



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 8.4.2015
C(2015) 2271 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour
information.

Objet: Aides d'État SA.38938 (2014/N) – France - Régime d'aide au démarrage de nouvelles lignes aériennes au départ 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 au démarrage de nouvelles lignes aériennes au départ 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.

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

2 DESCRIPTION DETAILLEE DU REGIME

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 aériennes¹ (ci-après « les lignes directrices »). Les lignes directrices contiennent à cet égard des dispositions sur la notification des régimes d'aides et des aides individuelles aux aéroports et compagnies aériennes, détaillées aux points 109 à 111, 135 et 136. Les États membres sont fortement encouragés à notamment notifier les aides au démarrage en faveur des compagnies aériennes 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'aides visent à améliorer la mobilité des citoyens de l'Union européenne et la connectivité des régions françaises grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons, à favoriser le développement économique régional et à rationaliser progressivement leur activité économique en optimisant l'utilisation de leurs infrastructures.

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 1er du code de commerce et en particulier ses articles L.711-1, L.711-3 et L.711-7².

2.3 Durée

- (6) La durée du régime d'aide couvrira la période du 4^{er} avril 2015 au 3 avril 2024. Toutefois, pour chaque compagnie aérienne concernée, l'aide qui lui sera octroyée durant cette période ne pourra pas dépasser 3 années consécutives.

2.4 Budget et forme de l'aide

- (7) Le programme d'aide envisagé mobilisera au maximum EUR 135 millions sur ses 9 années de mise en œuvre. 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 du programme et sous réserve de leur conformité au régime notifié.
- (8) L'aide sera attribuée conformément au programme défini dans le plan d'affaires prévisionnel validé par les autorités françaises, sous forme de baisses de redevances aéroportuaires.

¹ JO C94, du 4.4.2014 , p.3

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

2.5 Coût éligibles

- (9) Les coûts éligibles sont uniquement les redevances aéroportuaires, telles que définies au point 25, alinéa 4 des lignes directrices, liées à la nouvelle liaison.

2.6 Intensité de l'aide

- (10) L'intensité maximale de l'aide est fixée, hors inflation, à 50 % des coûts éligibles sur 3 ans. Cette intensité pourra être déclinée de façon dégressive (ex : 75% la première année, 50% la deuxième et 25 % la troisième année).

2.7 Bénéficiaires des aides

- (11) Peuvent bénéficier du régime d'aide les compagnies aériennes qui répondent aux conditions cumulatives suivantes :
- a) elles desservent un aéroport dont le trafic de passagers est inférieur à 3 millions par an ou, sans limitation de trafic, un aéroport qui se situe dans une région éloignée ;
 - b) elles lancent à partir de cet aéroport de nouvelles liaisons aériennes (liaisons qui n'ont jamais été exploitées où dont le service, précédemment exploité, a été interrompu pendant au moins 1 an) ;
 - c) leurs projets n'entrent pas en concurrence avec des liaisons existant au départ d'un autre aéroport situés dans la même zone d'attraction (a priori moins de 100 km ou moins d'1 h de trajet).
- (12) Les autorités françaises indiquent que les aides au démarrage ne peuvent être cumulées avec d'autres types d'aides d'État octroyées pour l'exploitation d'une liaison.
- (13) 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.
- (14) Les autorités françaises ont également nommé désigné les régions éloignées dans lesquelles les aéroports seront éligibles aux aides visées par le régime notifié. Les régions éloignées étant définies aux points 25 à 27 des lignes directrices comme : « *les régions ultra périphériques, Malte, Chypre, Ceuta, Melilla, les îles faisant partie du territoire d'un État membre ainsi que les zones à faible densité de population* », les autorités françaises rappellent que les régions ultra périphériques au sens de l'article 349 TFUE sont pour la France : la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, La Réunion, Saint Martin et Mayotte. Mayotte a été intégrée à cette liste par décision du Conseil européen à compter du 1^{er} janvier 2014 et, à l'inverse, Saint Barthélemy qui y figurait initialement en a été supprimée après son accession au statut de pays et territoire d'outre-mer (PTOM) depuis le 1^{er} janvier 2012. Les îles françaises autres que

les régions ultra périphériques dotées d'un aéroport et donc susceptibles de bénéficier de la majoration des plafonds d'intensité des aides sont : la Corse, Ouessant, l'Ile d'Yeu, Belle-Ile et l'Ile d'Oléron. Il n'y a pas en France, hors régions ultra périphériques, de région répondant aux critères définis par les lignes directrices pour les zones à faibles densité de population.

2.8 Mécanisme d'attribution de l'aide

- (15) Tout aéroport doit notifier son projet d'aide au démarrage aux autorités françaises à la Direction Générale de l'Aviation Civile du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (ci-après «DGAC»).
- (16) 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. Cette notice devra également démontrer 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 stratégique 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.
 - c) un projet d'appel public à la concurrence pour informer et sélectionner les transporteurs susceptibles d'être intéressés, comportant un projet de cahier des charges dans lequel il sera exigé des compagnies candidates la production d'un plan d'affaires sur une durée minimale de 4 ans.
 - d) ce plan d'affaires devra impérativement démontrer la viabilité à terme de la ligne après 3 ans au maximum d'aide et la compagnie devra s'engager à prolonger le service d'au moins une année supplémentaire au-delà de cette période. Le programme d'aide ainsi défini sera forfaitaire et établi *ex ante* : aucun ajustement à la hausse ne sera autorisé si les hypothèses du plan d'affaires ne se réalisent pas. Le programme devra permettre de vérifier que le taux d'intensité maximum de l'aide ne sera pas dépassé.
 - e) une notice relative à la situation concurrentielle des plates-formes voisines les plus proches. Si ces plates-formes sont situées dans un rayon de moins de 100 km ou de moins d'1 heure de trajet, le projet d'aide devra faire l'objet d'une notification individuelle à la Commission européenne.
 - f) la grille tarifaire des redevances aéroportuaires applicables sur l'aéroport et une description de la politique relative à l'évolution de ces tarifs au regard notamment de la concurrence. Le cas échéant, la grille tarifaire doit faire apparaître toutes les mesures de modulation ainsi que les accords applicables aux tarifs des redevances

aéroportuaires, de manière à pouvoir reconstituer les tarifs effectivement facturés à toutes les compagnies aériennes desservant l'aéroport.

g) les derniers comptes certifiés ou approuvés de l'aéroport.

2.9 Cumul des aides

- (17) La compagnie aérienne bénéficiaire de l'aide au démarrage devra s'engager à ne pas cumuler cette aide avec d'autres types d'aides octroyées pour l'exploitation de la (des) même(s) liaison(s), y compris les aides versées dans un autre État.

2.10 Contrôle de l'aide

- (18) Les autorités françaises précisent que la DGAC procèdera à l'évaluation des éléments de ce dossier en vérifiant leur adéquation avec les objectifs généraux et les règles définies dans le présent régime général et dans les textes communautaires de référence. À l'issue de cette évaluation, la direction du transport aérien / sous-direction des aéroports de la DGAC prendra une décision de conformité ou non du projet³ au regard du régime général d'aide au démarrage 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.
- (19) Les autorités françaises prévoient que, en cas de désaccord sur le projet, celui-ci ne pourra pas être mis en œuvre. Conformément au point 149 des lignes directrices, tout projet d'aide au démarrage mis en œuvre sans autorisation à compter du 4 avril 2014 sera considéré comme incompatible avec le marché intérieur et donc susceptible de faire l'objet d'une demande de remboursement.
- (20) Le gestionnaire d'aéroport dont le projet fait l'objet d'une décision favorable aura la responsabilité de le mettre à exécution conformément aux termes approuvés. Il transmettra 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 apporteront, le cas échéant, toute la coopération nécessaire et mettront autant que de besoin à disposition de la DGAC les documents comptables ou administratifs correspondants.
- (21) Le régime notifié stipule que, conformément aux points 160 à 168 des lignes directrices et à la Communication C(2014)3349/2 du 21 mai 2014⁴, les obligations de rapports annuels, de transparence des aides, de suivi et d'évaluation devront être respectées.

3 APPRÉCIATION DE LA MESURE

³ 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 interrompra ce délai.

⁴ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/modernisation/state_aid_transparency_en.pdf

3.1 Notification du régime

- (22) Selon les dispositions de l'article 2 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du TFUE⁵, « *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 2, 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.
- (23) Par ailleurs, les autorités françaises n'ont encore pas mis en œuvre le régime notifié et ont ce faisant respecté 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.
- (24) 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

- (25) 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, à savoir :
- 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.
- (26) Ressources d'État et imputabilité à l'État : le régime d'aide proposé consiste en l'abaissement des redevances aéroportuaires dues à ce titre à l'État, aux collectivités territoriales (régions, départements, communes), aux chambres de commerce et d'industrie (CCI), à des groupements de ces collectivités (syndicats mixtes) ou à toute autre structure publique ou privée disposant de ressources contrôlées par ces collectivités publiques et investies pour collecter ces redevances. Comme la

⁵ JO n° L 83 du 27.3.1999, p. 4.

Commission a pu le démontrer dans de précédentes décisions⁶, 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.

- (27) Le présent régime notifié implique donc l'utilisation de ressources d'État et est imputable à l'État.
- (28) Avantage économique sélectif : il convient de rappeler que la notion d'aide est plus générale que celle de subvention car elle comprend non seulement des prestations positives, telles que les subventions elles-mêmes, mais également des interventions qui, sous des formes diverses, allègent les charges qui normalement pèsent sur le budget d'une entreprise et qui, par-là, sans être des subventions au sens strict du mot, sont de même nature et ont des effets identiques⁷.
- (29) En l'espèce, le régime d'aide proposé consiste en l'abaissement des redevances aéroportuaires devant être payées par les compagnies aériennes sélectionnées pour opérer de nouvelles liaisons. Les subventions en question permettront donc de conférer aux bénéficiaires un avantage concurrentiel sur les autres opérateurs présents sur le même marché libéralisé, en diminuant les coûts normalement supportés par les bénéficiaires aux fins de l'expansion de leur activité. Le financement public ne bénéficie qu'à certaines compagnies aériennes au détriment de concurrentes desservant d'autres liaisons, d'ailleurs souvent au départ de mêmes aéroports. La Commission considère donc l'avantage comme sélectif.
- (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'autres⁸. Il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés ouverts à la concurrence pour que les échanges entre États membres soient considérés comme affectés par cet avantage⁹. En l'espèce, le soutien des autorités françaises à certaines compagnies aériennes afin de favoriser l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes fausse ou menace de fausser la concurrence entre les compagnies aériennes et d'affecter les échanges entre les États membres, étant donné que les subventions concernent le transport aérien qui est une activité totalement libéralisée au sein du marché intérieur et dans laquelle un grand nombre d'entreprises de différents États membres sont en concurrence.

⁶ Voir notamment les décisions SA. 33961– France – Aéroport de Nîmes, SA.33963 – Aéroport d'Angoulême, non encore publiées.

⁷ Voir, par exemple, l'arrêt de la Cour du 15 mars 1994, Banco Exterior de España (C-387/92, Rec. p. I-877, point 14).

⁸ Arrêt C-310/99, Italie c/ Commission, [2002], ECLI:EU:C:2002:143, point 65

⁹ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, C-280/00, Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark Trans GmbH, ECLI:EU:C:2003:41.

- (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 d'État au sens de cet article, ce que les autorités françaises ne contestent d'ailleurs pas.

3.3 Compatibilité du régime d'aide avec le marché intérieur

- (32) Les lignes directrices énoncent aux points 138 à 155 plusieurs conditions cumulatives que les aides au démarrage aux compagnies aériennes doivent respecter afin d'être considérées comme compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE.
- (33) À titre liminaire, la Commission relève que le régime notifié impose aux entités octroyant des aides au démarrage de nouvelles liaisons aériennes un modèle de notice de présentation générale de projet d'aide d'État. Ce modèle impose la démonstration par ces autorités du respect cumulatif de chacune des conditions précitées. À défaut, l'octroi de l'aide au démarrage leur sera refusé par la DGAC. La Commission considère que ce mécanisme de contrôle est de nature à assurer le respect par la France 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 139 et 140 des lignes directrices):

- (35) Les lignes directrices disposent que les aides au démarrage octroyées à des compagnies aériennes seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun si :
- a) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons, ou
 - b) si elles facilitent le développement régional de régions éloignées. Lorsque la connexion assurée par la nouvelle liaison aérienne est déjà desservie dans des conditions comparables, notamment en termes de durée du trajet, par un service ferroviaire à grande vitesse ou un autre aéroport situé dans la même zone d'attraction, elle ne peut être considérée comme contribuant à un objectif d'intérêt commun bien défini.
- (36) En l'espèce, il ressort des informations fournies par les autorités françaises que le régime notifié vise bien à encourager les compagnies aériennes à ouvrir de nouvelles liaisons au départ des petits aéroports français vers d'autres destinations. Comme indiqué au considérant (3) de la présente décision, l'objectif du régime tend à améliorer la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions françaises en ce qu'il encourage l'ouverture de nouvelles liaisons dans certaines régions peu connectées (dans la mesure où ces dernières répondent aux exigences posées aux considérants 11, sous a) et 14 précités) ou dont le trafic initial est limité, sous réserve que les autorités

françaises se seront bien assurés de la condition rappelée ci-dessus au considérant 35, sous b).

3.3.2 *Nécessité de l'intervention de l'État (points 141 à 145 des lignes directrices):*

- (37) Les lignes directrices précisent que les aides au démarrage ne seront considérées comme compatibles avec le marché intérieur que pour des liaisons établies entre un aéroport accueillant moins de 3 millions de passagers par an et un autre aéroport au sein de l'Espace aérien commun européen¹⁰. De telles aides seront compatibles pour des liaisons établies entre un aéroport situé dans une région éloignée et un autre aéroport (situé au sein ou en dehors de l'Espace aérien commun européen), quelle que soit la taille des aéroports concernés.
- (38) Comme relevé au considérant (11) de la présente décision, les autorités françaises entendent limiter le bénéfice de l'aide aux aéroports dont le trafic des passagers est inférieur à 3 millions de passagers par an ou, sans limitation de trafic, aux aéroports qui se situent dans des régions éloignées. Il y a donc lieu de considérer que le régime notifié se conforme aux dispositions des lignes directrices relatives à la nécessité de l'intervention de l'État.

3.3.3 *Caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention (points 146 et 147 des lignes directrices):*

- (39) Les lignes directrices stipulent que
- a) les États membres doivent démontrer que l'aide est appropriée pour atteindre l'objectif poursuivi ou résoudre les problèmes ciblés.
 - b) une mesure d'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.
 - c) Un plan d'exploitation *ex ante* élaboré par la compagnie aérienne doit établir que la liaison pour laquelle l'aide est octroyée devient rentable pour ladite compagnie aérienne, en l'absence de financement public, après 3 ans.
 - d) En l'absence de plan d'exploitation pour une liaison donnée, les compagnies aériennes doivent s'engager de façon irrévocable auprès de l'aéroport à exploiter la liaison durant une période au moins aussi longue que la période durant laquelle elle a bénéficié d'une aide au démarrage.

¹⁰ Décision 2006/682/CE du Conseil concernant la signature et l'application provisoire de l'accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-Herzégovine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) (JO L 285 du 16.10.2006, p. 1).

- (40) La Commission relève que les autorités françaises ont décidé d'octroyer les aides aux compagnies aériennes sous forme d'une baisse de redevances aéroportuaires. Les autorités françaises ont souligné que, le point 150 des lignes directrices faisant explicitement référence à cet instrument, elles sont habilitées à employer la baisse de redevances aéroportuaires comme un instrument approprié d'intervention.
- (41) Par ailleurs, il ressort du considérant (16) de la présente décision que le dossier de notification devant être déposé auprès des autorités françaises par les compagnies aériennes désireuses de bénéficier du régime d'aide comprend bien un plan d'affaires devant démontrer la viabilité à terme de la ligne après 3 ans au maximum d'aide. De plus, le dossier de notification impose à la compagnie aérienne bénéficiaire de s'engager à prolonger le service au moins une année supplémentaire au-delà de cette période aidée. La Commission relève que ces exigences sont donc plus strictes que celles des lignes directrices rappelées au considérant (39) ci-dessus.
- (42) Il ressort de ce qui précède que le régime notifié doit donc être considéré comme présentant un caractère approprié en tant qu'instrument d'intervention.

3.3.4 Existence d'un effet d'incitation (points 148 et 149 des lignes directrices):

- (43) Les lignes directrices disposent que les aides au démarrage en faveur de compagnies aériennes ont un effet d'incitation s'il est probable que, en leur absence, le niveau d'activité économique de la compagnie aérienne dans l'aéroport concerné ne se développerait pas. La nouvelle liaison, par exemple, ne serait pas ouverte. L'exploitation de la nouvelle liaison ne peut commencer qu'après la présentation d'une demande d'aide à l'autorité chargée de l'octroi des aides. Si la nouvelle liaison est mise en exploitation avant qu'une telle demande ait été soumise à cette autorité, toute aide à cette liaison individuelle sera considérée comme incompatible avec le marché intérieur.
- (44) Il ressort des documents notifiés à la Commission que les autorités françaises évalueront à la lumière des objectifs retenus, du plan stratégique des collectivités propriétaires de l'aéroport et des justifications apportées dans leur dossier d'aide que ces dispositions seront bien respectées.

3.3.5 Proportionnalité du montant de l'aide et limitation de l'aide au minimum nécessaire (point 150 des lignes directrices):

- (45) Les lignes directrices disposent que les aides au démarrage peuvent couvrir jusqu'à 50 % des redevances aéroportuaires pour une liaison donnée durant trois ans. Les coûts admissibles sont les redevances aéroportuaires devant être acquittées pour cette liaison et telles que définies au point 25, sous 4), des lignes directrices.
- (46) Comme indiqué au considérant (10) de la présente décision, l'intensité maximale de l'aide est fixée dans le régime notifié à 50 % des coûts éligibles pour une liaison donnée durant trois ans, quelles que soient les modalités de pondération que peuvent envisager les autorités françaises durant la période (par exemple 75% la première

année, 50% la deuxième année et 25% la dernière année). Il y a donc lieu de considérer que l'exigence des lignes directrices relative à la proportionnalité du montant de l'aide est respectée.

3.3.6 Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges (points 151 à 153 des lignes directrices de 2014):

- (47) Les lignes directrices de 2014 énoncent que:
- a) afin de prévenir des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges, lorsqu'une connexion (paire de villes, par exemple) assurée par la nouvelle liaison aérienne horaire est déjà desservie dans des conditions comparables, notamment en termes de durée du trajet, par un service ferroviaire à grande vitesse ou un autre aéroport situé dans la même zone d'attraction, elle n'est pas admissible au bénéfice d'une aide au démarrage.
 - b) Toute entité publique envisageant d'octroyer à une compagnie aérienne, par l'intermédiaire ou non d'un aéroport, une aide au démarrage en faveur d'une nouvelle liaison doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à l'ensemble des compagnies aériennes intéressées de proposer leurs services.
 - c) Les aides au démarrage ne peuvent être cumulées avec d'autres types d'aide d'État octroyés pour l'exploitation d'une liaison.
- (48) Aux termes du régime notifié, les autorités françaises apprécieront 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 transmis à la DGAC.
- (49) Par ailleurs, les autorités françaises se sont engagées à ce que les projets d'aide insuffisamment étayés au regard des différents critères mentionnés au considérant (47) ci-dessus ou qui impactent significativement des aéroports proches ne puissent être déclarés conformes, de même que les projets proposés dans des zones où existeraient déjà des services comparables par un moyen de transport alternatif.
- (50) En outre, le régime d'aide notifié prévoit obligatoirement la production dans le dossier de notification d'un projet d'appel public à la concurrence pour permettre à toutes les compagnies intéressées de présenter leur candidature. Les autorités françaises se sont engagées à imposer systématiquement des critères de sélection ouverts, transparents et non-discriminatoires pour chaque processus de sélection et à en contrôler l'application lors de la notification de chaque dossier à la DGAC¹¹. De plus, le mécanisme de

¹¹ La Commission note qu'en vue d'illustrer le niveau d'exigence attendue des dossiers notifiés à la DGAC, le projet de régime renvoie explicitement aux sections 2.8 et 2.9 de la décision de la Commission SA. 37121

contrôle de l'aide et ses conditions d'exécution tels que décrits à la section 2.10, garantissent par ailleurs la mise en place du cadre nécessaire à une attribution non discriminatoire des aides.

- (51) Enfin, le régime prévoit explicitement que les aides au démarrage ne peuvent être cumulées avec d'autres types d'aide d'État octroyés pour l'exploitation d'une liaison aérienne.
- (52) Il y a donc lieu de considérer que l'exigence des lignes directrices de 2014 relative à la prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges est respectée dans le régime notifié.
- (53) Il ressort des considérants précédents que le régime en cause répond à chacun des critères de compatibilité relatifs aux aides au démarrage posés par les lignes directrices de 2014.

3.3.7 Rapports annuels, suivi, transparence et évaluation

- (54) Le régime impose le respect des points 160 à 168 des lignes directrices et de la communication de la Commission du 21 mai 2014 (précitée) qui sont relatifs aux rapports annuels, à la transparence des aides, au suivi et à l'évaluation.
- (55) La Commission considère que cet impératif 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.

3.4 Conclusion

- (56) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission décide de ne pas soulever d'objections et de considérer le régime d'aide au démarrage de nouvelles lignes aériennes au départ 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.

relative au régime d'aide au démarrage au départ des Îles Canaries :
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/249515/249515_1580262_98_2.pdf

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/elojade/isef/index.cfm>

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

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffes Aides d'États
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.

Par la Commission,

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission