



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 8.4.2015

C(2015) 2267 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour information.

**Objet: Aides d'État SA.38936 (2014/N) – France - Régime d'aide à l'exploitation des aéroports français**

Monsieur le Ministre,

## **1 PROCEDURE**

- (1) Conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et par une notification soumise par voie électronique le 20 juin 2014, les autorités françaises ont notifié à la Commission leur intention de mettre en place un régime intitulé "Régime d'aide à l'exploitation des aéroports français".
- (2) Par courrier du 31 juillet 2014, la Commission a envoyé une demande de renseignements complémentaires à laquelle les autorités françaises ont répondu par lettre du 12 novembre 2014. À la suite d'une réunion qui s'est tenue le 28 novembre 2014, les autorités françaises ont soumis le 6 janvier 2015 une version modifiée de la notification initialement soumise.

## **2 DESCRIPTION DETAILLÉE DU RÉGIME**

### **2.1 Objectif du régime d'aide**

- (3) Cette notification fait suite à l'adoption, le 20 février 2014, des nouvelles lignes directrices sur les aides d'État en faveur des aéroports et des compagnies aériennes<sup>1</sup> (ci-après « les lignes directrices »). Les lignes directrices contiennent à cet égard des

---

<sup>1</sup> JO C94 du 4.4.2014, p.3

Son Excellence  
Monsieur Laurent FABIUS  
Ministre des Affaires étrangères  
Quai d'Orsay, 37  
F-75007 PARIS

dispositions sur la notification des régimes d'aides et des aides individuelles aux aéroports, détaillées aux points 109 à 111, 135 et 136. Les États membres sont fortement encouragés à notamment notifier les aides à l'exploitation qu'ils prévoient d'accorder aux aéroports sous forme de régimes, plutôt que d'aides individuelles. Ils sont toutefois, dans certaines circonstances, dans l'obligation de procéder à des notifications d'aides individuelles.

- (4) Les objectifs du régime d'aide visent à optimiser la contribution du réseau des aéroports du pays à un développement aéroportuaire équilibré du territoire, faciliter le développement des échanges aériens transrégionaux européens pour la création ou le renforcement de points d'accès aéroportuaires régionaux, favoriser le développement économique régional, aider les petits aéroports à rationaliser progressivement leur activité économique et maintenir l'ouverture du trafic aérien commercial de plates-formes reconnues comme indispensables à l'accessibilité de la région.

## **2.2 Base juridique nationale**

- (5) L'intervention des collectivités territoriales se fonde sur les articles L.1511-1 à L.1511-5, L.2251-1 et 2, L.3231-1 et 2 et article L.4211-1 du code général des collectivités territoriales et l'article L.6321-3 du code des transports. S'agissant de l'intervention des Chambres de commerce et d'industrie (CCI), les bases juridiques applicables en droit national sont les dispositions du livre VII titre 1<sup>er</sup> du code de commerce et en particulier ses articles L.711-1, L.711-3 et L.711-7<sup>2</sup>.

## **2.3 Durée**

- (6) La durée du régime d'aide est de 9 ans à compter du 4 avril 2015. Il couvrira donc la période du 4 avril 2015 au 3 avril 2024, sauf pour les aéroports de moins de 700 000 passagers pour lesquels les autorités françaises souhaitent limiter l'application du présent régime à la période du 4 avril 2014 au 3 avril 2019, quelle que soit la durée des contrats notifiés sous l'empire de ce régime.

## **2.4 Budget et forme de l'aide**

- (7) Le programme d'aide envisagé mobilisera au maximum EUR 170 millions sur 9 ans. Les budgets réels correspondant à chaque opération individuelle seront arrêtés par délibérations des collectivités publiques concernées. Ils seront éventuellement ajustés en fonction de la mise en œuvre des programmes.
- (8) L'aide sera attribuée par tranche annuelle, conformément au programme défini dans le plan d'affaire prévisionnel validé par les autorités françaises sous forme de subventions directes, de prêts, d'avances remboursables ou de garanties d'emprunt octroyés tant par l'État, des collectivités territoriales (régions, départements, communes), des chambres de commerce et d'industrie (CCI), des groupements de ces collectivités (syndicats mixtes) ou par toute autre structure publique ou privée disposant de ressources contrôlées par ces collectivités publiques.

---

<sup>2</sup> Consultable sur le lien : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000005634379>

## 2.5 Coûts éligibles

- (9) Les autorités françaises renvoient explicitement à la définition des coûts éligibles des lignes directrices (points 22 à 25). Selon les autorités françaises, les coûts éligibles sont ceux liés à l'exploitation aéroportuaire nets de toute aide d'États à des compagnies aériennes, à l'exception des charges d'amortissement, des charges liées à l'exploitation des installations non aéronautiques, des charges liées aux missions régaliennes confiées au gestionnaires d'aéroports (sûreté, sécurité incendie, péril animalier et contrôles environnementaux)<sup>3</sup>. Les coûts non éligibles ne peuvent pas entrer dans le calcul d'une aide à l'exploitation.

## 2.6 Intensité de l'aide

- (10) L'intensité de l'aide est fixée par référence à la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation (soit le montant des coûts d'exploitation non couvert par les recettes) au cours des cinq années qui précèdent le début de la période transitoire (soit de 2009 à 2013).
- (11) Pour les aéroports de plus de 700 000 passagers, le régime notifié prévoit que l'exploitant doit présenter un programme dans lequel les aides à l'exploitation sont limitées à 50 %, hors inflation, de la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation versées au cours de la période de référence 2009-2013 sur une période de 10 ans.
- (12) Les autorités françaises précisent qu'à l'issue de cette période transitoire de 10 ans, que l'exploitant doit utiliser pour réduire progressivement le taux de ses aides à l'exploitation (ce qui devra apparaître clairement dans le plan d'affaires que devront obligatoirement produire les bénéficiaires d'aides publiques à l'exploitation), plus aucune aide à l'exploitation ne sera autorisée en dehors des cas strictement prévus par la réglementation sur les aides d'État.
- (13) Pour les aéroports dont le trafic ne dépasse pas 700 000 passagers, l'exploitant doit présenter un programme dans lequel les aides à l'exploitation sont limitées à 80 %, hors inflation, au maximum de la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation versées au cours de la période de référence 2009-2013.

---

<sup>3</sup> Les autorités françaises précisent que l'exclusion des dépenses à caractère régalien et non économique du champ du présent régime a été reconnue par la Commission dans ses décisions du 23 juillet 2014 SA.22614 - Aéroport de Pau Pyrénées, SA.33961- Aéroport de Nîmes, SA.33963 - Aéroport d'Angoulême et du 20 février 2014 – SA.22932 Aéroport de Marseille-Provence (ces décisions ne sont pas encore publiées au JOCE). Peuvent également être rattachés aux missions régaliennes les services AFIS (*Air Flight Information Service*) et la participation des aéroports au financement des équipements de contrôle de la navigation aérienne (voir décision de la Commission du 23 juillet 2014 SA 33963 - Aéroport d'Angoulême). En revanche, les autorités françaises déclarent que les dépenses de mises aux normes de la sécurité incendie des bâtiments ou les dépenses de sécurité aéronautique, qui sont indissociables de l'exploitation aéroportuaire (balisage des pistes, alimentation électrique secourue etc...), ne sont pas considérées comme des missions régaliennes (voir la décision SA.22932- Aéroport de Marseille-Provence précitée). Enfin les autorités françaises prévoient que, conformément aux points 35 et 36 des lignes directrices, le financement des activités reconnues comme régaliennes et non économiques doit rester strictement limité à la compensation des coûts engendrés par celles-ci et ne doit pas conduire à une discrimination indue entre les aéroports.

- (14) Quatre ans après le début de la période transitoire de dix ans débutant le 4 avril 2014, la Commission réexaminera la situation de ces aéroports à l'aune de l'évolution des conditions du marché.
- (15) Les programmes d'aides ainsi définis sont forfaitaires et établis *ex ante*. Aucune majoration *ex post* ne sera autorisée.

## **2.7 Bénéficiaires des aides**

- (16) Peuvent bénéficier du régime d'aide à l'exploitation les aéroports dont le trafic annuel moyen au cours des deux exercices précédant le dépôt de leur projet d'aide n'a pas dépassé 3 millions de passagers par an, exceptés:
  - a) lorsque le projet d'aide concerne un aéroport mixte passagers/fret dont le trafic fret est supérieur à 200 000 tonnes par an ;
  - b) lorsque le projet d'aide concerne la création d'un nouvel aéroport de passagers ou la reconversion d'une plate-forme en aéroport de passagers ;
  - c) lorsque d'autres aéroports sont situés dans la même zone d'attraction (a priori moins de 100 km ou moins 1 h de trajet en voiture, bus, train ou TGV)<sup>4</sup>.
- (17) Les autorités françaises précisent qu'en France (métropole et départements d'outre-mer), il y avait fin 2012 : 77 aéroports de plus de 1000 et moins de 3 millions de passagers commerciaux, dont 10 entre 1 et 3 millions, 2 entre 500 000 et 1 million, 16 entre 200 000 et 500 000, 10 entre 100 000 et 200 000 et 39 entre 1000 et 100 000 passagers.

## **2.8 Mécanisme d'attribution de l'aide**

- (18) Tout aéroport doit notifier son projet d'aide au démarrage aux autorités françaises à la Direction générale de l'aviation civile (ci-après DGAC).
- (19) Le dossier de notification comporte impérativement les éléments suivants :
  - (a) une notice décrivant succinctement la situation actuelle de l'aéroport, sa capacité maximale avec ses limitations éventuelles, son trafic, ses liaisons aériennes, le projet d'aide aux compagnies aériennes, une estimation globale de son coût et désignant la personne responsable du projet, qui sera l'interlocuteur de la DGAC. Cette notice devra également expliciter la conformité du projet à chacun des critères applicables des lignes directrices.
  - (b) une notice stratégique de l'autorité dont relève l'aéroport au sens de l'article L.6321-3 du code des transports, détaillant sa vision du positionnement de l'aéroport dans la région, de son développement et, le cas échéant, de son insertion dans un schéma de rationalisation aéroportuaire lorsque plusieurs aéroports relèvent de la même autorité.

---

<sup>4</sup> Lorsque deux plates-formes se trouvent dans cette situation, le régime notifié impose qu'elles doivent obligatoirement passer par une notification individuelle à la Commission européenne.

- (c) un plan d'affaires *ex ante* couvrant la période d'attribution de l'aide, ainsi que les années 2009 à 2013 avec les chiffres réalisés, faisant apparaître pour chaque année les recettes et les coûts d'exploitation, ainsi que les aides à l'exploitation. Pour les aéroports de plus de 700 000 passagers, le plan d'affaires devra en outre démontrer que les coûts d'exploitation seront couverts en totalité sans aide d'État, à l'issue de la période transitoire.
  - (d) une notice relative à la situation concurrentielle des plateformes voisines les plus proches (il est rappelé que si ces plates formes sont situées dans un rayon de moins de 100 km ou moins d'1 heure de trajet, le projet d'aide devra faire l'objet d'une notification individuelle à la Commission européenne).
  - (e) la grille tarifaire des redevances aéroportuaires applicable sur l'aéroport et une description de la politique relative à l'évolution de ces tarifs au regard des évolutions historiques récentes et des perspectives d'évolution. La grille tarifaire doit faire apparaître toutes les mesures de modulation applicables aux tarifs des redevances aéroportuaires, de manière à pouvoir reconstituer les tarifs effectivement facturés à toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport.
  - (f) les derniers comptes certifiés ou approuvés de l'aéroport.
- (20) Selon les autorités françaises, le dossier soumis par les potentiels bénéficiaires de l'aide devra être complet et suffisamment étayé sur le plan économique, faute de quoi il pourra faire l'objet de demandes de renseignements complémentaires ou être rejeté selon les modalités précisées à la section suivante.
- (21) En cas de désaccord sur le projet, celui-ci ne peut être mis en œuvre.

## 2.9 Contrôle de l'aide

- (22) Il ressort du régime notifié que le respect des dispositions des lignes directrices doit être assuré à plusieurs niveaux:
- (a) la plupart des aéroports commerciaux de moins de 3 millions de passagers relèvent de collectivités territoriales. Certains sont propriété de l'État mais l'autorité concédante de la zone civile y est néanmoins confiée à une collectivité territoriale ou à un groupement de collectivités (aéroports mixtes à affectation principale défense). Quelques-uns demeurent encore des concessions d'État. Ces collectivités relèvent de la loi Sapin<sup>5</sup>, qui prévoit la passation de conventions de délégations de service public (DSP) et de la loi relative aux aéroports de 2005<sup>6</sup>.
  - (b) les paramètres des aides éventuelles à l'investissement sont donc intégrés dans les cahiers des charges des appels d'offres et dans les conventions

<sup>5</sup> Loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques

<sup>6</sup> Loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports

qui en résultent, après le renouvellement de chaque délégation. Ces conventions de DSP sont ensuite soumises au contrôle de légalité du préfet.

- (c) la sous-direction des aéroports de la DGAC procède à son tour à l'évaluation des éléments des dossiers reçus en vérifiant leur adéquation avec les objectifs généraux et les règles définis dans le présent régime général et dans les textes communautaires de référence.
  - (d) à l'issue de cette évaluation, la direction du transport aérien / sous-direction des aéroports de la DGAC prend une décision de conformité du projet<sup>7</sup> au regard du régime général d'aide à l'exploitation approuvé par la Commission. Elle peut également proposer à l'aéroport des aménagements de son projet destinés à lui permettre de se mettre en conformité avec les règles applicables.
  - (e) le dossier doit être complet et suffisamment étayé sur le plan économique, faute de quoi il peut faire l'objet de demandes de renseignements complémentaires ou être rejeté.
  - (f) le régime notifié précise que tout projet d'aide mis en œuvre sans autorisation après la parution des nouvelles lignes directrices, expose les diverses parties prenantes audit projet à voir la Commission adopter une décision déclarant les aides en question comme incompatibles avec le marché intérieur et donc susceptibles de faire l'objet d'une demande de remboursement.
  - (g) le gestionnaire d'aéroport dont le projet fait l'objet d'une décision favorable a la responsabilité de le mettre à exécution conformément aux termes approuvés. Il transmet chaque année une note à la DGAC faisant le point sur sa mise en œuvre et sur les aides effectivement versées. Les services de l'aéroport apportent, le cas échéant, toute la coopération nécessaire et mettent autant que de besoin à disposition de la DGAC les documents comptables ou administratifs correspondants.
- (23) Enfin le régime notifié impose le respect *ex-post* des points 160 à 168 des lignes directrices et à la communication de la Communication C(2014)3349/2 du 21 mai 2014<sup>8</sup>, qui sont relatifs aux rapports annuels, de transparence des aides, de suivi et d'évaluation.

---

<sup>7</sup> La DGAC fera part de sa décision dans un délai de 3 mois à compter de la réception du dossier de notification complet de l'aéroport. Toute demande de renseignements complémentaires nécessaire au traitement de ce dossier est interruptive de ce délai.

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/modernisation/state\\_aid\\_transparency\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/state_aid_transparency_en.pdf)

### 3 APPRÉCIATION DE LA MESURE

#### 3.1 Notification du régime

- (24) Selon les dispositions de l'article 2 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du TFUE<sup>9</sup>, « *tout projet d'octroi d'une aide nouvelle est notifié en temps utile à la Commission par l'État membre concerné* ». Une telle notification est nécessaire même lorsque l'État membre à l'origine d'une mesure d'aide estime que celle-ci est compatible avec le marché intérieur en application des dispositions de l'article 107, paragraphe 3, du TFUE. Il appartient ensuite à la Commission d'adopter une décision formelle à l'égard de la mesure en cause après avoir vérifié, le cas échéant, sa compatibilité avec le marché intérieur.
- (25) Par ailleurs, les autorités françaises n'ont encore pas mis en œuvre le régime notifié et ont respecté de la sorte la clause de suspension posée par l'article 3 du règlement (CE) n° 659/1999 portant application de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.
- (26) En informant la Commission du projet du régime d'aides dont il s'agit et en s'abstenant de le mettre en œuvre avant que la Commission n'ait pris une décision l'autorisant, les autorités françaises ont satisfait à l'exigence de notification imposée par les dispositions précitées.

#### 3.2 Existence de l'aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

- (27) Aux termes de l'article 107 paragraphe 1 du traité TFUE: « Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, 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 ». Les critères de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont cumulatifs. Par conséquent, afin de déterminer si l'aide notifiée constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, toutes les conditions mentionnées ci-dessus doivent être remplies. A savoir, la mesure devra:
- a) être accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État,
  - b) favoriser certaines entreprises ou certaines productions,
  - c) fausser ou menacer de fausser la concurrence,
  - d) affecter le commerce entre les États membres.
- (28) Ressources d'État : le régime d'aide notifié comporte l'octroi de subventions directes, de prêts, d'avances remboursables ou de garanties d'emprunt par l'État, des collectivités territoriales (régions, départements, communes), des chambres de commerce et d'industrie (CCI), des groupements de ces collectivités (syndicats mixtes) ou par toute autre structure publique ou privée disposant de ressources contrôlées par ces collectivités publiques. Comme la Commission a pu le démontrer

---

<sup>9</sup> JO n° L 83 du 27.3.1999, p. 4.

dans de précédentes décisions<sup>10</sup>, tant les ressources de l'État que celles des collectivités territoriales, des CCI et de leurs groupements contrôlés par des autorités publiques impliquent l'utilisation de ressources d'État et sont imputables à l'État. Le présent régime notifié implique donc l'utilisation de ressources d'État et est imputable à l'État.

- (29) Avantage économique sélectif : dans l'arrêt "Aéroport de Leipzig-Halle"<sup>11</sup>, le Tribunal a précisé que l'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique relevant du contrôle des aides d'État. Les aéroports exercent une activité économique dans la mesure où ils fournissent des services aéroportuaires aux compagnies aériennes afin de permettre aux transporteurs aériens de fournir des services de transport aérien<sup>12</sup>. Les subventions en question permettront de procurer aux bénéficiaires un avantage concurrentiel sur les autres opérateurs présents sur le même marché, en diminuant les coûts normalement supportés par les bénéficiaires aux fins de l'expansion de leur activité. Les subventions ont un caractère sélectif dans la mesure où elles sont réservées aux aéroports français de moins de 3 millions de passagers par an, sur acceptation du projet d'aide par les autorités françaises.
- (30) Distorsion de concurrence et affection du commerce entre les États membres : une aide accordée par un État membre fausse la concurrence dans la mesure où elle renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres<sup>13</sup>. La Commission constate que les aéroports sont en concurrence pour la gestion des infrastructures aéroportuaires, y compris dans les aéroports locaux et régionaux. Le financement public d'un aéroport peut par conséquent fausser la concurrence sur le marché de l'exploitation d'infrastructures aéroportuaires. La Commission relève également que le soutien financier aux aéroports français est de nature à affecter l'économie du secteur du transport aérien en Europe, dans la mesure où les aides versées pourront modifier les choix stratégiques de transporteurs aériens de desservir ou non des plateformes aéroportuaires situées dans d'autres États-Membres. Enfin, la Commission relève que les aides aux aéroports sont de nature à modifier la part de marché relative du transport aérien au détriment des autres moyens de transport substituables (par exemple routier ou dans une certaine mesure ferroviaire), et affecter ainsi des opérateurs de transport susceptibles d'offrir des services concurrents dans le marché unique. En conséquence, le financement public d'aéroports proposant des services au départ de ces aéroports est susceptible d'affecter les échanges entre États membres.
- (31) Tous les critères cumulatifs de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE étant remplis, il y a donc lieu de considérer que le régime notifié constitue une aide au sens de cet article, ce que les autorités françaises ne contestent pas.

---

<sup>10</sup> Voir notamment les décisions de la Commission du 23 juillet 2014 dans les cas SA. 33961– France – Aéroport de Nîmes, SA.33963 – Aéroport d'Angoulême précitées.

<sup>11</sup> Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig-Halle GmbH/Commission contre Aéroport de Leipzig-Halle et Flughafen Leipzig-Halle*, confirmé par l'arrêt rendu dans l'affaire C-288/11 P, *Mitteldeutsche Flughafen et Flughafen Leipzig-Halle/Commission*, publié au Recueil numérique.

<sup>12</sup> Voir directive 2009/12/CE, considérant 1

<sup>13</sup> Arrêt de la Cour du 7 mars 2002 C-310/99, *Italie / Commission*, [2002], ECLI:EU:C:2002:143, point 65

### 3.3 Compatibilité de la mesure avec le marché commun

- (32) Les lignes directrices énoncent aux points 112 à 137 plusieurs conditions cumulatives auxquelles les aides à l'exploitation doivent satisfaire pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE.
- (33) A titre liminaire, la Commission relève que le régime notifié introduit un dispositif de contrôle interne décrit à la section 2.9 qui a pour but le respect de ces critères de compatibilité. La Commission relève notamment que le contrôle exercé par la DGAC impose aux entités octroyant des aides à l'exploitation aux aéroports de démontrer le respect cumulatif de chacune des conditions précitées. À défaut, l'octroi de l'aide à l'exploitation leur sera refusé par la DGAC. La Commission considère que ce mécanisme de contrôle contribue donc à assurer le respect des lignes directrices.
- (34) La Commission entend cependant vérifier dans les paragraphes suivants que le régime notifié respecte en substance chacune desdites conditions:

#### 3.3.1 Contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini (points 113 à 115 des lignes directrices):

- (35) Les lignes directrices dispose que les aides au fonctionnement octroyées à des aéroports seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun pendant une période transitoire de 10 ans si:
- (a) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union ou si,
  - (b) elles luttent contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'Union ou si,
  - (c) elles facilitent le développement régional.
- (36) Les autorités françaises font valoir que les objectifs du régime en cause sont de:
- (a) optimiser la contribution du réseau des aéroports du pays à un développement aéroportuaire équilibré du territoire. Selon les autorités françaises, cet objectif permet de lutter contre la saturation des plates-formes parisiennes et des grandes plates formes régionales en reportant une partie de la croissance du trafic aérien sur les petits et moyens aéroports parfois sous utilisés;
  - (b) faciliter le développement des échanges aériens transrégionaux européens par la création ou le renforcement de points d'accès aéroportuaires régionaux;
  - (c) favoriser le développement économique régional et aider les petits aéroports à rationaliser progressivement leur activité économique;
  - (d) maintenir l'ouverture au trafic aérien commercial de plates-formes reconnues comme indispensables à l'accessibilité d'une région. Les autorités françaises précisent à cet égard que, sans préjudice de l'application éventuelle de la

jurisprudence *Altmark Trans*<sup>14</sup> ou de la décision du 20 décembre 2011<sup>15</sup>, cet objectif concerne des plates-formes isolées et reconnues comme indispensables à la desserte d'une région. De l'avis des autorités françaises, ces aéroports sont, soit de petits aéroports dans des endroits relativement éloignés et mal desservis, soit des aéroports iliens en relation avec la métropole, soit des plates-formes spécialisées (évacuations sanitaires, sécurité civile...) pour lesquels la fourniture d'une aide dans le cadre du schéma proposé ne saurait impacter significativement la concurrence ni avoir un effet négatif sur le commerce intra-communautaire.

- (37) Les autorités françaises précisent encore que les objectifs généraux énoncés ci-dessus devront être développés et déclinés localement dans chaque projet individuel. La Commission note que les objectifs du régime notifié tels que décrits au considérant (4) se concilient avec ceux du point 113 des lignes directrices:
- (a) le premier objectif communautaire d'amélioration de la mobilité et de la connectivité est contenu dans l'objectif national de développement des points d'accès aéroportuaires régionaux;
  - (b) le second objectif communautaire de réduction de la congestion des aéroports de l'Union est repris dans l'objectif national d'optimisation de la contribution du réseau des aéroports du pays à un développement aéroportuaire équilibré du territoire, puisque ce dernier fait explicitement référence au besoin de lutter contre la saturation des plateformes aéroportuaires françaises;
  - (c) le troisième objectif communautaire de développement économique régional est repris dans l'objectif national de développement économique régional et de rationalisation de l'activité économique des petits aéroports;
- (38) La Commission relève enfin que l'objectif national de maintien de l'ouverture au trafic aérien commercial de plates-formes reconnues comme indispensables à l'accessibilité d'une région ne contrevient pas aux trois objectifs communautaires précités.
- (39) La Commission est donc d'avis que les objectifs du régime notifié et les exigences imposées par les autorités françaises aux bénéficiaires sont en ligne avec les principes pertinents des lignes directrices rappelés au considérant (35) ci-dessus.
- (40) Cependant les points 114 et 115 des lignes directrices posent comme limite que lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone d'attraction qu'un autre aéroport disposant de capacités inutilisées, son plan d'exploitation doit indiquer, sur la base de prévisions valables du trafic de passagers et de fret, l'incidence probable sur le trafic de l'autre aéroport situé dans cette zone d'attraction. En conséquence, la Commission

---

<sup>14</sup> Arrêt précité.

<sup>15</sup> Décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106 paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général, JOUE du 11 janvier 2012, L7/3.

doutera qu'un aéroport non rentable puisse supporter la totalité de ses frais de fonctionnement au terme de la période transitoire dès lors qu'il existe un autre aéroport dans la même zone d'attraction.

- (41) A cet égard, la Commission relève que, selon la définition des bénéficiaires énoncée au considérant (16) et rappelée au considérant (19) ci-dessus, sont exclus du régime les aéroports situés dans la même zone d'attraction. Par ailleurs le mécanisme de notification décrit au considérant (19) est de nature à respecter les exigences des lignes directrices rappelées ci-dessus:
- (a) la notice stratégique requise pour la notification à la DGAC décrit le positionnement de l'aéroport dans la région et de son développement, le cas échéant de son insertion dans un schéma de rationalisation aéroportuaire lorsque plusieurs aéroports relèvent de la même autorité et du plan d'affaires.
  - (b) le plan d'affaires doit démontrer que les coûts d'exploitation seront couverts dans aide d'État à l'issue de la période transitoire.
- (42) La Commission en conclut donc que le régime notifié remplit le critère relatif à la contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini.

### *3.3.2 Nécessité de l'intervention de l'État (points 116 à 119 des lignes directrices):*

- (43) Les lignes directrices imposent que, pour être admissible au bénéfice d'une aide au fonctionnement, un aéroport ne doit pas accueillir plus de 3 millions de passagers par an et que la nécessité d'un financement public des coûts d'exploitation variera, eu égard au niveau élevé des coûts fixes, selon la taille de l'aéroport.
- (44) La Commission considère que les mécanismes décrits aux considérants (19) et (22) susmentionnés sont suffisants pour contrôler la nécessité de l'aide. Ils permettent en effet aux autorités françaises de s'assurer, en examinant la situation particulière de l'aéroport concerné suivant son niveau de trafic (en fonction des catégories développées au point 118 des lignes directrices), son environnement, l'existence d'autres modes de transport et ses données financières que le projet d'aide à l'exploitation envisagé correspond à un réel besoin, que le montant d'aide est adapté à l'intensité décrite à la section 2.6 et qu'il ne peut être financé par les ressources propres de l'aéroport ou par le marché. Comme indiqué au considérant (16) ci-dessus, le régime notifié limite le bénéfice d'éventuelles aides à l'exploitation aux aéroports de moins de 3 millions de passagers qui ne présentent pas le caractère d'un aéroport mixte passagers/fret dont le trafic fret est supérieur à 200 000 tonnes par an, ou qui ne se trouvent pas dans la même zone d'attraction que d'autres aéroports. S'agissant des aéroports mixtes civils et militaires, le régime impose la distinction de la part du déficit d'exploitation imputable au transport civil de passagers et de fret.
- (45) La Commission en conclut donc que régime notifié remplit le critère relatif au caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention.

3.3.3 *Caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention (points 120 à 123 des lignes directrices):*

(46) Les lignes directrices imposent que:

- a) une aide ne sera pas jugée compatible avec le marché intérieur si d'autres instruments d'intervention ou d'aide entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif.
- b) pour encourager de manière adéquate une gestion efficiente de l'aéroport, le montant des aides doit, en principe, être établi préalablement comme étant un montant fixe couvrant le déficit de financement escompté (calculé sur la base d'un plan d'exploitation ex ante) durant une période transitoire de 10 ans.
- c) aucune majoration ex post du montant d'aide ne doit donc, en principe, être considérée comme étant compatible avec le marché intérieur. L'État membre peut verser le montant fixe ex ante en tant que somme forfaitaire versée à l'avance ou par tranches, par exemple sur une base annuelle.
- d) exceptionnellement, lorsque les coûts futurs et l'évolution des recettes sont entourés d'un degré d'incertitude particulièrement élevé et que les autorités publiques sont confrontées à d'importantes disparités dans l'information, ces autorités peuvent calculer le montant maximal des aides au fonctionnement compatibles selon un modèle basé sur le déficit de financement des coûts d'exploitation initial au début de la période transitoire. Celui-ci est défini comme étant la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation (soit le montant des coûts d'exploitation non couvert par les recettes) au cours des cinq années qui précèdent le début de la période transitoire (soit de 2009 à 2013).

(47) Les autorités françaises précisent qu'en vue de respecter ces obligations, l'aide devra nécessairement s'inscrire dans le cadre des objectifs d'intérêt général communautaire tels que décrits à la section 3.2.1 ci-dessus et d'une politique aéroportuaire portée par la collectivité ou l'entité dont relève l'aéroport. Cette politique ainsi que la contribution du projet d'aide à son accomplissement sont développés dans le plan stratégique obligatoirement joint au dossier individuel de notification transmis à la DGAC susmentionné. Par ailleurs, parmi les différentes formes d'aides, les autorités françaises s'engagent à choisir la forme d'aide la moins distortive.

(48) La Commission considère que ce dispositif est de nature à assurer le bienfondé du recours à l'instrument aide d'État par rapport à d'autres instruments. S'agissant de la méthode de calcul du montant de l'aide à octroyer, la Commission constate que les dispositions notifiées telles qu'énoncées aux considérants (10) à (15) ci-dessus se conforment aux principes des lignes directrices rappelés au considérant (46).

(49) La Commission en conclut donc que régime notifié remplit le critère relatif au caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention.

### 3.3.4 Existence d'un effet d'incitation (point 124 des lignes directrices)

- (50) Les lignes directrices précisent que les aides au fonctionnement ont un effet d'incitation s'il est probable qu'en leur absence, et compte tenu de la présence possible d'une aide à l'investissement et du niveau de trafic, le niveau d'activité économique de l'aéroport concerné serait sensiblement réduit.
- (51) Les autorités françaises entendent s'assurer, en examinant les données financières de l'aéroport, son trafic, la présence éventuelle de projets d'investissements ainsi que les justifications stratégiques apportées dans le dossier d'aide que les exigences relatives à l'effet d'incitation seront respectés.
- (52) La Commission considère que ce dispositif de contrôle permettra de s'assurer de l'effet d'incitation et qu'il convient en conséquence de conclure que le régime satisfait bien au critère relatif à l'existence d'un effet d'incitation.

### 3.3.5 Proportionnalité du montant de l'aide et limitation de l'aide au minimum nécessaire (points 125 à 130 des lignes directrices)

- (53) Les lignes directrices imposent que :
- a) le plan d'exploitation de l'aéroport doit conduire à la couverture de l'intégralité des coûts d'exploitation à l'issue de la période transitoire débutant à compter du 4 avril 2014.
  - b) les paramètres clés de ce plan font partie intégrante de l'appréciation de la compatibilité par la Commission.
  - c) en tout état de cause, le montant d'aide maximum pouvant être autorisé durant l'ensemble de la période transitoire sera limité à 50 % du déficit de financement initial sur une période de dix ans<sup>16</sup>.
  - d) aucune aide au fonctionnement supplémentaire ne sera jugée compatible en ce qui le concerne.
  - e) dix ans après le début de la période transitoire au plus tard, tous les aéroports devront couvrir l'intégralité de leurs coûts d'exploitation. Plus aucune aide au fonctionnement ne sera jugée compatible avec le marché intérieur après cette date, à l'exception des aides au fonctionnement accordées conformément aux règles transsectorielles en matière d'aides d'État, telles que les règles applicables au financement des SIEG.
  - f) pour les aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur ou égal à 700 000 personnes le montant d'aide maximum pouvant être autorisé pour les aéroports relevant de cette catégorie s'élèvera à 80 % du déficit de financement des coûts

---

<sup>16</sup> L'intensité de 50 % correspond au déficit de financement sur 10 ans pour un aéroport qui, partant de la couverture des coûts d'exploitation initiale au début de la période transitoire, parvient à la couverture de l'intégralité de ses coûts après dix ans.

d'investissement initial durant une période de cinq ans à compter du début de la période transitoire.

- (54) Les autorités françaises entendent respecter ces principes en examinant, notamment au vu du plan d'affaires exigé à l'appui du dossier individuel de notification transmis à la DGAC que l'opération n'est pas disproportionnée au regard des paramètres de l'exploitation et que le niveau d'aide des collectivités publiques est, sous réserve du plafond d'intensité défini à la section 2.6 ci-dessus, limité à ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts d'exploitation du service aéroportuaire au sens défini par les lignes directrices et précisé à la section 2.5 ci-dessus relative aux coûts éligibles. Pour les aéroports de plus de 700 000 passagers, ce plan d'affaires devra en outre démontrer que les coûts d'exploitation seront couverts en totalité sans aide d'État, à l'issue de la période transitoire.
- (55) S'agissant des aéroports de moins de 700 000 passagers, les autorités françaises, comme précisé au considérant (13), entendent limiter durant une période de 5 ans après le début de la période transitoire l'octroi d'aides à l'exploitation qui seront plafonnées à 80 %, hors inflation, au maximum de la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation versées au cours de la période de référence 2009-2013. L'approbation de la Commission ne porte donc pour le présent régime que pour la période du 4 avril 2014 au 3 avril 2019, quelle que soit la durée des contrats notifiés sous l'empire de ce régime. Pour les contrats expirant entre le 4 avril 2019 et le 3 avril 2024, cela signifie que les autorités françaises procéderont préalablement à la notification éventuellement nécessaire des changements apportés au présent régime pour tenir compte de la révision du traitement des aéroports de moins de 700 000 prévue au point 130 des lignes directrices.
- (56) La Commission relève enfin que les dispositions de contrôle notifiées telles qu'énoncées aux considérants (10) à (15) ci-dessus et, s'agissant du plan d'affaires, au considérant (19) se conforment entièrement aux principes des lignes directrices rappelés au considérant (53) ci-dessus. La Commission relève également que la liste des coûts éligibles décrite à la section 2.5 se conformant aux lignes directrices et à la pratique décisionnelle de la Commission, il n'y a pas lieu de constater à ce stade un risque de compensation induite de coûts inéligibles.
- (57) La Commission en conclut donc que régime notifié remplit le critère relatif à la proportionnalité du montant de l'aide.

### *3.3.6 Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges (points 131 à 134 des lignes directrices)*

- (58) Les lignes directrices précisent que :
- a) lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone d'attraction qu'un autre aéroport disposant de capacités inutilisées, le plan d'exploitation doit indiquer, sur la base de prévisions valables du trafic de passagers et de fret, l'incidence probable sur le trafic de l'autre aéroport situé dans cette zone d'attraction.
  - b) des aides au fonctionnement octroyées à un aéroport situé dans la même zone d'attraction ne seront considérées comme compatibles avec le marché intérieur

que si l'État membre démontre que tous les aéroports situés dans cette zone seront à même de couvrir la totalité de leurs coûts d'exploitation au terme de la période transitoire.

- c) l'aéroport doit être ouvert à tous les usagers potentiels, et non à un usager en particulier. En cas de limitation physique des capacités, l'aide doit être affectée sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.
- (59) Selon les autorités françaises, les aéroports sont considérés en droit français comme des services publics et à ce titre ils sont ouverts à tous les usagers potentiels sans discrimination.
- (60) Par ailleurs, les autorités françaises entendent apprécier les effets concurrentiels de l'aide au regard des éléments objectifs dont elles disposent (distance des aéroports voisins, caractéristiques du trafic et du service, marché, perspectives de développement du trafic, projets concurrents, capacités disponibles dans la région, niveau des redevances) ainsi que des éléments contenus dans la notice d'impact concurrentiel exigée au dossier individuel de notification transmis à la DGAC.
- (61) Le régime notifié exige que lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone de chalandise qu'un autre aéroport, les mesures d'aides à cet aéroport ne pourront bénéficier du présent régime et devront faire l'objet d'une notification individuelle à la Commission.
- (62) Selon le régime notifié, les projets d'aide insuffisamment étayés au regard des différents critères mentionnés plus haut ou qui impactent significativement des aéroports proches ne peuvent être déclarés conformes par les autorités françaises et ne peuvent donc bénéficier du présent régime.
- (63) La Commission constate donc que le régime notifié se conforme aux dispositions des lignes directrices relatives à la prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges.
- (64) Il ressort de ce qui précède que le régime d'aide notifié satisfait à l'ensemble des conditions cumulatives posées par les lignes directrices déterminant la compatibilité dudit régime avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, c) du TFUE.

### 3.3.7 *Rapports annuels, suivi, transparence et évaluation*

- (65) Comme déjà indiqué au considérant (23), le régime impose le respect des points 160 à 168 des lignes directrices et à la communication de la Commission du 21 mai 2014 qui sont relatifs aux rapports annuels, de transparence des aides, de suivi et d'évaluation.
- (66) La Commission considère que le respect de ces exigences permettra aux autorités françaises de s'acquitter de leur propres obligations de collecter les données nécessaires à:
- a) la publication sur le site internet idoine des informations requises par les lignes directrices,

- b) la production des rapports annuels devant être transmis à la Commission,
- c) la démonstration par la France du suivi de l'état d'avancement du processus de suppression progressive des aides au fonctionnement accordées aux aéroports.

### **3.4 Conclusion**

(67) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission décide de ne pas soulever d'objections et de considérer le régime d'aide à l'exploitation des aéroports français comme compatible avec le marché intérieur en application 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 en application de l'article 107, paragraphe 3, sous c) du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et à la lumière des lignes directrices sur les aides d'État en faveur des aéroports et des compagnies aériennes précitées.

La Commission rappelle aux autorités françaises que cette appréciation positive comporte l'obligation de lui transmettre un rapport annuel sur la mise en œuvre du régime, de respecter les autres obligations de suivi, transparence et évaluation précitées et de lui notifier tout changement éventuel apporté au dispositif.

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/competition/eojade/isef/index.cfm>

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

Commission européenne  
Direction générale de la Concurrence  
Grefe Aides d'États  
B-1049 Bruxelles  
Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

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

Par la Commission,

Margrethe VESTAGER  
Membre de la Commission