la viabilité de chaque liaison aérienne après la fin de l'aide au démarrage et indiquant le délai endéans lequel la compagnie projette de l'atteindre. Ce plan sera le cas échéant accompagné des études de marché réalisées par la compagnie ou par des experts indépendants, attestant de sa crédibilité;
- Une analyse démontrant l'absence d'impact sur les lignes existantes au départ de l'aéroport d'Avignon-Caumont;
- Le service à bord;
- L'organisation de l'assistance en escale;
- Les moyens techniques et humains que la compagnie affectera à l'exploitation de la liaison.

- (28) En outre, les candidats devront attester de leurs capacités techniques, professionnelles et financières.

2.7.3. Critères de sélection

- (29) Les projets seront appréciés d'une part en fonction des garanties techniques, professionnelles et financières offertes par la compagnie aérienne, et, d'autre part, en fonction de la qualité du projet, en prenant en compte les critères suivants:
- L'intérêt de la destination proposée et les retombées de la liaison aérienne pour l'économie locale (mesurés eu égard à la fréquence des vols par semaine, des tarifs pratiqués, de la qualité et l'adéquation des moyens techniques, commerciaux et humains affectés à l'exécution de la prestation);
 - La crédibilité du plan d'affaires;
 - Le nombre de passagers que la compagnie prévoit de transporter;
 - La pérennité des liaisons projetées (cette durée ne pouvant en tout état de cause être inférieure à un an après l'extinction de l'aide);
 - La date de mise en service de la ou les lignes;
 - L'optimisation de l'enveloppe budgétaire disponible;
 - La capacité de la compagnie à mettre en place un partenariat durable avec l'aéroport.
- (30) A la suite de la sélection des projets présentés, il sera conclu entre la Chambre de Commerce et d'Industrie du Vaucluse et la ou les compagnie(s) retenue(s) une convention d'exploitation fixant les modalités de mise en œuvre de la nouvelle liaison et de l'octroi des aides y afférentes.

2.8. Dépenses admissibles

- (31) Les dépenses admissibles correspondent aux coûts additionnels de démarrage concernant les dépenses de marketing et de publicité ainsi que les frais d'installation supportés par la compagnie aérienne sur le site de l'aéroport d'Avignon-Caumont pour le lancement ou le renforcement de capacité d'une liaison aérienne. Les coûts éligibles retenus devront correspondre à des coûts réels obtenus dans les conditions normales de marché. Les coûts opérationnels réguliers tels que la location ou l'amortissement des avions, le carburant, le salaire des équipages, les charges aéroportuaires, les coûts de commissariat ne constituent pas des coûts éligibles.
- (32) La convention à conclure avec la compagnie aérienne prévoira l'obligation, pour les compagnies sélectionnées, de justifier leurs dépenses sur la base de documents probants afin d'obtenir le montant d'aide mentionné ci-dessus.

2.9. Intensité de l'aide

- (33) Au moment de la conclusion du contrat, sur la base du plan d'affaires présenté par la compagnie, en fonction des dépenses annoncées annuellement, un montant global d'aide sera déterminé par rapport au taux d'aide maximal. Ce taux a été fixé à 45% pour la première année, à 30% pour la deuxième année et à 15% pour la troisième année. Ce montant sera ensuite réparti, sur la base du nombre de passagers projetés dans le plan d'affaires, de manière dégressive sur la période de trois ans. En outre,

l'aide maximale par passager embarquant ou débarquant ne pourra dépasser [...] ⁷ euros la première année, [...] euros la deuxième année et [...] euros la troisième année, étant précisé, que l'aide pourra être plafonnée au-delà d'un certain niveau de trafic.

- (34) En toute hypothèse, l'intensité moyenne de l'aide ne pourra dépasser 30% des coûts éligibles sur trois ans.

2.10. Modalités de versement de l'aide

- (35) Le versement de l'aide est conditionné à la production de documents attestant la réalité des dépenses exposées par la compagnie aérienne.
- (36) Afin de permettre à la compagnie d'avoir les moyens financiers pour assurer le lancement de la ligne, 20% du montant total d'aide pour la première année seront libérés à la conclusion de la convention. Au cours de la première année, un paiement de 20% de l'aide sera effectué à la compagnie sur une base trimestrielle après présentation des justificatifs de ses dépenses en marketing et publicité et du nombre effectif de passagers transportés. Annuellement, la CCI procédera à un contrôle des dépenses et du nombre de passagers transportés pour vérifier le respect du plafond d'aide.
- (37) En cas d'écart significatif des dépenses exposées par la compagnie, soit 15%, les parties pourront revoir les modalités de calcul à la hausse ou à la baisse dans le respect du taux d'intensité maximal d'aide mentionné au paragraphe précédent.
- (38) L'aide ne sera plus versée dès que les objectifs en termes de passagers seront atteints ou que la rentabilité de la ligne sera avérée conformément au plan d'affaires de la compagnie, même si cet objectif ou cette rentabilité intervient avant la fin de la durée de trois ans.

2.11. Mécanismes de contrôle et de sanction

- (39) L'appel à projets prévoit qu'en cas de non-respect par la compagnie de ses engagements en termes de:
- nombre de vols et de fréquences,
 - communication de documents,
 - délai de préavis d'interruption,
 - non respect de la poursuite des vols en fin de convention
 - ainsi que dans d'autres cas précisés par la convention
- (40) la CCI de Vaucluse sera en droit de demander le remboursement de tout ou partie des aides accordées selon les modalités précisées dans la convention.

⁷ Information couverte par le secret professionnel.

- (41) Un mécanisme de sanction est prévu pour le cas où le transporteur ne respecterait pas ses engagements ainsi qu'un mécanisme de récupération en cas de trop perçu. Il sera notamment prévu que la compagnie aérienne devra respecter son plan d'affaires en termes de passagers transportés et de dépenses effectuées.
- (42) Les autorités françaises se sont engagées à publier sur une base annuelle la liste des routes aidées au titre du présent appel à candidatures. Il sera indiqué pour chaque ligne aidée la source du financement public, le bénéficiaire, le montant de l'aide versée et le nombre de passagers concernés. Cette publication est prévue dans la convention.

2.12. Interdiction de cumul

- (43) D'après les informations fournis par l'Etat membre, l'aide au démarrage ne pourrait pas être octroyée si l'accès à une ligne était réservé à un seul transporteur aux termes de l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008, et notamment du paragraphe 9, dudit article.
- (44) L'aide au démarrage ne pourra être cumulée avec d'autres types d'aides octroyées pour l'exploitation d'une ligne, telles que les aides à caractère social accordées à certains types de passagers ou les compensations de services publics.
- (45) L'aide au démarrage ne pourra pas non plus être cumulée avec d'autres aides octroyées pour couvrir les mêmes coûts (y compris les aides versées dans un autre Etat membre).

2.13. Voies de recours

- (46) Le projet d'appel à candidatures rappelle qu'en cas de litige découlant de l'application du régime d'aides, un recours devant le tribunal administratif de Nîmes est ouvert.

3. APPRECIATION DE LA MESURE

3.1. Existence d'une aide

- (47) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, sauf dérogations prévues par le traité, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, 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 favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (48) Le régime d'aide proposé consiste en l'octroi de subventions provenant de ressources d'État, attribuées à des entreprises sélectionnées en vertu d'un appel à candidatures par des autorités locales françaises (la CCI du Vaucluse, agissant en sa qualité d'exploitant de l'aéroport d'Avignon-Caumont). Les subventions en question conféreront aux bénéficiaires désignés à l'issue de l'appel à projets un avantage concurrentiel sur les autres opérateurs agissant sur le même marché libéralisé, en diminuant les coûts normalement supportés par ces bénéficiaires.

- (49) Ces subventions publiques affectent les échanges entre États membres et faussent ou menacent de fausser la concurrence au sein du marché étant donné qu'elles concernent le transport aérien qui est un marché totalement libéralisé. Il y a donc lieu de considérer que le régime notifié constitue une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE.

3.2. Compatibilité de l'aide

- (50) En ce qui concerne le financement par des autorités publiques d'aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes, la Commission doit se référer aux Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux⁸.

- (51) Le point (79) des Lignes directrices de 2005 définit plusieurs conditions à remplir pour qu'une telle aide au démarrage puisse être jugée compatible avec le marché commun aux termes de l'article [107], paragraphe 3 sous c):

a)...«les aides sont versées à des transporteurs aériens détenteurs d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en application du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, concernant les licences des transporteurs aériens⁹».

- (52) L'appel à projets prévoit que les aides au démarrage ne seront disponibles que pour les compagnies aériennes détentrices d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en application du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, ce Règlement venant remplacer le Règlement n° 2407/92 précité. Cette condition est donc remplie¹⁰.

b)...«les aides sont versées pour des routes reliant un aéroport régional des catégories C et D à un autre aéroport de l'Union».

- (53) L'aéroport d'Avignon-Caumont est un aéroport de catégorie D («petits aéroports régionaux»), dont le volume annuel de passagers est inférieur à 1 million aux fins des Lignes directrices de 2005.

c)...«les aides ne s'appliquent qu'à l'ouverture de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences, telles que définies [dans les Lignes directrices], provoquant un accroissement du volume net de passagers». «Les aides ne doivent pas encourager un simple déplacement de trafic d'une ligne ou d'une compagnie vers une autre. Elles ne doivent en particulier pas entraîner un détournement de trafic non justifié par rapport à la fréquence et à la viabilité de

⁸ Précité, cf. *supra*, point (4).

⁹ Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240 du 24.8.1992, p. 8).

¹⁰ La Commission note qu'à la suite de l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, le règlement (CEE) n° 2407/92 a été abrogé et, conformément à l'article 27 du règlement (CE) n° 1008/2008, les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au règlement (CE) n° 1008/2008.

services existants au départ d'un autre aéroport situé dans une même ville, une même conurbation¹¹ ou un même système aéroportuaire¹², servant la même destination ou une destination comparable selon les mêmes critères». «Une nouvelle route aérienne ne peut pas non plus bénéficier d'aide au démarrage si cette route est déjà exploitée par un service ferroviaire à grande vitesse comparable selon les mêmes critères».

- (54) Conformément à l'avis d'appel à projets, l'aide au démarrage ne sera octroyée que pour l'ouverture de nouvelles lignes ou fréquences provoquant un accroissement du volume net de passagers. Il n'existe pas d'autre aéroport situé dans la même conurbation¹³ ou dans le même département. L'appel de projet stipule explicitement qu'une nouvelle liaison aérienne ne peut pas bénéficier d'aides au démarrage si elle est déjà exploitée par un service ferroviaire à grande vitesse comparable en termes de durée de trajet. Cette condition est donc remplie.

d)...«la ligne aidée doit s'avérer viable à terme, c'est-à-dire couvrir au moins ses coûts, sans financement public. C'est pourquoi les aides au démarrage doivent être dégressives et limitées dans le temps».

- (55) Dans le cas présent, l'aide versée aux compagnies sélectionnées sera à la fois dégressive et limitée dans le temps.

- (56) En vertu de l'appel à projets, les compagnies sont tenues à remettre un plan d'affaires démontrant la viabilité de la liaison après l'extinction de l'aide. Les nouvelles liaisons devront se poursuivre au moins un an après l'extinction de l'aide. Cette condition est donc remplie.

e)...«le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur aérien n'aurait pas à supporter en rythme de croisière».

- (57) Sur la base des informations transmises par les autorités françaises dans la notification, le montant de l'aide sera strictement lié aux coûts additionnels réels de démarrage. Les coûts éligibles sont définis précisément et ils comprennent les dépenses de marketing et de publicité à engager pour faire connaître les nouvelles lignes, ainsi que les frais d'implantation sur l'aéroport d'Avignon-Caumont, engagés par la ou les compagnie(s) aérienne(s) pour lancer de nouvelles lignes ou fréquences. Aucune aide au démarrage ne sera octroyée pour les coûts d'exploitation réguliers tels que la location ou l'amortissement des avions, le carburant, le salaire des équipages, etc.

¹¹ Règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240 du 24.8.1992, p. 8).

¹² Tel que défini à l'article 2, point m), du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.

¹³ À la suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} novembre 2008, du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, et abrogeant le règlement (CEE) n° 2408/92 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, la notion de «système aéroportuaire» n'existe plus dans le droit communautaire.

(58) Sous réserve des modalités de versement décrites au paragraphe (36) de la présente décision, l'aide au démarrage ne sera payée qu'après réception des justificatifs liés aux dépenses de marketing et de publicité.

(59) Cette condition est donc remplie.

f)...«l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année et, sur la durée de l'aide, une moyenne de 30% des coûts éligibles».

(60) L'aide est accordée pendant une période maximale de trois ans. Le financement sera octroyé pour chaque ligne à raison d'un montant maximal de 45 % des coûts éligibles la première année, 30 % la deuxième année et environ 15 % la troisième année. Elle ne dépassera pas en moyenne 30% des coûts additionnels de démarrage sur la durée de l'aide. Cette condition est donc remplie.

«En tout état de cause la durée pendant laquelle l'aide au démarrage est accordée à une compagnie devra rester inférieure de manière substantielle à la durée pendant laquelle celle-ci s'engage à exercer ses activités au départ de l'aéroport considéré».

(61) Comme indiqué dans la section 2.4 de la présente décision, le ou les bénéficiaires de l'aide devront s'engager à exercer son (leur) activité au départ de l'aéroport d'Avignon-Caumont pour une durée supérieure ou égale à 4 ans à compter de l'octroi de l'aide. La durée pendant laquelle l'aide au démarrage sera octroyée sera donc inférieure de manière substantielle à la durée pendant laquelle elle exercera ses activités au départ de l'aéroport d'Avignon-Caumont. Cette condition est donc remplie.

«...l'aide devra être arrêtée dès que les objectifs en termes de passagers seront atteints ou que la rentabilité de la ligne sera avérée, même si cela intervient avant la fin de la durée initialement prévue».

(62) Le projet d'appel à candidatures stipule que l'aide ne sera plus versée dès que les objectifs en termes de passagers seront atteints ou que la rentabilité de la ligne sera avérée conformément au plan d'affaires de la compagnie, même si cet objectif ou cette rentabilité intervient avant la fin de la durée de trois ans. Cette condition est donc remplie.

g)...«le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés».

(63) Comme indiquée dans les sections 2.9 et 2.10 de la présente décision, l'aide sera accordée sous la forme d'une subvention dégressive prenant en compte l'évolution du trafic de passager. Le montant de l'aide étant directement lié au nombre de passagers, il existe donc un lien manifeste entre le nombre de passagers transportés, aboutissant au développement de la ligne, et le montant de l'aide versée. Cette condition est donc remplie.

(64) *h)...«toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son*

projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies aériennes intéressées de proposer leurs services. Cette communication doit comporter notamment la description de la route, ainsi que des critères objectifs en termes de montant et de durée des aides. Les règles et principes en matière de marchés publics et de concessions doivent, lorsqu'ils sont applicables, être respectés».

(65) La ou les compagnie(s) bénéficiaire(s) de l'aide sera (seront) retenue(s) à la suite d'un appel public à candidatures. La Commission note que l'avis d'appel à projets énonce des conditions d'éligibilité et des critères de sélection, applicables à tous les postulants. La procédure de candidature fait l'objet d'une description claire et transparente dans l'avis d'appel à projets. L'information a été rendue publique avec un délai suffisamment long de façon à permettre à tous les candidats potentiels de déposer leur dossier. Il s'ensuit que les bénéficiaires du régime d'aide seront déterminés à l'issue d'une procédure de sélection ouverte, non discriminatoire et fondée sur des critères de choix objectifs, transparents et préalablement établis.

(66) Dès lors, la Commission conclut que cette procédure permettra de garantir le traitement non discriminatoire des compagnies candidates lors de l'attribution de l'aide.

i)...«toute compagnie aérienne proposant un service à une entité publique souhaitant accorder une aide au démarrage doit remettre, lors de l'expression de sa candidature, un plan d'affaires démontrant la viabilité, pendant une période substantielle, de la ligne après l'extinction de l'aide. Une analyse d'impact de la nouvelle route sur les lignes concurrentes devra être réalisée par l'entité publique avant l'octroi de l'aide au démarrage».

(67) Comme précisé dans la section 2.7.2 de la présente décision, l'octroi de l'aide repose sur un plan d'affaire que les compagnies aériennes doivent transmettre avec leur dossier de candidature. Il est explicitement indiqué dans l'avis d'appel à projets que ce plan doit démontrer la viabilité à terme de la route subventionnée après l'extinction de l'aide. Aux termes de l'appel à projets, cette période d'exploitation ne saura être inférieure à quatre ans sous peine pour les compagnies aériennes de perdre le bénéfice de l'aide.

(68) Par ailleurs, l'appel à projets requiert que le cas échéant le(s) candidat(s) réalise(nt) une analyse d'impact de la nouvelle route envisagée sur les lignes concurrentes déjà desservies par l'aéroport d'Avignon-Caumont.

(69) Enfin, aucune liaison déjà couverte par une ligne à grande vitesse n'est éligible à l'aide.

(70) Cette condition est donc remplie.

j)...«les États veillent à ce que soit publiée chaque année, pour chaque aéroport, la liste des routes aidées, avec pour chacune l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés».

(71) Comme indiqué dans la section 2.11, les autorités françaises se sont engagées à publier chaque année un rapport reprenant toutes les lignes desservies et indiquant,

pour chacune d'entre elles, la source du financement public, le bénéficiaire, le montant de l'aide versée et le nombre de passagers concernés.

k)...le cas échéant, «des mécanismes de recours doivent être prévus au niveau des États membres pour remédier à toute discrimination qui se produirait dans l'octroi des aides».

(72) Comme mentionné dans la section 2.13 de la présente décision, les litiges relatifs à la mise en œuvre de l'aide seront portés devant le Tribunal administratif de Nîmes.

(73) Cette condition est donc remplie.

l)...«des mécanismes de sanction doivent être mis en œuvre dans la mesure où un transporteur ne respecterait pas les engagements qu'il a pris à l'égard d'un aéroport au moment du versement de l'aide».

(74) Comme indiqué dans la section 2.11, un mécanisme de sanction est prévu pour le cas où le transporteur ne respecterait pas ses engagements ainsi qu'un mécanisme de récupération en cas de trop perçu.

(75) En outre, le point 80 des Lignes directrices de 2005 prévoit que *«les aides au démarrage ne pourront pas être cumulées avec d'autres types d'aide octroyés pour l'exploitation d'une ligne, comme les aides à caractère social accordées à certains types de passagers ou les compensations de services publics. De telles aides ne pourront pas non plus être octroyées lorsque l'accès à une route a été réservé à un seul transporteur aux termes de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92, et notamment du paragraphe 1, point d), dudit article. Elles ne pourront pas non plus, conformément aux règles de proportionnalité, être cumulées avec d'autres aides pour les mêmes coûts, y compris si elles sont versées dans un autre État».*

(76) Comme mentionné dans la section 2.12 de la présente décision, cette condition est remplie¹⁴.

(77) Par conséquent, la Commission considère que les conditions de compatibilité énoncées dans les Lignes directrices de 2005 sont remplies dans le cas présent.

(78) Le régime d'aide notifié peut donc être considéré comme compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3 sous c) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

4. DECISION

La Commission a donc décidé:

- de considérer le régime d'aide notifié comme compatible avec le marché intérieur et de ne pas soulever d'objections.

¹⁴ À la suite de l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1008/2008, le règlement (CEE) n° 2408/92 a été abrogé et, conformément à l'article 27 du règlement (CE) n° 1008/2008, les références faites au règlement abrogé s'entendent comme faites au règlement (CE) n° 1008/2008. L'article 4, paragraphe 1, point d), du règlement (CEE) n° 2408/92 a été remplacé par l'article 16, paragraphe 9, du règlement (CE) n° 1008/2008.

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 du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi et avec sa publication sur le site Internet suivant: http://ec.europa.eu/eu_law/state_aids/state_aids_texts_fr.htm.

Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffes Aides d'Etat
B-1049 Bruxelles
Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Pour la Commission,

Joaquín ALMUNIA
Vice-président