



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 22.VI.2006

C(2006)2333 final

**Objet: Aide d'État N 563/2005 – France**

**Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres**

Monsieur le Ministre,

**1. PROCEDURE**

1. Par lettre datée du 15.11.2005, enregistrée par le Secrétariat Général de la Commission le 16.11.2005 sous le numéro N 563/2005 (SG (2005) A/10119), les autorités françaises ont notifié à la Commission européenne une aide accordée à la compagnie aérienne à bas coût Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon-Hyères et Londres Stansted. L'aide a été enregistrée sous le numéro N 563/2005.
2. Par lettre du 20.12.2005, (enregistrée sous le numéro TREN D(2005)128296) la Commission a demandé aux autorités françaises des renseignements complémentaires, portant notamment sur les modalités de l'aide. Par lettre datée du 07.02.2006, (enregistrée par la DG TREN le 08.02.2006 sous la référence A/13228) ainsi que ses annexes reçues le 22.02.2006 (et enregistrées le 27.02.2006 sous la référence TREN A/15059) les autorités françaises ont apporté des éléments de réponse.
3. En dépit des éléments fournis par les autorités françaises lors du précédent courrier, la Commission a dû demander des renseignements complémentaires par lettre du 23.03.2006 (enregistrée sous le numéro TREN D(2006)205633). Par courrier

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

électronique daté du 11.04.2006, les autorités françaises ont apporté les réponses demandées.

## **2. DESCRIPTION DE L'AIDE**

4. Par appel d'offres européen (avis de marché n° 2005/S34-032897) publié au JOUE du 17.02.2005, la Chambre de Commerce et Industrie du Var (CCIV) en qualité de propriétaire et opérateur de l'aéroport de Toulon-Hyères (536.000 passagers en 2005), a soumis à candidature six lots correspondant au projet d'ouverture de six lignes européennes justifiées par un potentiel réel à terme<sup>1</sup>.
5. Par délibération de la Commission d'appel d'offres du 23.05.2005 de la Chambre de Commerce et Industrie du Var (CCIV) et par délibération de l'Assemblée générale de la CCIV du 26.06.2005, la CCIV a sélectionné Ryanair pour la création et exploitation d'une ligne aérienne à bas coût desservant Toulon-Hyères et Londres Stansted. Les autres cinq lignes ont dû être abandonnées, faute d'offres valables ou suffisantes.
6. Par contrat signé entre la CCIV et Ryanair respectivement le 13.07.2005 et 22.08.2005, la CCIV s'engage à verser une subvention à Ryanair pour le démarrage de la ligne entre Toulon et Londres. Les éléments principaux de cette convention sont les suivants :
  - durée de la convention de trois ans à compter de la notification de la convention avec une reconduction possible d'un an à deux reprises, avec un maximum de cinq ans ;
  - Ryanair s'est engagé à démarrer la ligne au 05.10.2005 ;
  - la compagnie aérienne s'engage à assurer une fréquence quotidienne des vols au départ de l'aéroport sur base de 364 vols par an avec possibilité d'annulation programmée le jour de Noël ;
  - sauf cas de force majeur, le nombre des vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 3% du nombre de vols prévus ;
  - le transporteur mettra en service un avion de type B737-800 de 180 sièges d'un poids maximum au décollage de 67 tonnes. En cas de panne ou d'absolue nécessité, Ryanair mettra à disposition un autre appareil de sa flotte ou louera un appareil à une autre compagnie ;
  - les taxes, charges et redevances aéroportuaires seront facturées régulièrement chaque mois conformément à la tarification afférente à l'aéroport de Toulon Hyères ;
  - les ventes de billets s'effectuent uniquement via Internet ;

---

<sup>1</sup> Les six lots correspondaient à la création de lignes aériennes avec respectivement le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Italie, la Suisse et un Etat parmi les dix ayant intégré l'Union européenne le 1<sup>er</sup> mai 2004.

- Ryanair s’engage à mettre en oeuvre sa politique tarifaire et les actions commerciales et la politique de ventes envisagées pour la promotion de la ligne, tant à Toulon-Hyères qu’à l’escale de Londres Stansted ;
- Ryanair s’engage à mettre en œuvre ses objectifs commerciaux en terme de trafic passager ;
- la CCI s’engage à donner une subvention à Ryanair ; la subvention s’effectuera par passager arrivé à Toulon en fonction de la grille de trafic suivante :

<b>Nombre de passagers arrivés par an</b>	<b>Montant par passager arrivé (TVA incluse)</b>
Moins de 30.000 passagers	[...]*
Entre 30.000 et 35.000 passagers	[...]
Entre 35.000 et 40.000 passagers	[...]
Entre 40.000 et 50.000 passagers	[...]
Plus de 50.000 passagers	[...]

- avec un plafond maximal de 500.000€ TTC par an pour la route exploitée, cette subvention ne pourra excéder 50% des coûts nets de démarrage engagés par la compagnie aérienne pour ses frais de marketing durant l’exécution de la convention. Le budget du compte d’exploitation prévisionnel mettra en évidence les coûts nets de démarrage, année par année, pendant 5 ans. Ne sont éligible à l’aide au démarrage d’une intensité de 50% et d’une durée maximale de cinq ans que les coûts qui sont définis dans la réglementation communautaire ;
- une dégressivité de 2% sera appliquée par an à compter de la 2ème année jusqu’à la fin de la convention sans changement de plafond limité à 500.000€ TTC. La subvention sera utilisée exclusivement pour les frais de marketing de la nouvelle ligne ;
- en cas de baisse de la taxe aéroportuaire par rapport au taux de référence à la date d’exécution du marché et de la convention, les parties conviennent de se retrouver pour rediscuter des conséquences sur la grille de subvention ;
- pour le versement de la subvention, le transporteur est dans l’obligation d’envoyer à l’aéroport à chaque fin de trimestre un décompte qui sera lié au nombre de passagers arrivés sur le trimestre écoulé et au montant proposé dans la grille de subvention, la subvention étant versée chaque trimestre au vu de ce décompte et le taux choisi étant celui du volume de passagers extrapolé à l’année de la réalisation du trimestre ;
- une réconciliation interviendra à la fin de chaque année d’exploitation sur le volume réalisé. Le montant total de la subvention versée au terme de la

---

\* Information couverte par le secret professionnel

convention ne pourra en aucun cas dépasser 50% des coûts nets de démarrage du transporteur consacre à ses frais de marketing de la nouvelle ligne. A la fin de chaque période, le transporteur devra justifier que la subvention qu'il aura touchée n'excédera pas 50% de ses coûts nets de démarrage utilisées pour la commercialisation de la ligne ;

- toute perception supérieure à ces montants devra être reversée à la CCIV. A ce titre, le transporteur devra indiquer les coûts nets de démarrage de marketing qu'il aura engagés chaque année. Les coûts nets de démarrage pour le marketing année par année seront validés par le Commissaire au compte du transporteur ;
  - la subvention sera payée dès décision d'autorisation de la Commission.
7. L'objectif de la mesure notifiée est le développement économique de l'aéroport de Toulon-Hyères. Le CCIV, en qualité de propriétaire et opérateur de cet aéroport, a décidé d'aider au développement l'aéroport en encourageant les compagnies aériennes à y établir de nouveaux services. Ainsi, le CCIV justifie son initiative par la disparition quasi totale de compagnies aériennes régionales françaises indépendantes, le renforcement monopolistique du group Air France via la compagnie Air France, ses filiales Regional et Britair et son partenaire CCM Airlines, une baisse de la fréquentation touristique dans la région de Toulon et PACA et l'arrivée dans le marché des compagnies « low cost » et « low fare » avec des fortes retombées indirectes et induites pour les zones de chalandises des aéroports qu'elles desservent. La CCIV considère que des aides au démarrage peuvent stimuler la création des nouvelles lignes aériennes et créer une réelle demande pour l'aéroport tout au long de l'année.
8. Il n'existe pas de possibilité de cumul d'aides pour le transporteur, aucun avantage particulier n'a été octroyé à la compagnie Ryanair en dehors de la subvention attribuée selon la convention entre Ryanair et la CCIV. Ryanair s'acquitte des montants prévus par les tarifs en vigueur. Le Code de l'Aviation Civile (article R. 224-2) impose, pour les aéroports dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 100 000 passagers (passagers locaux et transit), une structuration de ces redevances pour services rendus établie de la manière suivante :
- la redevance d'atterrissage, pour l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol et éventuellement pour des services complémentaires (balisage, information de vol et aides visuelles) ;
  - la redevance de stationnement pour l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement et éventuellement pour des services complémentaires (passerelles, énergie électrique et dégivrage) ;
  - la redevance par passager, pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public et éventuellement pour des services complémentaires (mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement et des installations de tri de bagages) ;
  - la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ;
  - des redevances accessoires pour l'utilisation de services complémentaires :

- services complémentaires susmentionnés s'ils ne sont pas couverts par les autres redevances ;
  - mise à disposition de locaux techniques tels que les locaux « pistes » ;
  - la mise à disposition d'installations de traitement des eaux et d'aires d'entreposage ;
  - l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de six tonnes et moins.
9. Dans les délibérations de la CCIV par lesquelles Ryanair a été sélectionnée pour la ligne Londres - Toulon-Hyères, la Commission d'appel d'offres a examiné les prévisions de Ryanair pour apprécier la rentabilité à terme de la ligne. Les simulations faites et le trafic des premiers mois d'exploitation de la ligne, entrée en service en octobre 2005, montrent que le coefficient de remplissage moyen cumulé n'atteint que 55,14 %. La ligne est aujourd'hui sur une perte tendancielle et la subvention est par conséquent nécessaire pour le démarrage. Les analyses de viabilité après la période de lancement, quand l'exploitation de la ligne sera en vitesse de croisière, ont établi que la ligne sera à terme viable.

### **3. APPRECIATION DE LA MESURE**

10. Les autorités françaises n'ont, pour l'instant, pas payé la subvention prévue par la mesure. Par conséquent, la Commission constate que les autorités françaises ont rempli leurs obligations de notification en conformité avec l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

#### **3.1 Evaluation de la présence d'aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE**

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

##### 3.1.1. - Ressources d'Etat

12. Il convient tout d'abord de vérifier que l'avantage économique que reçoivent ces entreprises est financé au moyen de ressources d'Etat. En l'espèce, la subvention sera versée par la Chambre de Commerce et Industrie du Var. Selon les informations à la disposition de la Commission, les Chambres de commerce et d'industrie françaises sont des établissements publics de l'Etat. Elles sont, pour l'essentiel, régies par la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises. Elles sont chargées de représenter les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services de leur circonscription ainsi que de développer leur espace économique.
13. Elles remplissent une mission de service public notamment grâce à leurs centres de formalités des entreprises et à leurs centres de formations ouverts aux créateurs d'entreprises et aux salariés d'entreprises commerciales et industrielles. Elles

assurent également la gestion d'infrastructures telles que les ports et les aéroports lorsqu'elles sont implantées dans leur ressort territorial.

14. Leur budget est alimenté par des recettes fiscales (la taxe additionnelle à la taxe professionnelle en vertu de l'article 1600 du Code général des Impôts), des contributions publiques ainsi que des ressources liées aux produits et services qu'elles rendent à leurs ressortissants. Elles peuvent également contracter des emprunts. Pour sa part, en 2005, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var a perçu 12,78 millions d'euros de taxe additionnelle à la taxe professionnelle. Pour leurs dépenses, les Chambres de commerce et d'industrie sont soumises au Code des marchés publics.
15. En définitive, au sens de l'article 2 de la directive 2000/52/CE de la Commission du 26 juillet 2000 modifiant la directive 80/723/CEE relative à la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques, on ne peut considérer qu'une Chambre de commerce et d'industrie entre dans la catégorie des entreprises publiques définies par la directive.
16. En effet, de par son statut d'établissement public en droit français, elle exerce son activité sur un territoire géographique déterminé, est dirigée par des membres élus et dispose de ressources fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés et relève ainsi de la catégorie des "pouvoirs publics" au sens de la directive 2000/52/CE. Donc, il n'est pas nécessaire d'établir l'imputation de la mesure à l'Etat au sens de la jurisprudence *Stardust Maritime*.
17. Il convient cependant de préciser qu'en vertu de l'article 295 du Traité CE, la Commission ne peut faire de distinction entre les différents types de bénéficiaires au regard de leur structure légale ou de leur statut public ou privé. Il en découle que lorsque'une entité publique se comporte comme un investisseur ou une entreprise privée, ce comportement n'est pas constitutif d'une aide d'Etat. En l'espèce, la Commission constate que le plan d'affaires de la CCIV ne démontre pas que celle-ci pourra escompter un quelconque retour sur son investissement. Dès lors, la décision de la CCIV de subventionner cette ligne démontre que celle-ci n'a pas été effectuée dans une perspective de rentabilité à plus long terme, comme le ferait un investisseur privé<sup>2</sup>.
18. Par conséquent, la Commission peut considérer que l'avantage économique que reçoit le transporteur aérien de la part de la CCIV dans la mesure notifiée implique un transfert de ressources d'Etat.

### 3.1.2. - Avantage

19. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient en outre de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever les ressources financières propres de l'entreprise.

---

<sup>2</sup> Arrêt de la Cour de Justice du 21 mars 1991, affaire C- 305/89 (« Alfa Romea »), République italienne contre Commission des Communautés européennes (Rec. 91, p. I-1603 point 20)

20. Dans le cas en question, la subvention favorise la production de services aériens vers l'aéroport de Toulon-Hyères et génère une demande de billets supplémentaire à celle qui serait constatée en son absence.

### 3.1.3. - Spécificité

21. L'article 87, paragraphe 1, du traité CE exige également qu'une mesure, pour qu'elle puisse être qualifiée d'aide d'État, favorise « *certaines entreprises ou certaines productions* ». La spécificité ou la sélectivité d'une mesure constitue donc l'une des caractéristiques de la notion d'aide d'Etat<sup>3</sup>. Or, dans le cadre de la mesure en question, la subvention est limitée à la seule compagnie Ryanair. Le critère de spécificité est donc rempli.

### 3.1.4. - Affectation des échanges intra-communautaires et de la concurrence

22. Enfin, depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1<sup>er</sup> janvier 1993<sup>4</sup>, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée. Ainsi que la Cour l'a affirmé : « dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents Etats membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les Etats membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations »<sup>5</sup>.
23. La Commission considère que ce régime menace de fausser la concurrence puisqu'il bénéficie directement à un seul transporteur aérien exploitant des services réguliers dans le marché européen et est donc susceptible d'affecter les autres concurrents dans le marché. La Commission conclut donc que la mesure constitue une aide d'Etat au bénéfice de la compagnie concernée. Il importe dès lors de déterminer si cette aide peut être déclarée compatible avec le marché commun sur base des dérogations prévues au traité CE.

## **3.2 Evaluation de la compatibilité de l'aide**

24. Ni les exemptions dans l'article 87(2) ni celles prévues dans les articles 87(3)(b) et 87(3)(d) du traité CE ne s'appliquent dans le cas actuel.
25. L'article 87(3)(a) et (c) du traité CE contient la dérogation en ce qui concerne l'aide destinée à favoriser le développement économique de certaines activités ou de certaines régions économiques dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi. Le département de Var dans lequel l'aéroport de Toulon-Hyères est situé n'est pas une région Objectif 1, c'est-à-dire dont le PIB par habitant n'atteint pas 75% de la moyenne de l'Union. Une certaine partie du département fait partie d'une zone Objectif 2 qui concerne les difficultés de reconversion de certaines zones industrielles, urbaines, rurales ou dépendantes de la pêche mais par conséquent l'aide en question ne peut pas tomber dans le champ d'application de l'article 87 (3) (a).

---

<sup>3</sup> Voir notamment l'arrêt du TPI du 06.03.2002, Diputación Foral de Álava e.a. / Commission (T-127/99, T-129/99 et T-148/99, Rec. p. II-1275) (cf. points 144, 149, 154).

<sup>4</sup> Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

<sup>5</sup> Voir notamment l'arrêt de la CJCE du 21.03.1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

26. En ce qui concerne la dérogation prévu par l'article 87(3)(c) du traité CE à propos de l'aide destinée à faciliter le développement de certaines activités économiques quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, la Commission doit examiner si cette clause conditionnelle peut s'appliquer à la situation actuelle. Dans son examen, la Commission doit prendre en considération ses lignes directrices concernant les aides d'État dans le secteur de l'aviation<sup>6</sup> (ci-après les lignes directrices de 1994), ses lignes directrices des aides d'État à finalité régionale<sup>7</sup> ainsi que ses lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (les lignes directrices de 2005) adoptées par la Commission en septembre 2005. La Commission doit aussi prendre en considération ses décisions précédentes à cet égard.
27. Il convient de noter que les lignes directrices de 2005 stipulent<sup>8</sup> que « *La Commission appliquera les présentes lignes directrices à partir de leur publication au Journal Officiel de l'Union Européenne. Les notifications enregistrées par la Commission avant cette date seront examinées au regard des règles en vigueur au moment de la notification* ». Comme la mesure en question a été notifiée le 15.11.2005 (c'est-à-dire avant la publication des lignes directrices dans le Journal officiel le 9.12.2005), la Commission doit examiner cette mesure à la lumière des règles applicables et de sa pratique concernant les aides notifiées avant l'entrée en vigueur de lignes directrices.
28. Dans ses lignes directrices de 1994, la Commission a déclaré qu'elle estime que les subventions directes à l'exploitation de lignes aériennes ne peuvent, en principe, être acceptées que pour les obligations de service public et pour les aides à caractère social.
29. Dans sa décision du 7 février 2004 concernant l'aéroport de Charleroi et Ryanair<sup>9</sup>, la Commission a déclaré que, vu l'évolution économique des secteurs aérien et aéroportuaire déclenchée par l'ouverture complète des marchés de services de transport aérien au niveau européen en 1997, la dérogation de l'article 87(3)(c) du traité doit également être envisagée étant donné le rôle de ces aides pour le développement des aéroports régionaux. Dans cette décision, la Commission a aussi examiné la question de l'aide au démarrage des compagnies aériennes. La Commission a fait référence à l'émergence de nouvelles compagnies de dimension communautaire proposant des taux promotionnels basés sur une structure « low cost » comme un des développements les plus importants sur le marché européen des transports aériens ces dernières années.
30. Dans sa décision Charleroi/Ryanair, la Commission a décidé que certains types d'aides au démarrage accordées par des autorités publiques à une compagnie aérienne pour développer des nouvelles lignes pourraient être compatibles avec le marché commun sous réserve de certaines conditions. Ces conditions (comme elles se rapportaient aux particularités du cas Charleroi/Ryanair) ont été énoncées à

---

<sup>6</sup> “Application des articles 92 et 93 du traité CE et article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation” JO C 350, 10.12.94, p 5

<sup>7</sup> JO L74, 10.3.1998, p.9

<sup>8</sup> Paragraphe 85

<sup>9</sup> JO L137 30.4.2004 p.1

l'article 4 de la décision. L'argumentation et raisonnement de la Commission ont été développés dans les paragraphes 263 et suivants de la décision.

### Les conditions de compatibilité

31. « *La première condition à l'octroi d'une aide est que celle-ci remplisse son but, c'est-à-dire qu'elle s'inscrive dans une politique de développement aéroportuaire cohérente et caractérisée par une volonté affichée de développer la rentabilité d'infrastructures qui ne le sont pas toujours.* »<sup>10</sup>
32. Dans ce cas, la subvention octroyée par la CCIV fait partie d'une stratégie cohérente de développement pour la meilleure utilisation de l'infrastructure aéroportuaire et le développement *économique* et touristique de la région. La liaison avec Londres, qui fait l'objet de la présente décision, fait partie du premier avis de marché publié au JOUE du 17 février 2005. La CCIV au vu des analyses effectuées sur cette première procédure, a publié au JOUE du 23 décembre 2005 un second avis de marché pour l'ouverture de liaisons à destination de la Scandinavie, de la Suisse, de l'Italie, de l'Allemagne et du Royaume-Uni (hors Londres). Cet avis de marché est resté sans suite, faute de candidatures. Une troisième procédure européenne sera lancée en juin 2006.
33. La région servie par l'aéroport de Toulon Hyères souffre d'une accumulation de retard importante en matière d'infrastructures et d'investissements, non sans rapport avec le taux de chômage élevé. La *Commission* considère ainsi qu'une subvention des nouveaux services aériens directs à partir de l'aéroport de Toulon Hyères peut jouer un rôle important dans le développement de l'aéroport et l'utilisation rationnelle de l'infrastructure existante et constate donc que la première condition pour la compatibilité est satisfaite.
34. « *La seconde condition est que les aides versées aux compagnies aériennes ne s'appliquent donc qu'à l'ouverture de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences provoquant un accroissement du volume net de passagers au départ de l'aéroport régional, de manière à prendre en charge une partie du risque que la compagnie supporte.* »<sup>11</sup> « *En principe, les aides ne doivent pas être versées lorsque la route est d'ores et déjà exploitée: la prise de risque par la compagnie est moindre, voire nulle, et la nécessité d'une aide ne se justifie pas. Ainsi lorsqu'une compagnie opère déjà une route au départ d'un aéroport, elle ne pourra pas se prévaloir d'un soutien public.* »<sup>12</sup>
35. La décision précise que « *Les aides ne doivent également pas être versées à une compagnie aérienne pour une nouvelle ligne qu'elle viendrait à exploiter en substitution et suite à l'abandon d'une ancienne ligne qui aurait déjà bénéficié des aides au démarrage.* »<sup>13</sup> « *Les aides ne doivent pas non plus être destinées à aider un nouvel entrant à ouvrir des liaisons déjà ouvertes et à se lancer dans une concurrence frontale avec un opérateur existant qui exploite déjà cette route au*

---

<sup>10</sup> Paragraphe 283

<sup>11</sup> Paragraphe 303

<sup>12</sup> Paragraphe 304

<sup>13</sup> Paragraphe 305

départ de l'aéroport. Le nouvel arrivant devra compter sur ses seules forces pour affronter un opérateur existant, et non sur des aides publiques. »<sup>14</sup>

36. Dans le cas d'espèce, la CCIV a précisé via marché public ses attentes et besoins pour une nouvelle route, les obligations pour recevoir la subvention étant claires. Depuis l'arrêt de l'exploitation de la ligne Londres-Toulon le 17 octobre 2004 par la compagnie GB Airways, il n'existait plus de liaison aérienne avec Londres. Par conséquent, l'attribution de cette liaison à Ryanair au terme de la procédure de consultation constitue bien une ouverture de ligne.
37. « Une aide doit avoir un effet incitatif: elle doit permettre à une entreprise de développer une activité qu'elle n'aurait pas entreprise sans soutien public. Mais cette activité doit s'avérer rentable à terme sans aide. C'est pourquoi les aides destinées au lancement de nouvelles liaisons ou au renforcement de fréquences doivent être limitées dans le temps. »<sup>15</sup> Dans la même décision, « La Commission note qu'une période de trois ans avait été retenue dans le secteur des services de fret maritime. Une période maximale de cinq ans peut être appliquée dans le transport aérien, particulièrement pour les compagnies low-cost. »<sup>16</sup>
38. Pour ce qui concerne la rentabilité de la ligne, les prévisions de viabilité fournies à la Commission pour la période post-financement, sont positives.
39. Concernant la durée de l'aide, dans le cas de Toulon, la Commission note que la convention conclue entre la CCIV et Ryanair selon laquelle le transporteur irlandais bénéficiera de la subvention, aura une durée de trois ans. Une reconduction de deux fois un an est possible. Dans le cas de Ryanair et Charleroi, la Commission avait accepté une période maximale de cinq ans en considérant notamment que la région dans laquelle l'aéroport de Charleroi est situé est classée Objectif 1, ce qui n'est pas le cas pour l'aéroport de Toulon. En outre, dans une décision récente intitulée «N 303/2005 United Kingdom – Air Route Development Funds » adoptée par la Commission le 16 mai 2006 concernant un régime d'aides au démarrage notifié également peu avant la publication des lignes directrices de 2005, la Commission a accepté que les aides soient versées pour une durée de 3 ans. Enfin, ce dernier régime comme tout autre régime existant devra être mis en conformité avec les lignes directrices de 2005 au plus tard le 1<sup>er</sup> juin 2007. Dans ces conditions, la Commission peut accepter le régime tel que notifié et examiné dans la présente décision pour une période de 3 ans, mais considère qu'une éventuelle prolongation ultérieure, qui interviendrait bien après 2007, devrait être notifiée et examinée au regard des lignes directrices de 2005.
40. Concernant le montant de l'aide, la Commission a déclaré qu' « Un double lien de proportionnalité doit être établi entre l'aide et son contexte. Premièrement, un lien strict doit exister entre l'objectif de développement aéroportuaire, qui passe par le développement net du trafic passager, et le niveau de l'aide versée à la compagnie aérienne. Le montant d'aide devrait donc être calculé par passager. »<sup>17</sup>

---

<sup>14</sup> Paragraphe 307

<sup>15</sup> Paragraphe 311

<sup>16</sup> Paragraphe 313

<sup>17</sup> Paragraphe 318

41. « *La seconde proportionnalité doit s'apprécier entre l'aide et les coûts engagés par son bénéficiaire.* »<sup>18</sup> « *Une couverture de 50 % des coûts au démarrage sur une période allant jusqu'à cinq ans dans l'environnement fortement évolutif évoqué plus haut représente déjà aux yeux de la Commission un couple durée/intensité de l'aide significatif pour des aides au démarrage.* »<sup>19</sup>
42. « *S'agissant de l'intensité de l'aide, que la Commission limite à 50 % en l'espèce, elle rappelle qu'elle ne s'applique bien sûr pas à la totalité des coûts de fonctionnement, nets de recettes, des lignes aériennes concernées. Ne sont ainsi éligibles à l'aide au démarrage d'une intensité de 50 % et d'une durée maximale de cinq ans que des coûts additionnels de démarrage que l'opérateur aérien n'aurait pas à supporter en rythme de croisière et qui nécessitent une contribution publique afin de partager le risque de non-viabilité lié à la période de démarrage.* »<sup>20</sup>»
43. Dans le cas d'espèce, la subvention est calculée en fonction du nombre de passagers arrivés à l'aéroport de Toulon-Hyeres. La subvention est payée *a posteriori* par trimestre. Selon la convention, le montant total de la subvention versée au terme de la convention ne pourra en aucun cas dépasser 50% des coûts nets réels de marketing liés au démarrage du transporteur. A la fin de chaque période le transporteur devra justifier que la subvention qu'il aura touchée n'excédera pas les 50% de ses coûts nets réels de marketing liés au démarrage. Considérant que cette disposition limite la prise en compte des coûts éligibles aux coûts réels, c'est-à-dire correspondant à des dépenses effectives, relatifs des de coûts marketing additionnels, i.e. qui résultent du lancement de la nouvelle route et que Ryanair n'aura pas à supporter en rythme de croisière, dans la limite d'une intensité de 50% et d'une durée maximale de trois ans (cf. paragraphe 38), la Commission considère que le critère de proportionnalité sera bien respecté.
44. Toute perception supérieure à ces montants devra être reversée à la CCIV. A ce titre, le transporteur devra indiquer les coûts nets de démarrage de marketing qu'il aura engagés chaque année pour le marketing de la ligne. Les coûts nets réels au démarrage de marketing année par année seront validés par le commissaire au compte du transporteur.
45. Les autorités françaises ont indiqué que l'aéroport de Toulon-Hyères devra se livrer à une analyse *a posteriori* des coûts additionnels réels de marketing engagés par la compagnie Ryanair afin de déterminer le niveau maximal d'aides auquel peut prétendre le transporteur dans ce cas.
46. Pour ces raisons, et en particulier parce que l'aéroport s'est engagé à vérifier que les coûts additionnels réels de marketing engagés par Ryanair représenteront bien les coûts additionnels réels subis par le transporteur pour le nouvelle ligne, la Commission peut constater que les deux conditions de proportionnalité sont satisfaites par la mesure notifiée. La Commission constate également que la subvention est proportionnelle à l'objectif de promouvoir de nouvelles lignes aériennes pour améliorer l'utilisation de l'aéroport et développer la région.

---

<sup>18</sup> Paragraphe 319

<sup>19</sup> Paragraphe 320

<sup>20</sup> Paragraphe 323

## **Distorsion de concurrence**

47. Il y a lieu d'examiner si la mesure de financement crée un risque de distorsion de concurrence et/ou de détournement de trafic. Dans le cas d'espèce, le système de marché public mis en place par la CCIV prévoit qu'aucune aide n'est disponible pour les lignes aériennes qui sont déjà couvertes par le marché. Il doit aussi être prouvé que les lignes subventionnées seront viables à terme. La Commission considère que l'établissement par avance de critères de sélection et la procédure de marché public européen limite le danger d'une distorsion de concurrence incompatible avec le marché commun. La procédure de marché public garantit la transparence et préalablement évite toute discrimination pour des raisons de nationalité et assure l'égalité de traitement des opérateurs puisque toute aide sera accordée sur base des critères clairement établis appliqués d'une manière non discriminatoire.
48. La Commission peut approuver la mesure comme compatible avec le marché commun parce qu'elle remplit des objectifs communautaires importants dans l'amélioration de la connectivité régionale, de développement de la région en question et encourage les liens aériens.
49. En conséquence, l'aide notifiée peut être considérée comme compatible avec le marché commun conformément à l'article 87 (3)(c) du Traité CE.

## **4. DECISION**

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

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

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

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

Par la Commission

Jacques Barrot  
Vice-Président