

# REGIME D'AIDE AU DEMARRAGE DES COMPAGNIES AERIENNES AU DEPART 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 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 au démarrage pour les compagnies aériennes au départ des aéroports français. 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:

- Améliorer la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions françaises grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons ;

- Favoriser le développement économique régional et aider les petits aéroports à rationaliser progressivement leur activité économique en optimisant l'utilisation de leurs infrastructures.

### 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 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

---

<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) 2271 final - Aides d'Etat SA.38938 (2014/N) – France – Régime d'aide au démarrage de nouvelles lignes aériennes au départ 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.

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

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 les compagnies aériennes qui répondent aux conditions cumulatives suivantes :

- elles desservent un aéroport dont le trafic passagers est inférieur à 3 millions de passagers par an<sup>7</sup> ou, sans limitation de trafic, un aéroport qui se situe dans des régions éloignées<sup>8</sup> ;

- 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)<sup>9</sup> ;

- leurs projets n'entrent pas en concurrence avec des liaisons existant au départ d'un autre aéroport situés dans la même zone de captage (a priori moins de 100 km ou moins d'1 h de trajet)<sup>10</sup> .

---

<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 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> Les régions éloignées sont définies au point 25 – 27) des lignes directrices comme : « *les régions ultra périphériques, Malte, Chypre, Ceuta, Melilla, les îles faisant partie du territoire d'un Etat membre ainsi que les zones à faible densité de population* ». Les RUP au sens de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne 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<sup>er</sup> janvier 2014 et, à l'inverse, Saint Barthélemy qui y figurait initialement en a été sorti après son accession au statut de pays et territoire d'outre mer (PTOM) au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Les îles françaises autres que les RUP dotées d'un aérodrome et donc susceptibles de bénéficier de la majoration des plafonds d'intensité des aides sont : la Corse, Ouessant, l'île d'Yeu, Belle-Ile et l'île d'Oléron. Il n'y a pas en France, hors RUP, de région répondant aux critères définis par les lignes directrices pour les zones à faibles densité de population. Pour les aéroports dont le trafic est supérieur à 3 millions et inférieur à 5 millions de passagers et qui ne relèvent pas d'une région éloignée, les aides au démarrage devront faire l'objet d'une notification individuelle.

<sup>9</sup> La simple modification d'un schéma de desserte en vigueur (renforcement des fréquences, transformation d'une desserte saisonnière en desserte toute l'année) n'est pas éligible.

<sup>10</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

Par ailleurs, les aides au démarrage ne peuvent être cumulées avec d'autres types d'aides d'Etat octroyées pour l'exploitation d'une liaison.

- (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>11</sup>

#### **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. Toutefois, pour chaque compagnie aérienne concernée, l'aide qui lui sera octroyée durant cette période ne pourra pas dépasser 3 ans consécutifs au maximum.

#### **2.5. Montant global de l'aide**

- (9) Le programme d'aide envisagé pourrait mobiliser une enveloppe globale maximum de 135 millions € (valeur 2014) sur ses 9 années de fonctionnement.

#### **2.6. Forme de l'aide**

- (10) 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.

#### **2.7. Coût éligibles**

- (11) Les coûts éligibles sont uniquement les redevances aéroportuaires liés à la nouvelle liaison.
- (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 maximale de l'aide est fixée à 50 % des coûts éligibles sur 3 ans, hors inflation. Cette intensité pourra être déclinée de façon dégressive (ex : 75% la première année, 50% la deuxième et 25 % la troisième année).

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

- (14) Préalablement à toute décision de versement d'aide, tout aéroport doit notifier son projet d'aide au démarrage aux autorités françaises.

---

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>11</sup> Les statistiques de la DGAC sont consultables sur le lien :

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

(15) 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

(16) 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 aux compagnies aériennes, une estimation globale de son coût et désignant la personne responsable du projet, qui sera l'interlocuteur de la DGAC ; cette notice devra également 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 projet d'appel public à la concurrence<sup>12</sup> pour informer/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 au minimum 4 ans. 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 au moins une année supplémentaire au-delà de cette période aidée ; 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 ; il devra permettre de vérifier que le taux d'intensité maximum de l'aide ne sera pas dépassé. Par ailleurs, la compagnie 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 Etat ;

- 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 de 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 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

---

<sup>12</sup> Le projet d'appel public à la concurrence doit respecter les exigences communautaires permettant de garantir le caractère proportionné, ouvert, transparent et non discriminatoire de la procédure de sélection. A cet effet, il précisera clairement les critères de choix retenus (voir par exemple sur ce point les sections 2.8 et 2.9 de la décision SA. 37121 relative au régime d'aide au démarrage au départ des îles des Canaries : [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/249515/249515\\_1580262\\_98\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/249515/249515_1580262_98_2.pdf))

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.

- 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 peut faire l'objet de demandes de renseignements complémentaires ou être rejeté.

- (17) La direction du transport aérien / 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.
- (18) 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>13</sup> au regard du régime général d'aide au démarrage 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.
- (19) En cas de désaccord sur le projet, celui-ci ne peut être mis en œuvre.
- (20) Conformément au point 149 des lignes directrices, tout projet d'aide au démarrage mis en œuvre sans autorisation après la parution des nouvelles lignes directrices sera considéré comme incompatible avec le marché intérieur et donc susceptible de faire l'objet d'une demande de remboursement.

## **2.10. Contrôle de l'aide**

- (21) Le gestionnaire d'aéroport dont le projet fait l'objet d'une décision favorable a la responsabilité de le mettre à exécution conformément aux termes approuvés. Il transmet chaque année une note à la DGAC faisant le point sur sa mise en œuvre et sur les aides effectivement versées. Les services de l'aéroport apportent, le cas échéant, toute la coopération nécessaire et mettent autant que de besoin à disposition de la DGAC les documents comptables ou administratifs correspondants.
- (22) 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>13</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

- (23) Les autorités françaises se placent dans le cadre européen fixé par les articles 107 paragraphe 3 point a), b) ou c) <sup>14</sup> du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).
- (24) Par ailleurs, sous réserve du cas mentionné plus loin à la section 3.9, la Commission a fixé dans la section 5.2. de ses lignes directrices, les critères à prendre en compte pour évaluer la compatibilité d'une mesure d'aide aux compagnies aériennes 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)

- (25) Au point 139 de ses lignes directrices, la Commission indique que les aides au démarrage 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 l'ouverture de nouvelles liaisons ou si
  - elles facilitent le développement régional de régions éloignées.

En outre, au point 140, il est indiqué que cet objectif ne peut être considéré comme satisfait si la connexion est déjà desservie dans des conditions comparables, notamment en termes de durée de trajet, par un service ferroviaire à grande vitesse ou un autre aéroport situé dans la même zone d'attraction.

- (26) Les objectifs fixés par les autorités françaises au point (2) de la présente note intègrent pleinement ces objectifs d'intérêt commun. Ils devront être développés et déclinés localement dans chaque projet individuel. Ils sont explicités dans les alinéas suivants :

*- Améliorer la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions françaises grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons* : le lancement de nouveaux services aériens au départ des régions françaises permet d'envisager le développement de nouveaux courants d'échanges transrégionaux européens et d'encourager la mobilité des citoyens européens en conformité avec les objectifs de l'Union européenne. Or, dans certaines régions peu connectées ou dont le trafic initial est limité, le lancement de tels services engendre au départ des frais supplémentaires et des risques commerciaux pour les compagnies aériennes qu'elles ne consentiraient pas spontanément en l'absence d'aide.

---

<sup>14</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...»

Une aide limitée dans le temps et en intensité peut donc favoriser leur implantation et le lancement de nouvelles liaisons.

- *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 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 et notamment de l'examen des moyens de transport existants, que les collectivités propriétaires ou l'aéroport cherchent à favoriser son éclosion et sa croissance, y compris en soutenant momentanément le lancement de nouveaux services aériens, qui permettront de surcroît une meilleure utilisation des infrastructures existantes et, si le trafic se développe, une meilleure couverture de leurs coûts d'exploitation.

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

- (27) Les autorités françaises s'assurent, en examinant la situation particulière de l'aéroport concerné, son environnement, l'existence d'autres modes de transport et ses données financières que le projet d'aide au démarrage envisagé correspond à un réel besoin tel que défini plus haut et qui ne peut être financé par le marché. Le bénéfice de ce régime est par ailleurs limité aux aéroports de moins de 3 millions de passagers.

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

- (28) 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 est développée dans le plan stratégique obligatoirement joint au dossier individuel de notification transmis à la DGAC (cf point (16), section 2.9).
- (29) La Commission indique au point 147 de ses lignes directrices qu'« *un plan d'activité ex ante devrait établir que la liaison pour laquelle l'aide est octroyée devrait devenir rentable pour la compagnie aérienne, en l'absence de financement public, après 3 ans* » et qu'« *En l'absence de plan d'affaires la compagnie devrait s'engager irrévocablement à exploiter la route pour une durée équivalente à celle où elle aura été aidée* ».
- (30) Comme indiqué au point (16) du présent régime d'aide, le projet d'appel public à la concurrence de l'aéroport prévoit bien la nécessité pour les compagnies aériennes candidates à une aide au démarrage, d'établir un plan d'affaires démontrant la viabilité à terme de la liaison et de s'engager à exploiter celle-ci pour année supplémentaire au-delà de la période aidée. Cette prescription est compatible avec celle des lignes directrices.

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

- (31) La Commission indique au point 148 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 la compagnie aérienne dans l'aéroport concerné ne se développerait pas. La nouvelle liaison, par exemple, n'aurait pas été ouverte.* »
- (32) Les autorités françaises évaluent 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 tel est bien le cas.

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

- (33) Les critères de coûts éligibles et d'intensité des aides fixés par la Commission au point 150 des lignes directrices sont repris explicitement dans les sections 2.7 et 2.8 décrivant le régime d'aide présenté par les autorités françaises.

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

- (34) 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 en conséquence 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.
- (35) 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 (16), section 2.9).
- (36) 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, de même que les projets proposés dans des zones où existeraient déjà des services comparables par un moyen de transport alternatif.
- (37) La rédaction du point (16) du présent régime d'aide, qui 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 et les dispositions de la section 2.10 relative au contrôle de l'aide et de ses conditions d'exécution, garantissent par ailleurs la mise en place du cadre nécessaire à une attribution non discriminatoire des aides.



- (38) La Commission indique enfin au point 153 de ses lignes directrices que « *Les aides au démarrage ne peuvent être cumulées avec d'autres types d'aides octroyés pour l'exploitation d'une liaison* ».
- (39) La rédaction du point (16) du présent régime d'aide est explicite. La compagnie aérienne candidate à une aide doit s'engager sur ce point.

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

- (40) En sus des critères précédents, la Commission indique au point 155 de ses lignes directrices que les aides au démarrage en faveur d'aéroports qui ne sont pas situés dans des régions éloignées<sup>15</sup> et qui accueillent en moyenne plus de 3 millions de passagers par an *doivent toujours faire l'objet d'une notification individuelle*.
- (41) Il ressort de la section 2.3 relatif aux bénéficiaires et du renvoi en bas de page n°8 que les aides mentionnées au point précédent sont bien exclues du présent régime d'aides au démarrage des compagnies aériennes. Les conditions fixées par la Commission dans ses lignes directrices pour pouvoir s'inscrire dans le cadre d'un régime d'aide au démarrage sont donc explicitement remplies.

### **3.9 Examen des aides versées antérieurement à la mise en vigueur des lignes directrices**

- (42) Conformément aux dispositions du point 174 des lignes directrices, les aides au démarrage qui auraient été versées illégalement avant la mise en vigueur 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 applicables au moment où elles ont été accordées.

\* \*  
\*

---

<sup>15</sup> Pour la définition des régions éloignées en France, voir renvoi en bas de page n°8.