

## REGIME D'AIDE À L'EXPLOITATION DES PETITS ET MOYENS AEROPORTS FRANÇAIS

### 1. PROCEDURE

(1) Conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et en conformité avec le cadre fixé par les lignes directrices sur les d'aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes<sup>1</sup>, les autorités françaises ont notifié à la Commission européenne la mise en place d'un dispositif d'aide à l'exploitation des aéroports français de moins de 3 millions de passagers. Ce régime cadre national a été approuvé par décision de la Commission européenne du 8 avril 2015<sup>2</sup>.

### 2. DESCRIPTION DE LA MESURE

#### 2.1. Objectif généraux du régime d'aides

(2) Les objectifs généraux de ce dispositif d'aide qui devra s'appuyer sur les plans stratégiques des collectivités propriétaires des infrastructures aéroportuaires sont les suivants:

- Optimiser la contribution du réseau des aéroports du pays à un développement aéroportuaire équilibré du territoire ;
- Faciliter le développement des échanges aériens transrégionaux européens par 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 ;
- Maintenir l'ouverture au trafic aérien commercial de plates-formes reconnues comme indispensables à l'accessibilité de la région.

#### 2.2. Base juridique nationale

(3) Les financements publics sont apportés par l'Etat, par 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>3</sup>.

(4) Pour les collectivités territoriales et leurs groupements, leurs interventions économiques se fondent, en droit national, sur les dispositions du code général des collectivités

---

<sup>1</sup> Lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes, JOUE du 4 avril 2014, C/99 p3, dénommées «les lignes directrices» dans la suite du document.

<sup>2</sup> Voir décision CE du 8 avril 2015 – C(2015) 2267 final - Aides d'Etat SA.38936 (2014/N) – France – Régime d'aide à l'exploitation des aéroports français.

<sup>3</sup> Lorsqu'une autorité publique octroie une aide à un bénéficiaire au moyen de ressources d'Etat ou désigne un organisme privé ou public pour l'administrer, le transfert de ressources d'Etat associé à cette aide est imputable à l'Etat.

territoriales (CGCT)<sup>4</sup>, en particulier sur ses articles L. 1511-1 à L. 1511-5 (dispositions générales), articles L.2251-1 et 2 (communes), articles L.3231-1 et 2 (départements), article L.4211-1 (régions). La France attire par ailleurs l'attention de la Commission sur le principe de la « libre administration des collectivités territoriales » défini par l'article 72 de la constitution française de 1958<sup>5</sup> et développé dans les articles L.1111-1 à L.1111-10 du CGCT dans la mesure où la plupart des financements sont apportés par les collectivités dont relèvent les aérodromes au sens de l'article L.6321-3 du code des transports.

- (5) Pour les 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>6</sup>.

### 2.3. Bénéficiaires

- (6) 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<sup>7</sup>, exceptés:

- lorsque le projet d'aide concerne un aéroport mixte passagers/fret dont le trafic fret est supérieur à 200 000 tonnes par an<sup>8</sup> ;

- lorsque d'autres aéroports sont situés dans la même zone de captage (a priori moins de 100 km ou moins 1 h de trajet en voiture, bus, train ou TGV)<sup>9</sup>.

- (7) 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.<sup>10</sup>

---

<sup>4</sup> Consultable sur le lien : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006070633>

<sup>5</sup> Article 72 alinéas 1, 2 et 3 de la constitution de 1958 : « Les collectivités territoriales de la République sont les communes, les départements, les régions, les collectivités à statut particulier et les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74. Les collectivités territoriales ont vocation à prendre les décisions pour l'ensemble des compétences qui peuvent le mieux être mises en œuvre à leur échelon. Dans les conditions prévues par la loi, ces collectivités s'administrent librement par des conseils élus et disposent d'un pouvoir réglementaire pour l'exercice de leurs compétences. »

<sup>6</sup> Consultable sur le lien : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000005634379>

<sup>7</sup> Trafic moyen annuel calculé sur la base des 2 années fiscales précédant celle de la notification ou de l'octroi de l'aide. Ce seuil comptabilise les allers simples ; un passager qui effectue un vol vers l'aéroport et le vol retour sera ainsi comptabilisé 2 fois. Il s'applique aux liaisons individuelles. Si un aéroport fait partie d'un groupe d'aéroports, le nombre de passagers est établi sur la base de chaque plate-forme.

<sup>8</sup> Il n'existe pas à la date de cette notification d'aéroport français mixte de moins de 1 million de passagers et de plus de 200 000 tonnes de fret voir lien : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-statistique.html>

<sup>9</sup> Lorsque deux plates-formes se trouvent dans cette situation elles doivent obligatoirement passer par une notification individuelle à la Commission européenne. Dans le cas où un rapprochement entre les deux plates formes serait envisagé de façon à en optimiser et rationaliser la gestion, il conviendrait d'en informer au plus tôt les autorités françaises de façon à pouvoir examiner avec la Commission les conséquences de ce rapprochement en termes concurrentiels et pour l'application des lignes directrices.

<sup>10</sup> Les statistiques de la DGAC sont consultables sur le lien :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Bulletin-statistique.html>

## 2.4. Durée du régime d'aide

(8) 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.

## 2.5. Montant global de l'aide

(9) Le programme d'aide envisagé pourrait mobiliser une enveloppe globale maximum de 170 millions € sur ses 9 années de fonctionnement (valeur 2014). Les budgets réels correspondant à chaque opération seront arrêtés par délibérations des collectivités publiques concernées. Ils seront éventuellement ajustés en fonction de la mise en œuvre des programmes et sous réserve de leur conformité au régime notifié.

## 2.6. Forme de l'aide

(10) L'aide est attribuée par tranches annuelles, conformément au programme défini dans le plan d'affaires prévisionnel validé par les autorités françaises, sous forme de subventions directes à l'exploitant de l'aéroport, de prêts, d'avances remboursables ou de garanties d'emprunt.

## 2.7. Coûts éligibles

(11) Les coûts éligibles<sup>11</sup> sont ceux reliés à l'exploitation aéroportuaire nets de toute aide d'Etat à des compagnies aériennes<sup>12</sup>, à l'exception des charges d'amortissement, des charges liées à l'exploitation des installations non aéronautiques<sup>13</sup>, des charges liées aux missions régaliennes confiées aux gestionnaires d'aéroports<sup>14</sup>. Les coûts non éligibles ne

---

<sup>11</sup> Voir la définition apportée au point 25 - 22) des lignes directrices.

<sup>12</sup> Les lignes directrices de la Commission permettent toutefois d'envisager de façon limitée des aides aux compagnies aériennes, ces dernières faisant, le cas échéant, l'objet d'une approbation spécifique dans le cadre du régime d'aide au démarrage.

<sup>13</sup> A ce titre les décisions de la Commission 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 – aéroport de Marseille-Provence précisent que doivent être exclus notamment les dépenses liées aux parkings voitures, aux boutiques, aux restaurants, aux hôtels, aux bureaux et autres locaux industriels.

<sup>14</sup> La Cour de justice a indiqué que les activités relevant en principe de la responsabilité de l'Etat dans l'exercice de ses prérogatives officielles de puissance publique ne sont pas de nature économique et n'entrent pas, en général, dans le champ d'application des règles en matière d'aides d'Etat. Le point 35 des lignes directrices précise que dans un aéroport des activités telles que le contrôle aérien, la police, les douanes, la lutte contre les incendies, les mesures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites relèvent en général de cette catégorie. En France, en vertu des règles applicables aux aéroports, sont considérées comme relevant des missions régaliennes de l'Etat et échappent donc à ce titre à l'analyse des aides d'Etat les missions de sûreté, de sécurité incendie avion, de prévention du péril animalier et de contrôles environnementaux confiées aux exploitants d'aéroports par les articles L.6332-3 et L.6341-2 du code des transports et couvertes par la taxe d'aéroport instituée par l'article 1609 quater viciés du code général des impôts (texte consultable sur le lien : <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000026948199&cidTexte=LEGITEX T000006069577&dateTexte=20130529&fastPos=2&fastReqId=1270851939&oldAction=rechCodeArticle>).

Le caractère régalien et non économique des dépenses couvertes par ce dispositif, ainsi que l'absence de surcompensation ont été reconnus 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 – aéroport de Marseille-Provence. Peut également être rattachés aux missions régaliennes les services AFIS 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). Par contre, 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

peuvent pas entrer dans le calcul d'une aide à l'exploitation. En conséquence, les termes de « coûts d'exploitation » ou de « couverture des coûts d'exploitation » utilisés dans la suite de ce document doivent s'entendre comme limités aux coûts d'exploitation éligibles définis ci-dessus.

- (12) Ces coûts doivent correspondre à un projet s'inscrivant dans le cadre des objectifs généraux définis à la section 2.1.

## **2.8. Intensité de l'aide**

- (13) L'intensité de l'aide est fixée par référence à la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation au cours des cinq années qui précèdent le début de la période transitoire fixée par les lignes directrices (soit de 2009 à 2013).
- (14) Pour les aéroports de plus de 700 000 passagers, l'exploitant doit présenter un programme dans lequel les aides à l'exploitation sont limitées à 50 % au maximum, hors inflation, de la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation au cours de la période de référence telle que définie au point (13), sur la période transitoire fixée par les lignes directrices, c'est-à-dire du 4 avril 2014 au 3 avril 2024 (exemple : si le niveau moyen annuel d'aide sur 2009-2013 était de 1 M€, l'exploitant pourra bénéficier au maximum au cours de la période du 4 avril 2014 au 3 avril 2024 d'un montant d'aide de  $1\text{M€} \times 50\% = 0,5 \text{ M€} \times 10 = 5 \text{ M€}$ ). A l'issue de cette période transitoire 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 mentionné au point 19), plus aucune aide à l'exploitation ne sera autorisée en dehors des cas strictement prévus par la réglementation sur les aides d'Etat. Les aides de l'année 2014 étant déjà versées au moment de la mise en œuvre du présent régime applicable à compter du 4 avril 2015, il devra en être tenu compte dans les calculs des années suivantes pour respecter globalement la limitation d'intensité indiquée.
- (15) Pour les aéroports jusqu'à 700 000 passagers, l'exploitant doit présenter un programme dans lequel les aides à l'exploitation sont limitées à 80 % au maximum, hors inflation, de la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation au cours de la période de référence telle que définie au point (13), sur une période de 5 ans à compter de la parution des lignes directrices, c'est à dire du 4 avril 2014 au 3 avril 2019 (exemple : si le niveau moyen annuel d'aide sur 2009-2013 était de 1 M€, l'exploitant ne pourra bénéficier au maximum au cours de la période du 4 avril 2014 au 3 avril 2019 d'un montant d'aide de  $1\text{M€} \times 80\% = 0,8 \text{ M€} \times 5 = 4 \text{ M€}$ ). Il devra rechercher autant que possible une amélioration progressive de la couverture de ses coûts d'exploitation. Les aides de l'année 2014 étant déjà versées au moment de la mise en œuvre du présent régime applicable à compter du 4 avril 2015, il devra en être tenu compte dans les calculs des années suivantes pour respecter globalement la limitation d'intensité indiquée. Conformément au point 130 des lignes directrices, la Commission réexaminera dans un délai de 5 ans à compter du 4 avril 2014 la situation de ces aéroports à l'aune de l'évolution des conditions du marché. Le présent régime d'aide sera modifié ou confirmé en conséquence. En tout état de cause,

---

son pas considérées comme des missions régaliennes (voir décision Marseille SA.22932 du 20 février 2014). Par ailleurs, 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.

les projets d'aides à l'exploitation des aéroports de cette catégorie devront faire l'objet d'une nouvelle approbation pour la période postérieure au 3 avril 2019.

- (16) Les programmes d'aides ainsi définis sont forfaitaires et établis ex ante. Aucun ajustement ex post à la hausse ne sera autorisé.

## **2.9. Mécanisme d'attribution de l'aide**

- (17) Préalablement à tout versement d'aide, tout aéroport doit notifier son projet d'aide à l'exploitation aéroportuaire<sup>15</sup> aux autorités françaises.

- (18) Le dossier de notification est transmis par courrier recommandé avec accusé de réception ou remis contre reçu à l'adresse suivante :

Direction Générale de l'Aviation Civile  
Direction du transport aérien  
Sous direction des aéroports  
50, rue Henry Farman  
75015 PARIS

- (19) Ce dossier comporte impérativement les éléments suivants :

- Une notice conforme au modèle type joint en annexe 1 décrivant la situation actuelle de l'aéroport, sa capacité maximale avec ses limitations éventuelles, son trafic, ses liaisons aériennes, le projet d'aide à la couverture des coûts d'exploitation, une évaluation globale du montant de l'aide, la répartition de son financement et désignant la personne responsable du projet, qui sera l'interlocuteur de la DGAC ; cette notice devra également balayer les critères applicables des lignes directrices et expliciter la conformité du projet à chacun d'entre eux ;

- 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 et de son développement, le cas échéant de son insertion dans un schéma de rationalisation aéroportuaire lorsque plusieurs aéroports relèvent de la même autorité ;

- Un plan d'affaires ex-ante couvrant la période d'attribution de l'aide, ainsi que les années 2009 à 2013 et 2014 avec les chiffres réalisés, faisant apparaître pour chaque année les recettes et les coûts d'exploitation, ainsi que les aides à l'exploitation.

Ce plan d'affaires doit être d'un niveau de détail au moins égal à celui du modèle présenté en annexe 2 ; 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'Etat, à l'issue de la période transitoire.

---

<sup>15</sup> Les aéroports pourront présenter un dossier couvrant un programme de subvention d'exploitation limité au 3 avril 2024 au plus (date d'expiration du présent régime); sachant toutefois que pour les aéroports de moins de 700 000 passagers, seule la tranche jusqu'au 3 avril 2019 pourra être validée, la période suivante étant soumise, conformément à ce qui est indiqué au point (15) au réexamen des conditions du marché (elle devra donc être formellement confirmée ou amendée).

- Une notice relative à la situation concurrentielle des plates formes 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) ;

- 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.

- Les derniers comptes certifiés ou approuvés de l'aéroport.

Le dossier doit 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.

- (20) La sous-direction des aéroports de la DGAC procède 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 ;
- (21) A l'issue de cette évaluation, la direction du transport aérien / sous-direction des aéroports de la DGAC prend une décision de conformité ou pas du projet<sup>16</sup> au regard du régime général d'aide à l'exploitation approuvé par la Commission et donc au regard des lignes directrices applicables. 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.
- (22) En cas de désaccord sur le projet, celui-ci ne peut être mis en œuvre.
- (23) Tout projet d'aide mis en œuvre sans autorisation après la parution des nouvelles lignes directrices, expose les diverses parties prenantes au dit 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.

## **2.10. Contrôle de l'aide**

- (24) 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 reçues. 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.
- (25) Conformément aux points 160 à 168 des lignes directrices et à la communication de la Commission du 21 mai 2014, les obligations de rapports annuels, de transparence des aides, de suivi et d'évaluation devront être respectées par les autorités françaises.

---

<sup>16</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.

### 3. COMPATIBILITE DE LA MESURE AVEC LE MARCHE COMMUN

#### 3.1. Base légale de l'évaluation

- (26) Les autorités françaises se placent dans le cadre communautaire fixé par les articles 107 paragraphe 3 point a), b) ou c)<sup>17</sup> et 106 paragraphe 2<sup>18</sup> du TFUE.
- (27) Par ailleurs, sous réserve du cas décrit plus loin à la section 3.8, la Commission a fixé dans la section 5.1.2. de ses lignes directrices, les critères à prendre en compte pour évaluer la compatibilité d'une mesure d'aide au fonctionnement aéroportuaire avec le marché commun. Ces critères (de a à f) sont passés en revue dans les points suivants.

#### 3.2. Contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini (critère a)

- (28) Au point 113 de ses lignes directrices, la Commission indique que les aides à l'exploitation peuvent être considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun bien défini si :
- 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
  - elles luttent contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'Union ou si
  - elles facilitent le développement régional.
- (29) Les objectifs fixés par les autorités françaises au point (2) du présent régime peuvent se combiner et intègrent pleinement ces objectifs communautaires. Ils devront être développés et déclinés localement dans chaque projet individuel. Ils sont explicités dans les alinéas suivants :
- *Optimiser la contribution du réseau des aéroports du pays à un développement aéroportuaire équilibré du territoire* : 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.

---

<sup>17</sup> Article 107 paragraphe 3 du TFUE :

« *Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur .....* :

*a) les aides destinées à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, ainsi que celui des régions visées à l'article 349, compte tenu de leur situation structurelle, économique et sociale;*

*b) les aides destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre;*

*c) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun...»*

<sup>18</sup> Article 106 paragraphe 2 du TFUE :

« *Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union.* »

- *Faciliter le développement des échanges aériens transrégionaux européens par la création ou le renforcement de points d'accès aéroportuaires régionaux* : la multiplication des services aériens intra européens directs à partir des plates-formes régionales permet d'envisager le développement de nouveaux courants d'échanges transrégionaux européens et d'encourager la mobilité des citoyens européens.

- *Favoriser le développement économique régional et aider les petits aéroports à rationaliser progressivement leur activité économique* : l'activité aéroportuaire par les emplois qu'elle crée, par ses retombées économiques directes et indirectes, par l'insertion qu'elle permet dans des courants d'échanges touristiques ou d'affaires est souvent un levier pour le développement économique local. De nombreuses régions françaises, notamment côtières, du sud de la France ou possédant un riche patrimoine naturel, historique ou culturel, disposent indéniablement d'un fort potentiel d'attractivité touristique ; d'autres, parce qu'elles concentrent certaines industries ou activités spécialisées peuvent également générer des courants de trafic intra européens. Lorsque ce potentiel est avéré, il apparaît légitime, sous réserve des atteintes éventuelles à la concurrence, que les collectivités propriétaires cherchent à favoriser son éclosion et sa croissance, y compris en soutenant momentanément l'exploitation aéroportuaire, le temps que celle-ci adapte, le cas échéant, ses méthodes de gestion et parvienne à un niveau de trafic suffisant pour équilibrer ses coûts.

- *Maintenir l'ouverture au trafic aérien commercial de plates-formes reconnues comme indispensables à l'accessibilité de la région* : sans préjudice de l'application éventuelle de la jurisprudence Altmark Trans<sup>19</sup> ou de la décision du 20 décembre 2011<sup>20</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.

### **3.3. Nécessité de l'intervention d'Etat (critère b)**

(30) Les autorités françaises s'assurent, en examinant la situation particulière de l'aéroport concerné, 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 tel que défini plus haut et qui ne peut être financé par les ressources propres de l'aéroport ou par le marché. Elles limitent, comme l'indique la Commission au point 119 de ses lignes directrices, le bénéfice d'éventuelles aides à l'exploitation aux aéroports de moins de 3 millions de passagers. Sur les aéroports mixtes civils et militaires, elles distinguent clairement la part du déficit d'exploitation imputable au transport civil de passagers et de fret.

---

<sup>19</sup> Arrêt du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00 Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark (Recueil 2003, p I-7747).

<sup>20</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'Etat 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.

### **3.4. Caractère approprié de l'aide en tant qu'instrument d'intervention (critère c)**

(31) L'aide doit nécessairement s'inscrire dans le cadre des objectifs d'intérêt général communautaire développés plus haut 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 (cf point (19), section 2.9). La forme de l'aide est également adaptée aux objectifs visés en évaluant la possibilité de recourir à un instrument moins sélectif que la subvention directe (prêts, garanties ou avances récupérables).

### **3.5. Existence d'un effet d'incitation (critère d)**

(32) La Commission indique au point 124 de ses lignes directrices que « *L'aide au fonctionnement a un effet d'incitation s'il est probable qu'en son absence, le niveau d'activité économique de l'aéroport concerné serait sensiblement réduit* ».

(33) Les autorités françaises s'assurent, 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 tel est bien le cas.

### **3.5. Proportionnalité du montant de l'aide / Limitation de l'aide au minimum nécessaire (critère e)**

(34) Les autorités françaises examinent, notamment au vu du plan d'affaires exigé à l'appui du dossier individuel de notification transmis à la DGAC (cf point (19), section 2.9) et annexe 2 au présent document, 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 évoqué à la section 2.8, 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 2.7 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'Etat, à l'issue de la période transitoire.

### **3.6. Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges (critère f)**

(35) La Commission indique au point 133 de ses lignes directrices que « *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.* »

(36) En France, les aéroports sont considérés comme des services publics et à ce titre ils sont ouverts à tous les usagers potentiels sans discrimination. Les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion de ces aéroports, lorsqu'ils sont ouverts à la circulation aérienne publique, sont par ailleurs définies par des cahiers des charges réglementaires pour les

concessions d'Etat<sup>21</sup> et par des conventions conclues entre l'Etat et la personne dont relève l'aérodrome dans les autres cas<sup>22</sup>.

- (37) La plupart des aéroports commerciaux de moins de 3 millions de passagers relèvent de collectivités territoriales. Certains sont propriété de l'Etat 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'Etat. Ces collectivités relèvent de la loi Sapin<sup>23</sup>, qui prévoit la passation de conventions de délégations de service public (DSP), et de la loi relative aux aéroports de 2005<sup>24</sup>. Les paramètres des aides éventuelles à l'exploitation sont donc intégrés dans les cahiers de charges des appels d'offres et dans les conventions qui en résultent, après le renouvellement de chaque délégation. Ces conventions de DSP sont ensuite soumises au contrôle de légalité du préfet. En outre, les subventions des collectivités publiques font l'objet de délibérations publiques et/ou d'actes formalisés. Enfin les comptes de l'exploitation aéroportuaires sont approuvés ou certifiés chaque année. En cas d'exploitation de l'aéroport en régie (le propriétaire est également exploitant), il n'y a pas conclusion d'une convention, mais les paramètres de l'aide sont néanmoins connus « ex ante » puisque soumis à notification et approbation préalable. Si une aide est versée, elle le sera donc dans des conditions de transparence et de non-discrimination, sur la base des objectifs et des critères définis plus haut.
- (38) Les aspects concurrentiels sont essentiels dans l'appréciation des aides d'Etat. Là où il n'y a aucun impact concurrentiel, il ne peut y avoir qualification d'aide d'Etat. Toutefois les dossiers faisant l'objet du présent régime sont notifiés comme des aides d'Etat dont il convient d'apprécier la compatibilité avec le marché commun. En l'occurrence l'article 107 paragraphe 3 c) exige que celles-ci « *n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun* ». La Commission, dans ses lignes directrices généralise cette condition au titre des principes communs de compatibilité des aides.
- (39) Les autorités françaises apprécient 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 (cf point (19), section 2.9).
- (40) 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.
- (41) Enfin, conformément au cadre fixé par les lignes directrices, le présent régime prévoit que les aides à l'exploitation ne seront autorisées que pour une période transitoire prenant fin le 3 avril 2024, exception faite des aéroports de 700 000 passagers et moins,

---

<sup>21</sup> Article R.223-2 du code de l'aviation civile

<sup>22</sup> Article L.6321-3 du code des transports

<sup>23</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>24</sup> Loi n°2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports

pour lesquels la Commission réexaminera la situation avant le 3 avril 2019 au regard de l'évolution du marché.

### **3.7 Respect de l'obligation de notification de certaines aides sous forme individuelle**

- (42) En sus des critères précédents, la Commission indique au point 136 de ses lignes directrices que « *doivent toujours faire l'objet d'une notification individuelle :*
- *les aides au fonctionnement octroyées aux aéroports assurant à la fois le transport de passagers et de fret et ayant enregistré un volume de fret supérieur à 200 000 tonnes au cours des 2 exercices précédant la notification de l'aide ;*
  - *les aides au fonctionnement en faveur d'un aéroport lorsque les autres aéroports sont situés à une distance inférieure ou égale à 100 kilomètres ou à 60 minutes maximum en voiture, bus, train ou TGV de celui-ci »*
- (43) Les catégories d'aides décrites au point précédent ont été explicitement mentionnées dans la section 2.3 point (6) relatif aux bénéficiaires, comme exclues du présent régime d'aides à l'exploitation des aéroports. Les conditions fixées par la Commission au point 136 de ses lignes directrices pour bénéficier d'un régime d'aide sont donc explicitement remplies.

### **3.8 Examen des aides versées antérieurement à la mise en vigueur des lignes directrices (c'est-à-dire avant le 4 avril 2014)**

- (44) Conformément aux dispositions du point 172 des lignes directrices, les aides à l'exploitation qui auraient été versées illégalement avant la mise en œuvre de ce texte (sans avoir fait l'objet d'une approbation préalable par la Commission) se verront appliquer, pour l'examen de leur compatibilité, les critères définis plus haut dans les conditions restrictives prévues au point 137 de ces nouvelles lignes directrices<sup>25</sup>.

\* \*  
\*

---

<sup>25</sup> Point 137 des lignes directrices : « *Les aides au fonctionnement octroyées avant le début de la période de transition (y compris les aides versées avant le 4 avril 2014) peuvent être déclarées compatibles pour la totalité des coûts d'exploitation qui ne sont pas couverts pour autant que les conditions énoncées à la section 5.1.2 soient remplies, à l'exception des points 115, 119, 121, 122, 123, 126 à 130, 132, 133 et 134. Pour apprécier la compatibilité des aides au fonctionnement octroyées avant le 4 avril 2014, la Commission tiendra compte des distorsions de concurrence ».*