

# Journal officiel de l'Union européenne

# C 99



Édition  
de langue française

## Communications et informations

57<sup>e</sup> année

4 avril 2014

### Sommaire

#### II *Communications*

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

##### **Commission européenne**

2014/C 99/01	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package) <sup>(1)</sup> .....	1
--------------	--	---

#### IV *Informations*

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

##### **Commission européenne**

2014/C 99/02	Taux de change de l'euro .....	2
2014/C 99/03	Communication de la Commission — Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes .....	3

INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

2014/C 99/04	Communication du gouvernement maltais relative à la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospector, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures .....	35
--------------	---	----

# FR

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

V Avis

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN OEUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

**Commission européenne**

2014/C 99/05	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée <sup>(1)</sup> .....	36
--------------	--	----

---

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## II

*(Communications)*COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET  
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

**Non-opposition à une concentration notifiée****(Affaire COMP M.7171 — Varo Energy/Bayernoil Package)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2014/C 99/01)

Le 28 mars 2014, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché intérieur. Cette décision se fonde sur l'article 6, paragraphe 1, point b) du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil<sup>(1)</sup>. Le texte intégral de la décision n'est disponible qu'en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il pourrait contenir. Il pourra être consulté:

- dans la section consacrée aux concentrations, sur le site Internet de la DG Concurrence de la Commission (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ce site permet de rechercher des décisions concernant des opérations de concentration à partir du nom de l'entreprise, du numéro de l'affaire, de la date ou du secteur d'activité,
- sur le site Internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/fr/index.htm>), qui offre un accès en ligne au droit communautaire, sous le numéro de document 32014M7171.

---

<sup>(1)</sup> JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

## IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET  
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

## COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro <sup>(1)</sup>

3 avril 2014

(2014/C 99/02)

1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,3771	CAD	dollar canadien	1,5172
JPY	yen japonais	143,12	HKD	dollar de Hong Kong	10,6826
DKK	couronne danoise	7,4648	NZD	dollar néo-zélandais	1,6149
GBP	livre sterling	0,82970	SGD	dollar de Singapour	1,7395
SEK	couronne suédoise	8,9554	KRW	won sud-coréen	1 456,88
CHF	franc suisse	1,2209	ZAR	rand sud-africain	14,6628
ISK	couronne islandaise		CNY	yuan ren-min-bi chinois	8,5537
NOK	couronne norvégienne	8,2300	HRK	kuna croate	7,6480
BGN	lev bulgare	1,9558	IDR	rupiah indonésienne	15 582,21
CZK	couronne tchèque	27,432	MYR	ringgit malais	4,5223
HUF	forint hongrois	307,21	PHP	peso philippin	62,021
LTL	litas lituanien	3,4528	RUB	rouble russe	48,9370
PLN	zloty polonais	4,1727	THB	baht thaïlandais	44,726
RON	leu roumain	4,4753	BRL	real brésilien	3,1356
TRY	livre turque	2,9493	MXN	peso mexicain	18,0593
AUD	dollar australien	1,4912	INR	roupie indienne	82,8670

<sup>(1)</sup> Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

## COMMUNICATION DE LA COMMISSION

### Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes

(2014/C 99/03)

#### TABLE DES MATIÈRES

1.	Introduction: la politique en matière d'aides d'état dans le secteur de l'aviation .....	3
2.	Champ d'application et définitions .....	7
2.1.	Champ d'application .....	7
2.2.	Définitions .....	8
3.	Existence d'une aide d'état au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité .....	10
3.1.	Notions d'entreprise et d'activité économique .....	10
3.2.	Utilisation de ressources d'État et imputabilité à l'État .....	12
3.3.	Distorsion de la concurrence et altération des échanges .....	13
3.4.	Le financement public des aéroports et l'application du principe de l'opérateur en économie de marché .....	13
3.5.	Relations financières entre les aéroports et les compagnies aériennes .....	14
3.5.1.	Comparaison avec le prix du marché .....	14
3.5.2.	Analyse ex ante de la rentabilité .....	15
4.	Financement public des services d'intérêt économique général .....	16
4.1.	Définition d'un service d'intérêt économique général dans les secteurs aéroportuaires et aérien .....	17
4.2.	Compatibilité des aides sous forme de compensations de service public .....	18
5.	Compatibilité des aides au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité .....	18
5.1.	Aides aux aéroports .....	19
5.1.1.	Aides à l'investissement en faveur des aéroports .....	19
5.1.2.	Aides au fonctionnement en faveur des aéroports .....	23
5.2.	Aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes .....	26
6.	Aides à caractère social conformément à l'article 107, paragraphe 2, point a), du traité .....	27
7.	Cumul .....	28
8.	Dispositions finales .....	28
8.1.	Rapports annuels .....	28
8.2.	Transparence .....	28
8.3.	Suivi .....	28
8.4.	Évaluation .....	29
8.5.	Mesures utiles .....	29
8.6.	Application .....	29
8.7.	Réexamen .....	30

#### 1. INTRODUCTION: LA POLITIQUE EN MATIÈRE D'AIDES D'ÉTAT DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

1. Le transport aérien, qui permet de relier les personnes et les régions, joue un rôle essentiel dans l'intégration et la compétitivité de l'Union européenne, ainsi que dans l'interaction de celle-ci avec le reste du monde. Il contribue fortement à l'économie de l'Union, avec plus de 15 millions de mouvements commerciaux par an, 822 millions de passagers transportés au départ et à destination d'aéroports de l'Union en 2011, 150 compagnies aériennes régulières, un réseau de plus de 460 aéroports et 60 prestataires de services de navigation aérienne<sup>(1)</sup>. L'Union bénéficie de sa position de plate-forme mondiale des correspondances aériennes, les

<sup>(1)</sup> Sources: Eurostat, Association des compagnies européennes de navigation aérienne, Association du transport aérien international.

compagnies aériennes et les aéroports contribuant à eux seuls à hauteur de plus de 140 milliards d'euros par an à son produit intérieur brut. Le secteur de l'aviation emploie quelque 2,3 millions de personnes dans l'Union<sup>(2)</sup>.

2. La stratégie Europe 2020<sup>(3)</sup> («UE 2020») souligne l'importance des infrastructures de transport dans le cadre de la stratégie de l'Union en faveur d'une croissance durable pour la décennie à venir. Dans son livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports»<sup>(4)</sup>, en particulier, la Commission a insisté sur le fait que l'internalisation des coûts externes, l'élimination des subventions injustifiées et une concurrence libre et non faussée constituaient des aspects essentiels des efforts entrepris pour aligner les choix du marché sur les besoins de durabilité. Cette feuille de route souligne également l'importance d'une utilisation efficace des ressources. Dans la pratique, les transports doivent utiliser moins d'énergie et avoir davantage recours à des énergies propres. Ils doivent mieux exploiter des infrastructures modernes et réduire leur incidence négative sur le climat et l'environnement et en particulier sur des composantes primordiales du patrimoine naturel telles que l'eau, la terre et les écosystèmes.

3. La réalisation progressive du marché intérieur a conduit à la disparition de toutes les restrictions commerciales pour les compagnies actives dans l'Union, notamment en ce qui concerne les liaisons, le nombre de vols et la fixation des tarifs. Depuis la libéralisation des transports aériens en 1997<sup>(5)</sup>, le secteur a connu un développement sans précédent, contribuant ainsi à la croissance économique et à la création d'emplois. La libéralisation a également ouvert la voie à l'émergence de compagnies à bas coûts appliquant un nouveau modèle d'exploitation basé sur des temps de rotation très courts et une utilisation très efficace de la flotte. Cette évolution a conduit à un accroissement spectaculaire du trafic, le trafic à bas coût se développant très rapidement depuis 2005. En 2012, la part de marché des compagnies aériennes à bas coûts (44,8 %) a, pour la première fois, dépassé celle des transporteurs aériens en place (42,4 %). Cette tendance s'est poursuivie en 2013 (45,94 % pour les compagnies à bas coûts et 40,42 % pour les compagnies en place).

4. Bien que leurs propriétaires et gestionnaires appartiennent toujours essentiellement au secteur public<sup>(6)</sup>, les aéroports de l'Union enregistrent actuellement une participation croissante du secteur privé. De nouveaux marchés sont apparus au cours de la dernière décennie du fait de la privatisation partielle de certains aéroports, ainsi que de la concurrence dont fait l'objet la gestion des aéroports publics, y compris à l'échelle régionale.

5. L'actionnariat public est davantage présent dans les aéroports plus petits<sup>(7)</sup>, qui font généralement appel à des capitaux publics pour financer leurs activités. Les tarifs pratiqués par ces aéroports sont généralement établis, non sur la base de considérations liées au marché, et notamment de perspectives de rentabilité ex ante satisfaisantes, mais en tenant compte pour l'essentiel de considérations locales ou régionales. Dans les conditions actuelles du marché, les perspectives de rentabilité des aéroports commerciaux restent également largement tributaires<sup>(8)</sup> du niveau du trafic: les aéroports qui accueillent moins d'un million de passagers par an peinent généralement à supporter leurs coûts d'exploitation. C'est la raison pour laquelle la grande majorité des aéroports régionaux bénéficient de subventions publiques sur une base régulière.

(2) Étude intitulée «Study on the effects of the implementation of the EU aviation common market on employment and working conditions in the Air Transport Sector over the period 1997/2010», réalisée par Steer Davies Gleave pour la Commission européenne (DG MOVE). Rapport final d'août 2012.

(3) Communication de la Commission – Europe 2020 - Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive, COM(2010) 2020 final du 3 mars 2010. Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive.

(4) Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources COM(2011) 144.

(5) Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240 du 24.8.1992, p. 1), règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240 du 24.8.1992, p. 8) et règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens (JO L 240 du 24.8.1992, p. 15).

(6) Selon Airport Council International Europe, 77 % des aéroports appartenait dans leur intégralité au secteur public en 2010, tandis que 9 % étaient entièrement détenus par le secteur privé. Voir le rapport d'Airport Council International (ACI) Europe intitulé «The Ownership of Europe's Airports 2010».

(7) Ainsi que l'illustre le fait que les aéroports publics, même s'ils comptaient pour 77 % du nombre total d'aéroports en 2010, ne représentaient que 52 % du trafic total de passagers.

(8) Ainsi que l'a montré l'étude intitulée «Study on competition between airports and the application of State aid rules», réalisée par l'université de Cranfield en juin 2002, et comme l'ont confirmé des rapports sectoriels par la suite.

6. Certaines régions souffrent toujours d'une mauvaise accessibilité depuis les autres États membres de l'Union, et les principales plates-formes sont de plus en plus saturées<sup>(9)</sup>. En même temps, le nombre très élevé d'aéroports régionaux dans certaines régions de l'Union a conduit à une importante surcapacité des infrastructures aéroportuaires par rapport à la demande émanant des voyageurs et aux besoins des compagnies aériennes.

7. Le système de fixation des tarifs de la plupart des aéroports de l'Union se présente généralement sous la forme d'un système de redevances aéroportuaires publié qui est fonction du nombre de passagers et du poids des avions<sup>(10)</sup>. Toutefois, l'évolution du marché et la coopération étroite entre les aéroports et les compagnies aériennes ont progressivement ouvert la voie à un large éventail de pratiques commerciales, parmi lesquelles la conclusion de contrats à long terme prévoyant des tarifs différenciés et, dans certains cas, l'octroi, par les aéroports et/ou les autorités locales, de mesures d'incitation et d'aides à la commercialisation substantielles aux compagnies aériennes. Des fonds publics affectés aux activités aéroportuaires, en particulier, pourraient être réorientés vers des compagnies aériennes afin d'attirer une part accrue du trafic commercial, créant des distorsions sur les marchés du transport aérien<sup>(11)</sup>.

8. Dans sa communication relative à la modernisation de la politique de l'UE en matière d'aides d'État<sup>(12)</sup>, la Commission souligne que la politique en matière d'aides d'État doit se concentrer sur la facilitation d'aides bien conçues, axées sur les défaillances du marché et des objectifs d'intérêt commun de l'Union, et éviter un gaspillage de ressources publiques. Les aides d'État peuvent en effet, dans certaines conditions, corriger les défaillances des marchés et, ce faisant, contribuer au fonctionnement efficient de ceux-ci et accroître la compétitivité. De plus, si les marchés apportent des solutions performantes, quoique jugées peu satisfaisantes au regard de la politique de cohésion, les interventions de l'État peuvent servir à obtenir des résultats plus souhaitables et équitables au niveau du fonctionnement du marché. Toutefois, les aides d'État peuvent avoir des effets négatifs: elles peuvent, par exemple, fausser la concurrence entre les entreprises et affecter les échanges entre États membres dans une mesure contraire aux intérêts communs de l'Union. Le contrôle des aides d'État dans les secteurs aéroportuaires et aérien doit par conséquent encourager une utilisation judicieuse des ressources publiques en faveur de politiques axées sur la croissance, tout en limitant les distorsions de concurrence susceptibles de nuire à l'égalité des conditions de concurrence au sein du marché intérieur et en évitant plus particulièrement la multiplication d'aéroports non rentables dans une même zone d'attraction et la création de surcapacités.

9. L'application des règles en matière d'aides d'État aux secteurs aéroportuaires et aérien s'inscrit dans le cadre des efforts déployés par la Commission pour améliorer la compétitivité et le potentiel de croissance desdits secteurs dans l'Union<sup>(13)</sup>. L'égalité des conditions de concurrence entre les compagnies aériennes et les aéroports de l'Union revêt une importance capitale, tant pour la réalisation de ces objectifs que pour l'ensemble du marché intérieur. En outre, les aéroports régionaux peuvent s'avérer importants à la fois pour le développement local et pour l'accessibilité de certaines régions, eu égard en particulier aux prévisions de trafic positives pour le transport aérien au sein de l'Union.

10. Dans le cadre du projet général de création d'un espace aérien unique de l'Union, et compte tenu de l'évolution du marché, la Commission a adopté, en 2005, des lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux<sup>(14)</sup> (les «lignes directrices de 2005 sur l'aviation»). Ces lignes directrices énoncent les conditions dans lesquelles certaines catégories d'aides d'État en faveur d'aéroports et de compagnies aériennes peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur. Elles complètent les lignes directrices de 1994 sur l'aviation<sup>(15)</sup>, qui contiennent pour l'essentiel des dispositions concernant la restructuration des compagnies nationales et l'octroi d'aides sociales au profit des citoyens de l'Union.

<sup>(9)</sup> Treize aéroports de l'Union devraient fonctionner à pleine capacité huit heures par jour, tous les jours de l'année, en 2030, alors qu'en 2007, cinq aéroports seulement fonctionnaient 100 % du temps à pleine capacité ou presque (voir la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Politique aéroportuaire de l'Union européenne – résoudre les problèmes de capacité et de qualité pour favoriser la croissance, la connectivité et la mobilité durable (communication du 1<sup>er</sup> décembre 2011, COM(2011) 823) (ci-après la «communication sur la politique aéroportuaire de l'Union européenne»).

<sup>(10)</sup> Ainsi qu'en atteste le document de l'organisation de l'aviation civile internationale sur la politique des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (document 9082), révisé en dernier lieu en avril 2012.

<sup>(11)</sup> Notamment lorsque l'aide est déterminée sur la base de calculs *ex post* (recouvrant tout déficit dès qu'il se produit), les aéroports peuvent ne pas être particulièrement incités à maîtriser les coûts et à facturer des redevances aéroportuaires suffisantes pour couvrir ceux-ci.

<sup>(12)</sup> Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la modernisation de la politique de l'UE en matière d'aides d'État, COM(2012) 209 final.

<sup>(13)</sup> Voir la communication sur la politique aéroportuaire de l'Union européenne.

<sup>(14)</sup> Communication de la Commission - Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (JO C 312 du 9.12. 2005, p. 1).

<sup>(15)</sup> Application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5).

11. Les présentes lignes directrices font le point sur la nouvelle situation juridique et économique en ce qui concerne le financement public des aéroports et des compagnies aériennes. Elles précisent les cas dans lesquels ce financement constitue ou non une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et lorsqu'il s'agit effectivement d'une aide d'État, les conditions dans lesquelles elle peut être déclarée compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. La Commission fonde son appréciation sur ses propres expérience et pratique décisionnelle, ainsi que sur son analyse de la situation actuelle du marché dans les secteurs aéroportuaires et aérien, sans préjuger de sa manière de procéder à l'égard d'autres infrastructures ou secteurs d'activités. Elle considère notamment que le simple fait qu'un exploitant aéroportuaire reçoive ou ait reçu une aide d'État ne signifie pas automatiquement que les compagnies aériennes qui en sont clientes bénéficient elles aussi d'aides. Dans la mesure où les conditions proposées à une compagnie aérienne dans un aéroport donné l'auraient également été par un gestionnaire d'aéroport guidé par la recherche d'un profit, la compagnie aérienne ne peut être considérée comme bénéficiant d'un avantage aux fins des règles en matière d'aides d'État.

12. Lorsqu'un financement public constitue une aide d'État, la Commission considère que, dans certaines conditions, certaines catégories d'aides en faveur d'aéroports régionaux et de compagnies aériennes utilisant ceux-ci peuvent être justifiées, notamment en vue du développement de nouveaux services et de la contribution à l'accessibilité et au développement économique à l'échelle locale. Il convient néanmoins de tenir compte des distorsions de concurrence sur l'ensemble des marchés en cause, et seules les aides d'État proportionnées et nécessaires aux fins de la réalisation d'un objectif d'intérêt commun pourront être autorisées.

13. Dans ce contexte, il convient de noter que les aides au fonctionnement constituent en principe des aides qui faussent fortement la concurrence et qui ne peuvent être autorisées que dans des circonstances exceptionnelles. La Commission considère que les aéroports et les compagnies aériennes doivent normalement supporter leurs propres coûts d'exploitation. Néanmoins, le passage progressif à une nouvelle réalité du marché, telle que décrite aux points 3 à 7, explique que les aéroports régionaux ont largement bénéficié d'aides au fonctionnement des pouvoirs publics avant l'adoption des présentes lignes directrices. Dans ce contexte, il peut encore être justifié, de façon transitoire et pour permettre au secteur de l'aviation de s'adapter à cette nouvelle donne, d'octroyer certaines catégories d'aides au fonctionnement aux aéroports, dans des conditions précises. Ainsi que cela a été expliqué au point 5, dans les conditions actuelles du marché, les données disponibles et le consensus sectoriel mettent en avant le lien existant entre la situation financière d'un aéroport et le trafic enregistré par celui-ci, d'une part, et les besoins de financement généralement proportionnellement plus élevés qui caractérisent les aéroports plus petits, d'autre part. Eu égard à leur contribution au développement économique et à la cohésion territoriale dans l'Union, les gestionnaires d'aéroports régionaux plus petits doivent par conséquent disposer d'un délai suffisant pour pouvoir s'adapter au nouvel environnement du marché, par exemple en augmentant peu à peu les redevances aéroportuaires facturées aux compagnies aériennes, en instaurant des mesures de rationalisation, en différenciant leurs modèles d'exploitation ou en attirant de nouvelles compagnies aériennes et de nouveaux clients afin de remplir les capacités inutilisées.

14. À l'issue de la période transitoire, les aéroports ne doivent plus bénéficier d'aides au fonctionnement et doivent financer leurs activités sur fonds propres. Alors que l'octroi de compensations pour les coûts d'exploitation liés à l'exécution de services d'intérêt économique général qui ne sont pas couverts doit demeurer possible dans le cas des petits aéroports ou pour permettre la connectivité de l'ensemble des régions présentant des besoins particuliers, l'évolution du marché encouragée par les présentes lignes directrices doit permettre aux aéroports de couvrir leurs coûts, comme c'est le cas pour les autres secteurs.

15. Le développement du nouveau trafic aérien doit, en principe, s'appuyer sur un raisonnement économique solide. Or, les compagnies aériennes ne sont pas toujours disposées, en l'absence d'incitations appropriées, à prendre le risque d'ouvrir de nouvelles liaisons au départ de petits aéroports qu'elles ne connaissent pas et qu'elles n'ont pas testés. En conséquence, elles peuvent bénéficier, sous certaines conditions, d'aides au démarrage durant et même après la période transitoire, si cela les incite à créer de nouvelles liaisons au départ d'aéroports régionaux, améliore la mobilité des citoyens de l'Union grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union et encourage le développement régional. Les régions éloignées étant pénalisées par leur déficit d'accessibilité, les aides au démarrage de liaisons au départ de ces régions font l'objet de critères de compatibilité plus souples.

16. L'attribution de capacités aéroportuaires aux compagnies aériennes doit donc progressivement devenir plus efficiente (c'est-à-dire axée sur la demande), et les besoins des aéroports en termes de financement public doivent décroître à mesure que la part des investissements privés augmentera. Si les besoins effectifs en termes de transport et les externalités positives d'une région donnée peuvent être établis, les aides à l'investissement accordées aux aéroports doivent cependant continuer à être autorisées à l'issue de la période transitoire, avec des intensités d'aide maximales garantissant des conditions de concurrence équitables dans l'ensemble de l'Union.

17. Dans ce contexte, les présentes lignes directrices introduisent de nouvelles modalités d'appréciation de la compatibilité des aides octroyées aux aéroports:

- a) alors que les lignes directrices de 2005 sur l'aviation laissaient ouverte la question des aides à l'investissement, les présentes lignes directrices fixent les intensités d'aide maximales autorisées en fonction de la taille de l'aéroport;
- b) toutefois, pour les grands aéroports accueillant plus de 5 millions de passagers par an, les aides à l'investissement ne doivent pas, en principe, être considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, sauf en cas de circonstances particulièrement exceptionnelles, telles que le changement de localisation d'un aéroport existant, lorsque la nécessité d'une intervention de l'État est caractérisée par une défaillance manifeste du marché, compte tenu des circonstances exceptionnelles, de l'ampleur des investissements et des distorsions de concurrence limitées;
- c) les intensités d'aide maximales admissibles dans le cas des aides à l'investissement sont majorées de 20 % au maximum pour les aéroports établis dans les régions éloignées;
- d) les aides au fonctionnement en faveur des aéroports régionaux peuvent être déclarées compatibles conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité; durant une période transitoire de 10 ans. En ce qui concerne, toutefois, les aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur à 700 000 personnes, la Commission réexaminera après quatre ans les perspectives de rentabilité de cette catégorie d'aéroport afin de déterminer si des règles spécifiques sont nécessaires pour apprécier la compatibilité des aides au fonctionnement qui leur sont accordées avec le marché intérieur.

18. En outre, les conditions de compatibilité des aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes ont été simplifiées et adaptées afin de tenir compte de l'évolution récente du marché.

19. La Commission adopte une approche équilibrée, neutre à l'égard des différents modèles d'exploitation des aéroports et des compagnies aériennes et tenant compte des perspectives de croissance du trafic aérien, des besoins en termes de développement et d'accessibilité régionaux, ainsi que de la contribution positive du modèle des transporteurs aériens à bas coûts au développement de certains aéroports régionaux. Cette ligne de conduite garantit par ailleurs incontestablement une évolution progressive vers une approche axée sur le marché. À l'exception de quelques rares cas dûment justifiés, les aéroports doivent être en mesure de supporter leurs propres coûts d'exploitation, et tout investissement public doit servir à financer la construction d'aéroports rentables répondant aux attentes des compagnies aériennes et des passagers. Il convient d'éviter les distorsions de concurrence entre aéroports et entre compagnies aériennes et la multiplication d'aéroports non rentables. Cette approche équilibrée doit être transparente et facile à comprendre et à appliquer.

20. Les présentes lignes directrices sont applicables sans préjudice de l'obligation des États membres de respecter le droit de l'Union. Pour éviter en particulier que les investissements n'aient des répercussions négatives sur l'environnement, les États membres doivent également veiller à respecter la législation de l'Union en matière d'environnement, y compris l'obligation de réaliser une évaluation des incidences sur l'environnement lorsqu'il y a lieu, ainsi qu'à veiller à l'obtention de tous les permis nécessaires.

## 2. CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

### 2.1. Champ d'application

21. Les principes énoncés dans les présentes lignes directrices s'appliquent aux aides d'État octroyées aux aéroports et aux compagnies aériennes<sup>(16)</sup>. Ils s'appliquent conformément au traité et à la législation secondaire adoptée en vertu de celui-ci<sup>(17)</sup> et des autres lignes directrices de l'Union en matière d'aides d'État

<sup>(16)</sup> Les principes énoncés dans les présentes lignes directrices ne s'appliquent pas aux aides en faveur de la prestation de services d'assistance en escale, que ceux-ci soient fournis à des tiers par l'aéroport lui-même, par une compagnie aérienne ou par un prestataire de services de ce type; ces aides seront appréciées à la lumière des règles générales pertinentes Conformément à la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36), ou à toute réglementation ultérieure sur l'accès à ce même marché dans les aéroports de l'Union, les aéroports qui fournissent des services d'assistance en escale doivent opérer une séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces derniers et leurs autres activités. En outre, un aéroport ne peut subventionner ses activités de services en escale au moyen des recettes qu'il tire de ses activités d'aéroport. Les présentes lignes directrices ne s'appliquent pas non plus aux entreprises qui, bien que présentes dans un aéroport, exercent des activités non aéronautiques.

<sup>(17)</sup> Notamment, mais pas exclusivement, le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3), la directive 96/67/CE, la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11), et toute autre réglementation ultérieure sur les redevances aéroportuaires.

22. Certains aéroports et compagnies aériennes sont spécialisés dans le transport de fret. La Commission ne dispose pas encore d'une expérience suffisante en matière d'appréciation de la compatibilité des aides aux aéroports et aux compagnies aériennes relevant de cette catégorie pour être à même de résumer sa pratique sous la forme de critères de compatibilité spécifiques. Elle appliquera à ces catégories d'entreprises les principes de compatibilité communs énoncés à la section 5, en examinant ces principes au cas par cas.

23. La Commission n'appliquera pas les principes énoncés dans les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013<sup>(18)</sup>, et les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2014-2020<sup>(19)</sup> ou les futures lignes directrices éventuelles en la matière ne s'appliqueront pas aux aides d'État octroyées aux infrastructures aéroportuaires.

24. Les présentes lignes directrices remplacent les lignes directrices sur l'aviation de 1994 et de 2005.

## 2.2. Définitions

25. Aux fins des présentes lignes directrices, on entend par:

- 1) «aide»: toute mesure remplissant l'ensemble des critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du traité;
- 2) «intensité d'aide»: le montant d'aide total exprimé en pourcentage des coûts admissibles, les deux chiffres étant exprimés en valeur actualisée nette au moment de l'octroi de l'aide et avant impôts ou autres prélèvements;
- 3) «compagnie aérienne»: toute compagnie aérienne titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre ou un membre de l'espace aérien commun européen conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil<sup>(20)</sup>;
- 4) «redevance aéroportuaire»: un tarif ou un prélèvement effectué au profit de l'aéroport à la charge des usagers de l'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par ledit aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret, y compris les redevances ou taxes liées aux services d'assistance en escale et les redevances relatives aux infrastructures centralisées d'assistance en escale;
- 5) «infrastructures aéroportuaires»: les infrastructures et équipements permettant à l'aéroport de fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux divers prestataires de services et comprenant les pistes, les terminaux, les aires de trafic, les voies de circulation, les infrastructures centralisées d'assistance en escale et tout autre aménagement utilisé directement pour les services aéroportuaires. Les infrastructures aéroportuaires n'incluent toutefois pas les infrastructures et les équipements nécessaires principalement à la poursuite des activités non aéronautiques, tels que les parcs de stationnement, les boutiques et les restaurants;
- 6) «aéroport»: une entité ou un groupe d'entités qui exerce une activité économique consistant à fournir des services aéroportuaires à des compagnies aériennes;
- 7) «recettes aéroportuaires»: les recettes générées par les redevances aéroportuaires, nettes de toute aide à la commercialisation ou de toute incitation fournie par l'aéroport aux compagnies aériennes, compte tenu des recettes générées par les activités non aéronautiques (ne bénéficiant pas d'aides publiques), à l'exclusion de toute aide publique et compensation en faveur d'activités relevant de l'exercice d'une mission de puissance publique, ou par les services d'intérêt économique général;
- 8) «services aéroportuaires»: les services fournis à des compagnies aériennes par l'aéroport ou l'une de ses filiales, consistant à assurer la prise en charge des aéronefs, depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux compagnies aériennes de fournir des services de transport aérien. Les services aéroportuaires peuvent comprendre la fourniture de services d'assistance en escale ainsi que d'infrastructures centralisées pour la fourniture de services d'assistance en escale;
- 9) «trafic de passagers annuel moyen»: déterminé sur la base du trafic passagers entrant et sortant au cours des deux exercices précédant celui de la notification de l'aide ou de l'octroi de celle-ci en l'absence de notification;
- 10) «coût du capital»: l'amortissement des frais d'investissement admissibles dans les infrastructures aéroportuaires et l'équipement, y compris les coûts sous-jacents de financement;

<sup>(18)</sup> Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013 (JO C 54 du 4.3.2006, p. 13).

<sup>(19)</sup> Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2014-2020 (JO C 209 du 23.7.2013, p. 1).

<sup>(20)</sup> Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

- 11) «déficit de financement des coûts du capital»: la valeur actualisée nette de la différence entre les flux de trésorerie positifs et les flux de trésorerie négatifs y compris les coûts d'investissement sur la durée de vie de l'investissement en immobilisations;
- 12) «zone d'attraction d'un aéroport»: un marché géographique situé, en principe, dans un rayon de quelque 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes environ en voiture, bus, train ou train à grande vitesse. Toutefois, la zone d'attraction d'un aéroport donné peut varier et doit tenir compte des spécificités de chaque aéroport particulier. Les dimensions et la configuration de la zone d'attraction varient d'un aéroport à l'autre et sont fonction de diverses caractéristiques de l'aéroport, parmi lesquelles son modèle d'exploitation, sa localisation et les destinations qu'il dessert;
- 13) «coûts de financement»: les coûts résultant du financement des coûts admissibles de l'investissement initial par emprunt et émission d'actions. En d'autres termes, les coûts de financement tiennent compte de la part des intérêts totaux et de la rémunération des fonds propres qui correspond au financement des coûts admissibles de l'investissement, à l'exclusion du financement des fonds de roulement, des investissements dans les activités non aéronautiques ou d'autres projets d'investissement;
- 14) «date d'octroi de l'aide»: la date à laquelle l'État membre s'est engagé de manière juridiquement contraignante à accorder l'aide, qui peut être invoquée devant une juridiction nationale;
- 15) «coûts d'investissement admissibles»: les coûts afférents aux investissements dans des infrastructures aéroportuaires, y compris les coûts de planification, à l'exclusion des coûts d'investissement se rapportant aux activités non aéronautiques, des coûts d'investissement afférents aux équipements permettant d'offrir les services d'assistance en escale, des coûts de maintenance ordinaire et des coûts afférents à des activités relevant de l'exercice d'une mission de puissance publique;
- 16) «services d'assistance en escale»: les services fournis aux usagers dans les aéroports, tels que décrits à l'annexe de la directive 96/67/CE et dans toute législation ultérieure relative au marché de l'assistance en escale dans les aéroports;
- 17) «train à grande vitesse»: un train pouvant atteindre une vitesse supérieure à 200 km/h;
- 18) «aides à l'investissement»: les aides destinées à financer les immobilisations et, en particulier, le «déficit de financement des coûts du capital» ;
- 19) «valeur actualisée nette»: la différence entre les flux de trésorerie positifs et les flux de trésorerie négatifs sur la durée de vie de l'investissement, comptabilisés à leur valeur actualisée en utilisant le coût du capital, c'est-à-dire le taux de rendement normal réclamé par l'entreprise dans d'autres projets d'investissement de nature similaire ou, s'il n'est pas disponible, le coût du capital de l'entreprise dans son ensemble, ou les rendements escomptés généralement observés dans le secteur aéroportuaire;
- 20) «activités non aéronautiques» les services commerciaux fournis aux compagnies aériennes ou aux autres usagers de l'aéroport, tels que les services auxiliaires fournis aux passagers, aux transitaires ou à d'autres prestataires de services, la location de bureaux et de commerces, les parcs de stationnement, les hôtels;
- 21) «aides au fonctionnement»: les aides destinées à couvrir le «déficit de financement des coûts d'exploitation», soit sous la forme d'un montant fixe, soit sous la forme de versements par tranches afin de couvrir les coûts d'exploitation escomptés (sommes forfaitaires périodiques);
- 22) «coûts d'exploitation» d'un aéroport: les coûts sous-jacents d'un aéroport relatifs à la fourniture de services aéroportuaires. Ces coûts comprennent plusieurs catégories de coûts, parmi lesquelles les frais de personnel, les coûts des services externalisés, des communications et de la gestion des déchets, le coût énergétique, les coûts de maintenance, les frais de location et les frais administratifs, mais excluent les coûts du capital, les aides à la commercialisation ou toute autre incitation accordée aux compagnies aériennes par l'aéroport, ainsi que les coûts liés aux activités relevant de l'exercice d'une mission de puissance publique;
- 23) «déficit de financement des coûts d'exploitation»: les pertes d'exploitation d'un aéroport au cours de la période considérée, comptabilisées à leur valeur actualisée en utilisant le coût du capital, c'est-à-dire la différence (en valeur actualisée nette) entre les recettes et les coûts d'exploitation de l'aéroport;
- 24) «régions ultrapériphériques»: les régions visées à l'article 349 du traité<sup>(21)</sup>;

<sup>(21)</sup> Soit, actuellement, la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion, Saint-Martin, les Açores, Madère et les îles Canaries. Conformément à la décision (2010/718/UE) du Conseil européen du 29 octobre 2010 modifiant le statut à l'égard de l'Union européenne de l'île de Saint-Barthélemy (JO L 325 du 9.12.2010, p. 4), l'île de Saint-Barthélemy a cessé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012, d'être une région ultrapériphérique de l'Union pour accéder au statut de pays et territoire d'outre-mer visé dans la quatrième partie du traité. Conformément à la décision 2012/419/UE du Conseil européen du 11 juillet 2012 modifiant le statut à l'égard de l'Union européenne de Mayotte (JO L 204 du 31.7.2012, p. 131), Mayotte a cessé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, d'être un pays et territoire d'outre-mer pour devenir une région ultrapériphérique.

- 25) «marge bénéficiaire raisonnable»: le taux de rémunération du capital, mesuré par exemple comme étant le taux de rentabilité interne (TRI), que l'entreprise est en principe supposée réaliser pour des investissements présentant un degré de risque similaire;
- 26) «aéroport régional»: un aéroport dont le trafic de passagers annuel n'excède pas 3 millions de personnes;
- 27) «régions éloignées»: les régions ultrapériphériques, Malte, Chypre, Ceuta, Melilla, les îles faisant partie du territoire d'un État membre, ainsi que les zones à faible densité de population;
- 28) «zones à faible densité de population», les régions NUTS 2 comptant moins de 8 habitants au km<sup>2</sup> ou les régions NUTS 3 comptant moins de 12,5 habitants au km<sup>2</sup> (sur la base des données Eurostat relatives à la densité de population);
- 29) «début des travaux»: soit le démarrage des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement ferme de commander des équipements ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier, à l'exclusion des travaux préparatoires, tels que l'obtention des autorisations et la réalisation des études préalables de faisabilité;

### 3. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT AU SENS DE L'ARTICLE 107, PARAGRAPHE 1, DU TRAITÉ

#### 3.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

26. Conformément à l'article 107, paragraphe 1, du traité, les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsque le bénéficiaire est une «entreprise». La Cour de justice de l'Union européenne a, de façon constante, défini les entreprises comme étant des entités qui exercent une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement<sup>(22)</sup>. Toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné constitue une activité économique<sup>(23)</sup>. La nature économique d'une activité en tant que telle ne dépend pas de la question de savoir si cette activité engendre des bénéfices<sup>(24)</sup>.

27. Il est désormais évident que l'activité des compagnies aériennes consistant à fournir des services de transport à des passagers ou à des entreprises constitue une activité économique. Toutefois, en 1994, les lignes directrices sur l'aviation considéraient que la «réalisation de projets d'infrastructures (aéroports, autoroutes, ponts, etc.) constitue une mesure de politique économique générale que la Commission ne peut contrôler au titre des règles du traité relatives aux aides d'État», position que les juridictions de l'Union, dans l'arrêt «Aéroports de Paris»<sup>(25)</sup>, ont rejetée, considérant que l'exploitation d'un aéroport qui consiste à fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services est également une activité économique. Dans son arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle»<sup>(26)</sup>, le Tribunal a précisé que l'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique, dont la construction d'infrastructures aéroportuaires est indissociable.

28. En ce qui concerne les mesures de financement octroyées par le passé, le déploiement progressif des forces du marché dans le secteur aéroportuaire<sup>(27)</sup> ne permet pas de déterminer précisément à partir de quand l'exploitation d'un aéroport doit indubitablement être considérée comme une activité économique. Toutefois, les juridictions de l'Union ont admis l'évolution de la nature des activités aéroportuaires. Dans l'affaire «Aéroport de Leipzig/Halle», le Tribunal a considéré qu'à partir de 2000, il n'y avait plus lieu d'exclure l'application des dispositions relatives aux aides d'État aux infrastructures aéroportuaires<sup>(28)</sup>. En conséquence, à compter de la date de l'arrêt «Aéroports de Paris» (12 décembre 2000), l'exploitation et la construction d'infrastructures aéroportuaires doivent être considérées comme relevant du champ d'application du contrôle des aides d'État.

<sup>(22)</sup> Voir la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4), partie 2.1 et jurisprudence y afférente, notamment les affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a., Recueil 2000, p. I-6451.

<sup>(23)</sup> Voir l'arrêt du 30 novembre 1995 dans l'affaire C-118/95, Commission/Italie, Recueil 1987, p. 2599, point 7; l'arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Recueil 1998, p. I-3851, point 36; Pavlov e.a., point 75.

<sup>(24)</sup> Affaires jointes 209/78 à 215/78 et 218/78, Van Landewyck, Recueil 1980, p. 3125, point 88; arrêt du 16 novembre 1995 dans l'affaire FFSA e.a., Recueil 1995, p. I-4013, point 21; et arrêt du 1<sup>er</sup> juillet 2008 dans l'affaire C-49/07, MOTOE, Recueil 2008, p. I-4863, points 27 et 28.

<sup>(25)</sup> Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission (Recueil 2000, p. II-3929), confirmé par l'arrêt du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01 (Recueil 2002, p. I-9297, points 75 à 79).

<sup>(26)</sup> Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-455/08, Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig Halle GmbH/Commission (arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle»), Recueil 2011, p. II-1311, et notamment les points 93 et 94 de celui-ci, confirmé par l'arrêt rendu dans l'affaire C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen et Flughafen Leipzig-Halle v Commission, Recueil 2012, non encore publié.

<sup>(27)</sup> Voir le point 3, ainsi que l'arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle», point 105.

<sup>(28)</sup> Voir l'arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle», point 106.

29. Inversement, du fait de l'incertitude qui existait avant l'arrêt «Aéroports de Paris», les pouvoirs publics pouvaient légitimement considérer que le financement des infrastructures aéroportuaires ne constituait pas une aide d'État et que, partant, une telle mesure ne devait pas être notifiée à la Commission. Il s'ensuit que la Commission ne peut à présent contester, sur la base des règles en matière d'aides d'État, les mesures de financement accordées<sup>(29)</sup> avant l'arrêt «Aéroports de Paris»<sup>(30)</sup>.

30. Quoi qu'il en soit, si les mesures qui ont été accordées avant qu'une quelconque concurrence se développe dans le secteur aéroportuaire ne constituaient pas des aides d'État lorsqu'elles ont été adoptées, elles pourraient néanmoins être considérées comme des aides existantes conformément à l'article 1<sup>er</sup>, point b) v), du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil<sup>(31)</sup> si les conditions de l'article 107, paragraphe 1, du traité sont satisfaites.

31. L'entité ou le groupe d'entités qui exercent l'activité économique consistant à fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes, c'est-à-dire à assurer la prise en charge des aéronefs, depuis l'atterrissage jusqu'au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux transporteurs aériens de fournir des services de transport aérien<sup>(32)</sup>, seront désignés par le terme «aéroport»<sup>(33)</sup>. Un aéroport fournit divers services (les «services aéroportuaires») aux compagnies aériennes en contrepartie d'un paiement (les «redevances aéroportuaires»). Alors que la portée exacte des services fournis par les aéroports, ainsi que la qualification de «redevances» ou de «taxes», varient au sein de l'Union, l'offre de services aéroportuaires aux compagnies aériennes en contrepartie de redevances aéroportuaires constitue une activité économique dans tous les États membres.

32. Dans l'Union, le cadre juridique et réglementaire dans lequel s'inscrivent la propriété et l'exploitation des différents aéroports varie d'un aéroport à l'autre. Les aéroports régionaux, en particulier, sont souvent gérés en étroite collaboration avec les pouvoirs publics. À cet égard, la Cour de justice a précisé que plusieurs entités peuvent être considérées comme exerçant conjointement une activité économique et, partant, comme constituant une unité économique, dans des conditions spécifiques<sup>(34)</sup>. Dans le domaine de l'aviation, la Commission considère qu'une participation active à la stratégie commerciale d'un aéroport, consistant par exemple à conclure directement des accords avec des compagnies aériennes ou à fixer le montant des redevances aéroportuaires, tendrait fortement à indiquer que l'entité en question exerce effectivement, seule ou conjointement, l'activité économique consistant en l'exploitation de l'aéroport<sup>(35)</sup>.

33. Outre les «services aéroportuaires», un aéroport peut également fournir d'autres services commerciaux aux compagnies aériennes ou aux autres usagers de l'aéroport, tels que des services auxiliaires proposés aux passagers, aux transitaires ou à d'autres prestataires de services (comme, par exemple, la location de locaux aux exploitants de commerces et de restaurants, aux exploitants de parcs de stationnement, etc.). Ces activités économiques seront dénommées conjointement «activités non aéronautiques».

34. Toutefois, toutes les activités d'un aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique<sup>(36)</sup>. Comme la question de savoir si une entité, quelle qu'elle soit, constitue ou non une entreprise est toujours liée à une activité spécifique, il est nécessaire d'établir une distinction entre les différentes activités d'un aéroport donné et de déterminer la mesure dans laquelle ces activités revêtent un caractère économique. Si un aéroport réalise à la fois des activités économiques et des activités non économiques, il doit être considéré comme une entreprise uniquement pour ce qui est des premières.

<sup>(29)</sup> Le critère pertinent aux fins de la détermination de la date à laquelle une aide éventuelle est réputée avoir été octroyée est la date de l'acte juridiquement contraignant par lequel les autorités publiques s'engagent à accorder la mesure en question à son bénéficiaire. Voir l'arrêt du 12 décembre 1996 dans l'affaire T-358/94, Compagnie nationale Air France/Commission (Recueil 1996, p. II-2109, point 79), l'arrêt du 14 janvier 2004 dans l'affaire T-109/01, Fleuren Compost BV/Commission (Recueil 2004, p. II-127, point 74), l'arrêt du 2 décembre 2008 dans les affaires jointes T-362/05 et T-363/05, Nuova Agricast Srl/Commission (Recueil 2008, p. II-297 point 80), ainsi que l'arrêt du 30 novembre 2009 dans les affaires jointes T-427/04 et T-17/05, France et France Télécom/Commission (Recueil 2009, p. II-4315, point 321).

<sup>(30)</sup> Décision C 38/2008 du 3 octobre 2012 concernant le terminal 2 de l'aéroport de Munich (JO L 319 du 29.11.2013, p. 8), points 74 à 81.

<sup>(31)</sup> Règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 Mars 1999 fixant les modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 83 du 27.3.1999, p. 1).

<sup>(32)</sup> Voir la directive 2009/12/CE, considérant 1.

<sup>(33)</sup> L'aéroport peut constituer ou non la même entité que le propriétaire de l'aéroport.

<sup>(34)</sup> L'exercice conjoint d'une activité économique est en principe appréciée sur la base d'une analyse de l'existence de liens fonctionnels, économiques et biologiques entre les entités. Voir par exemple l'arrêt du 16 décembre 2010 dans l'affaire C-480/09 P, AceaElectrabel Produzione SpA/Commission (Recueil 2010, p. I-13355, points 47 à 55); l'arrêt du 10 janvier dans l'affaire C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze SpA e.a., (Recueil 2006, p. I-289, point 112).

<sup>(35)</sup> Arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair Ltd/Commission (arrêt «Charleroi»), (Recueil 2008, p. II-3643, point 88).

<sup>(36)</sup> Arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle», point 98.

35. La Cour de justice a indiqué que les activités relevant en principe de la responsabilité de l'État 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'État<sup>(37)</sup>. 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 illicite et les investissements dans les infrastructures et les équipements nécessaires à ces activités sont considérées, en règle générale, comme ne présentant pas un caractère économique<sup>(38)</sup>.

36. Le financement public de telles activités non économiques, s'il ne constitue pas une aide d'État, doit rester strictement limité à la compensation des coûts engendrés par celles-ci et ne peut pas être utilisé pour financer d'autres activités<sup>(39)</sup>. Toute surcompensation éventuelle, par les autorités publiques, des coûts liés à des activités non économiques pourrait constituer une aide d'État. De plus, si un aéroport exerce des activités non économiques en plus de ses activités économiques, il est tenu de comptabiliser de façon distincte les coûts liés aux deux types d'activités afin de prévenir tout transfert de fonds publics entre les premières et les secondes.

37. Le financement public d'activités non économiques ne doit pas conduire à une discrimination indue entre les aéroports. En effet, il est de jurisprudence constante qu'il existe un avantage lorsque les autorités publiques soulagent les entreprises des coûts inhérents à leurs activités économiques<sup>(40)</sup>. En conséquence, s'il est normal, en vertu d'un ordre juridique donné, que des aéroports civils aient à supporter certains coûts inhérents à leur exploitation, au contraire d'autres aéroports civils, ces derniers pourraient bénéficier d'un avantage, que ces coûts soient ou non liés à une activité considérée en général comme ne revêtant pas un caractère économique.

### 3.2. Utilisation de ressources d'État et imputabilité à l'État

38. Le transfert de ressources d'État peut revêtir de nombreuses formes: subventions directes, abattements fiscaux<sup>(41)</sup>, prêts bonifiés ou autres types de conditions financières préférentielles. Des ressources d'État sont également mobilisées dès lors que l'État confère un avantage en nature ou sous la forme de services subventionnés<sup>(42)</sup>, tels que les services aéroportuaires. Des ressources d'État peuvent être employées<sup>(43)</sup> au niveau national, régional ou local. De même, un financement provenant de Fonds de l'Union constitue une ressource d'État lorsqu'il est alloué au bénéficiaire sous le contrôle de l'État membre qui jouit d'un certain pouvoir d'appréciation<sup>(44)</sup>.

39. La Cour de justice a également établi que, même si l'État est en mesure de contrôler une entreprise publique et d'exercer une influence dominante sur ses opérations, l'exercice effectif de ce contrôle dans un cas concret ne saurait être automatiquement présumé<sup>(45)</sup>. Il convient donc d'examiner si des mesures accordées par des entreprises publiques sont imputables à l'État. La Cour de justice a indiqué que l'imputabilité à l'État d'une mesure d'aide accordée par une entreprise publique peut être déduite d'un ensemble d'indices résultant des circonstances de l'espèce et du contexte dans lequel cette mesure est intervenue<sup>(46)</sup>.

<sup>(37)</sup> Arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire C-118/85, Commission/Italie, points 7 et 8, et arrêt du 4 mai 1988 dans l'affaire C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées (Recueil 1988, p. I-2479, point 18).

<sup>(38)</sup> Voir notamment l'arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT/Eurocontrol (Recueil 1994, p. I-43, point 30) et l'arrêt du 26 mars 2009 dans l'affaire C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Commission (Recueil 2009, p. I-2207, point 71).

<sup>(39)</sup> Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C-343/95, Calì & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, p. I-1547. Décision N 309/2002 de la Commission du 19 mars 2003, Sécurité aérienne — compensation des coûts du à la suite des attentats du 11 septembre 2001 (JO C 148 du 25.6.2003, p. 7). Décision de la Commission N 438/2002 de la Commission du 16 octobre 2002, Subventions aux régies portuaires pour l'exécution des missions relevant de la puissance publique (JO C 284 du 21.11.2002, p. 2).

<sup>(40)</sup> Voir notamment l'arrêt du 3 mars 2005 dans l'affaire C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck (Recueil 2005, p. I-01627, point 36), et la jurisprudence qui y est citée.

<sup>(41)</sup> Voir la décision N 324/2006 du 24 octobre 2006 – France, Aide pour l'affrètement d'un ATR 72-500 par la compagnie Air Caraïbes (JO C 300 du 9.12.2006, p. 10).

<sup>(42)</sup> Voir l'arrêt du 20 novembre 2003 dans l'affaire C-126/01, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie/GEMO SA (Rec. 2003, p. I-13769, point 29).

<sup>(43)</sup> Les ressources d'une entreprise publique constituent des ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité, car les autorités publiques contrôlent ces ressources. Voir l'arrêt du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, France/Commission, (Recueil 2002, p. I-4397) («arrêt Stardust Marine»).

<sup>(44)</sup> La Cour a confirmé que le fait que des ressources financières restent constamment sous contrôle public, et donc à la disposition des autorités nationales compétentes, suffit pour qu'elles soient qualifiées de ressources d'État. Voir l'arrêt du 16 mai 2000 dans l'affaire C-83/98 P, France/Ladbroke Racing Ltd et Commission (Recueil 2000, p. I-3271, point 50).

<sup>(45)</sup> Voir l'arrêt «Stardust Marine», point 52.

<sup>(46)</sup> Voir l'arrêt «Stardust Marine», points 55 et 56.

40. Dans ce contexte, les ressources d'un aéroport public constituent des ressources d'État. En conséquence, un aéroport public peut octroyer des aides à une compagnie aérienne utilisant l'aéroport si la décision d'octroyer la mesure est imputable à l'État et que les autres conditions fixées à l'article 107, paragraphe 1, du traité, sont satisfaites. La Cour de justice a également considéré que le fait qu'une mesure soit accordée directement par l'État ou par des organismes publics ou privés qu'il institue ou désigne en vue de gérer la mesure n'a pas d'incidence sur sa qualification en tant qu'aide d'État<sup>(47)</sup>.

### 3.3. Distorsion de la concurrence et altération des échanges

41. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, une aide financière fausse la concurrence dans la mesure où elle renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises<sup>(48)</sup>.

42. D'une manière générale, lorsqu'un avantage accordé par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à celle d'autres entreprises qui sont en concurrence sur un marché donné de l'Union, les échanges entre États membres doivent être considérés comme influencés par cet avantage<sup>(49)</sup>.

43. La concurrence entre les aéroports peut être appréciée au regard des critères sur lesquels se fondent les compagnies aériennes pour opérer un choix. On peut comparer notamment des éléments tels que la nature et les bénéficiaires des services aéroportuaires fournis, la population ou l'activité économique, la congestion, l'existence d'un accès par voie terrestre, ou encore le niveau des redevances et les conditions commerciales générales d'utilisation des infrastructures aéroportuaires et des services. Le niveau des redevances est un élément significatif dans la mesure où des fonds publics alloués à un aéroport pourraient être utilisés afin de maintenir les charges aéroportuaires à un niveau artificiellement bas pour attirer des compagnies aériennes et, partant, avoir un effet de distorsion important sur la concurrence.

44. La Commission constate en outre que les aéroports sont en concurrence pour la gestion des infrastructures aéroportuaires, y compris dans les aéroports locaux et régionaux. Le financement public d'un aéroport peut par conséquent fausser la concurrence sur les marchés de l'exploitation d'infrastructures aéroportuaires. En outre, l'octroi de fonds publics tant aux aéroports qu'aux compagnies aériennes peut fausser la concurrence et avoir une incidence sur les échanges sur les marchés du transport aérien de l'Union. Enfin, l'octroi de fonds publics à des aéroports ou à des compagnies aériennes peut avoir une incidence sur la concurrence intermodale.

45. La Cour de justice a constaté dans l'arrêt *Altmark*<sup>(50)</sup> qu'une subvention publique accordée à une entreprise qui ne fournit que des services de transport local ou régional peut néanmoins avoir une incidence sur les échanges entre États membres, étant donné que la fourniture de services de transport par ladite entreprise peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec cette conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres États membres de fournir leurs services de transport sur le marché de l'État concerné en sont diminuées. Même lorsque le montant de l'aide est peu élevé ou que la taille de l'entreprise qui bénéficie du financement public est relativement restreinte, il n'est pas exclu en soi que les échanges entre États membres puissent être altérés. En conséquence, le financement public d'aéroports ou de compagnies aériennes proposant des services au départ de ces aéroports est susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

### 3.4. Le financement public des aéroports et l'application du principe de l'opérateur en économie de marché

46. En vertu de l'article 345 du traité, le traité ne préjuge en rien le régime de la propriété dans les États membres. Les États membres peuvent par conséquent détenir et diriger des entreprises et acquérir des actions ou d'autres participations dans des entreprises publiques ou privées.

47. Les présentes lignes directrices n'établissent donc pas de distinction entre les différents types de bénéficiaires au regard de leur structure juridique ou de leur appartenance au secteur public ou privé, et toute référence aux compagnies aériennes et aux aéroports ou aux entreprises gérant ceux-ci englobe l'ensemble des catégories d'entité juridique.

48. Pour déterminer si une entreprise a bénéficié d'un avantage économique, la Commission applique le principe dit de l'opérateur en économie de marché, en se fondant sur les informations disponibles et l'évolution prévisible au moment de l'octroi des fonds, et non sur une quelconque appréciation fondée sur une situation postérieure<sup>(51)</sup>.

<sup>(47)</sup> Voir l'arrêt du 22 mars 1977 dans l'affaire 78/76, *Steinike et Weinlig*/ République fédérale d'Allemagne (Recueil 1977, p. I-00595, point 21).

<sup>(48)</sup> Arrêt du 7 mars 2002 dans l'affaire C-310/99, *Italie/Commission* (Recueil 2002, p. I-02289, point 65).

<sup>(49)</sup> Arrêt du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH* (arrêt «*Altmark*»), Recueil 2003, p. I-7747.

<sup>(50)</sup> Voir l'arrêt *Altmark* susmentionné, points 77 à 82.

<sup>(51)</sup> Arrêt *Stardust Marine*, point 71. Arrêt du 5 juin 2012 dans l'affaire C-124/10P, *Commission européenne/EDF*, Recueil 2012, non encore publié, points 84, 85 et 105.

49. En conséquence, lorsqu'un aéroport bénéficie d'un financement public, la Commission examine si celui-ci constitue une aide en déterminant si, dans des circonstances similaires, un opérateur privé se basant sur les possibilités de rentabilité prévisibles, abstraction faite de toute considération de caractère social ou de politique régionale ou sectorielle <sup>(52)</sup>, aurait procédé à un tel apport de capital. Un financement public accordé dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché n'est pas considéré comme une aide d'État <sup>(53)</sup>.

50. La Cour de justice a également précisé que le comportement d'un investisseur public pourrait être comparé à celui d'un investisseur privé guidé par des perspectives de rentabilité à plus long terme <sup>(54)</sup> au cours de la durée de vie de l'investissement. Ces considérations sont particulièrement adaptées aux investissements dans des infrastructures, qui impliquent souvent des ressources financières élevées et peuvent ne générer un rendement positif qu'après de nombreuses années. Lorsqu'il procède à une appréciation de la rentabilité, l'aéroport doit prendre en considération les recettes aéroportuaires.

51. En conséquence, concernant le financement public des aéroports, l'analyse de la conformité avec le principe de l'opérateur en économie de marché doit reposer sur des perspectives de rentabilité ex ante satisfaisantes pour l'entité qui octroie le financement <sup>(55)</sup>. Toute prévision de trafic utilisée à cette fin doit être réaliste et faire l'objet d'une analyse de sensibilité raisonnable. L'absence de plan d'exploitation constitue une indication de ce que le principe de l'opérateur en économie de marché n'est peut-être pas respecté <sup>(56)</sup>. En l'absence d'un tel plan, les États membres peuvent fournir une analyse ou des documents internes émanant des autorités publiques ou de l'aéroport concerné qui montrent clairement qu'une appréciation réalisée avant l'octroi du financement public démontre le respect du principe de l'opérateur en économie de marché.

52. Les aéroports peuvent jouer un rôle important dans la promotion du développement local ou de l'accessibilité. L'examen du principe de l'opérateur en économie de marché doit cependant faire abstraction de toutes considérations de politique régionale <sup>(57)</sup>, quoique celles-ci puissent être prises en compte dans certains cas pour apprécier la compatibilité de l'aide.

### 3.5. Relations financières entre les aéroports et les compagnies aériennes

53. Lorsqu'un aéroport bénéficie d'un financement public, l'existence d'une aide en faveur d'une compagnie aérienne utilisant cet aéroport peut en principe être exclue dès lors que les relations entre cet aéroport et cette compagnie aérienne sont conformes au principe de l'opérateur en économie de marché. Tel sera normalement le cas:

- a) si le prix facturé pour les services aéroportuaires correspond au prix du marché (voir la section 3.5.1.), ou
- b) s'il peut être démontré, au moyen d'une analyse ex ante, que l'accord entre l'aéroport et la compagnie aérienne entraînera, pour l'aéroport, un apport marginal positif aux recettes (voir la section 3.5.2).

#### 3.5.1. Comparaison avec le prix du marché

54. Pour apprécier l'existence d'une aide en faveur de compagnies aériennes, on peut examiner si le prix facturé par un aéroport à une compagnie aérienne donnée correspond au prix du marché. Sur la base des prix du marché pertinents connus, il est possible de déterminer un élément de comparaison approprié, en tenant compte des éléments énumérés au point 60.

55. Pour déterminer cet élément de comparaison, il convient tout d'abord de retenir un nombre suffisant d'aéroports comparables, qui fournissent des services comparables à des conditions de marché normales.

56. À cet égard, la Commission constate qu'actuellement, la grande majorité des aéroports de l'Union bénéficient de fonds publics destinés à couvrir leurs coûts d'investissement et d'exploitation. La plupart de ces aéroports ne peuvent rester sur le marché que grâce au soutien des autorités publiques.

<sup>(52)</sup> Voir l'arrêt du 21 janvier 1999 dans les affaires jointes T-129/95, T-2/96 et T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke et Lech-Stahlwerke/Commission, Recueil 1999, p. II-17, point 120. Voir également l'arrêt du 10 juillet 1986 dans l'affaire C-40/85, Belgique/Commission, Recueil 1986, p. 02321, point 13.

<sup>(53)</sup> Arrêt «Stardust Marine», point 69. Voir aussi l'arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-303/88, Italie/Commission, Rec. 1991, p. I-1433, point 20.

<sup>(54)</sup> Arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie/Commission (Alfa Romeo) (Recueil 1991, p. I-1603, point 20). Arrêt du 6 mars 2003 dans l'affaire T-228/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission (Recueil 2003, p. II-435, points 250 à 270).

<sup>(55)</sup> Voir la décision de la Commission dans l'affaire C 25/2007 – Finlande – Aéroport de Tampere-Pirkkala et Ryanair (JO L 309 du 19.11.2013, p. 27.)

<sup>(56)</sup> Voir l'arrêt du 5 juin 2012 dans l'affaire C-124/10, Commission/EDF, non encore publié, points 84, 85 et 105.

<sup>(57)</sup> Voir l'arrêt du 21 janvier 1999 dans les affaires jointes T-129/95, T-2/96 et T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke et Lech-Stahlwerke/Commission, Recueil 1999, p. II-17, point 120. Voir également l'arrêt du 10 juillet 1986 dans l'affaire C-40/85, Belgique/Commission, Recueil 1986, p. 02321, point 13.

57. Les aéroports publics sont traditionnellement considérés par les autorités publiques comme des infrastructures visant à faciliter le développement local, et non comme des entreprises exerçant des activités conformément aux règles du marché. Les tarifs pratiqués par ces aéroports sont donc généralement établis, non sur la base de considérations liées au marché, et notamment de perspectives de rentabilité ex ante satisfaisantes, mais en tenant compte pour l'essentiel de considérations de caractère social ou de politique régionale.

58. Même si certains aéroports appartiennent au secteur privé ou sont gérés par celui-ci abstraction faite de toute considération de caractère social ou de politique régionale, leurs tarifs peuvent être fortement influencés par ceux pratiqués par la majorité des aéroports bénéficiant de subventions publiques, les compagnies aériennes tenant compte des tarifs de ces derniers dans leurs négociations avec les aéroports privés ou gérés par des opérateurs privés.

59. Dans ces circonstances, la Commission doute sérieusement qu'il soit actuellement possible de définir un élément de comparaison approprié aux fins de la fixation d'un prix de marché fidèle pour les services fournis par les aéroports. Cette situation peut changer ou évoluer, en particulier une fois que les règles en matière d'aides d'État s'appliqueront pleinement au financement public des aéroports.

60. En tout état de cause, la Commission considère qu'une telle comparaison doit s'appuyer sur une mise en regard des redevances aéroportuaires, nettes de tous avantages accordés à la compagnie aérienne (aides à la commercialisation, remises, autres incitations, par exemple), dans un nombre suffisant d'aéroports de comparaison» appropriés, dont les gestionnaires se comportent comme des opérateurs en économie de marché. Il convient en particulier d'utiliser les indicateurs suivants:

- a) volume du trafic;
- b) type de trafic (voyages d'affaires, de loisirs ou vers des destinations étrangères), importance relative du fret et des recettes générées par les activités non aéronautiques du gestionnaire d'aéroport;
- c) type et niveau des services aéroportuaires fournis;
- d) présence d'une grande ville à proximité de l'aéroport;
- e) nombre d'habitants dans la zone d'attraction de l'aéroport;
- f) prospérité de la zone avoisinante (PIB par habitant);
- g) existence d'autres zones géographiques susceptibles d'attirer des passagers.

### 3.5.2. Analyse ex ante de la rentabilité

61. Actuellement, la Commission considère qu'une analyse ex ante de la rentabilité supplémentaire constitue le critère le plus pertinent aux fins de l'appréciation des arrangements conclus par les aéroports avec des compagnies aériennes individuelles.

62. À cet égard, la Commission estime que la fixation de prix différents constitue une pratique commerciale normale dès lors qu'elle respecte l'ensemble des dispositions en matière de concurrence applicables au secteur concerné<sup>(58)</sup>. Une telle pratique doit néanmoins être justifiée par des considérations commerciales pour satisfaire au principe de l'opérateur en économie de marché<sup>(59)</sup>.

63. La Commission considère que les arrangements conclus entre des compagnies aériennes et un aéroport peuvent être jugés conformes au principe de l'opérateur en économie de marché lorsqu'ils contribuent progressivement, d'un point de vue ex ante, à la rentabilité dudit aéroport. Ce dernier doit démontrer que, lorsqu'il passe un accord avec une compagnie aérienne (contrat individuel ou régime général de redevances aéroportuaires, par exemple), il est à même de supporter la totalité des coûts générés par l'accord pendant toute la durée d'application de cet accord, en dégagant une marge bénéficiaire raisonnable<sup>(60)</sup> sur la base de perspectives satisfaisantes à moyen terme<sup>(61)</sup>.

<sup>(58)</sup> Au nombre des dispositions pertinentes figurent les articles 101 et 102 du traité, ainsi que la directive 2009/12/CE.

<sup>(59)</sup> Voir la décision de la Commission dans l'affaire C 12/2008 – Slovaquie - Accord entre l'aéroport de Bratislava et Ryanair, JO L 27 du 1.2.2011, p. 24, ainsi que la décision de la Commission dans l'affaire C 25/2007 – Finlande – Aéroport de Tampere-Pirkkala et Ryanair (JO 309 du 19.11.2013, p. 27.)

<sup>(60)</sup> Une marge bénéficiaire raisonnable est un taux de rentabilité du capital «normal», c'est-à-dire un taux de rentabilité qui serait exigé par une entreprise type pour un investissement présentant un risque similaire. La rentabilité est mesurée en calculant le taux interne de rentabilité («TIR») sur les flux de liquidités escomptés découlant de l'accord avec la compagnie aérienne.

<sup>(61)</sup> Cela n'empêche pas de prévoir que les bénéfices futurs pourraient compenser les pertes initiales sur la durée des accords.

64. Afin d'apprécier si un arrangement conclu par un aéroport avec une compagnie aérienne est conforme au principe de l'opérateur en économie de marché, il convient de tenir compte tant des recettes escomptées générées par les activités non aéronautiques en liaison avec l'activité de la compagnie aérienne que des redevances aéroportuaires, nettes de toutes remises, aides à la commercialisation ou incitations<sup>(62)</sup>. Il faut également prendre en compte tous les coûts marginaux escomptés supportés par l'aéroport en liaison avec l'activité de la compagnie aérienne dans cet aéroport<sup>(63)</sup>. Ces coûts marginaux peuvent englober toutes les catégories de dépenses ou d'investissements, telles que l'embauche de personnel supplémentaire, les frais d'équipement et les coûts d'investissement résultant de la présence de la compagnie aérienne dans l'aéroport. Par exemple, si l'aéroport doit développer un terminal ou d'autres installations ou en construire de nouveaux principalement pour répondre aux besoins d'une compagnie aérienne donnée, ces coûts doivent être pris en considération lors du calcul des coûts marginaux. En revanche, les coûts que l'aéroport doit de toute façon supporter indépendamment de l'accord conclu avec la compagnie aérienne ne doivent pas être pris en considération aux fins de l'examen du respect du principe de l'opérateur en économie de marché.

65. Dans les cas où un gestionnaire d'aéroport bénéficie d'une aide compatible, l'avantage en découlant n'est pas répercuté sur une compagnie aérienne donnée<sup>(64)</sup> si les conditions suivantes sont réunies: les infrastructures sont ouvertes à toutes les compagnies aériennes<sup>(65)</sup> (y compris les infrastructures les plus susceptibles d'être utilisées par certaines catégories d'opérateurs, tels que les compagnies à bas coûts et les compagnies de charters), et non à une compagnie aérienne spécifique; et les compagnies aériennes acquittent des tarifs qui couvrent au moins les coûts marginaux visés au point 64. En outre, la Commission considère qu'en pareil cas, les aides d'État éventuellement accordées aux compagnies aériennes auraient de toute façon été compatibles avec le marché intérieur pour les mêmes raisons que celles qui les rendent compatibles dans le cas des aéroports. Dans les cas où un gestionnaire d'aéroport bénéficie d'une aide à l'investissement incompatible, l'avantage en découlant n'est pas répercuté sur une compagnie aérienne donnée si les conditions suivantes sont réunies: les infrastructures sont ouvertes à toutes les compagnies aériennes, et non à une compagnie aérienne en particulier; et les tarifs acquittés par les compagnies aériennes couvrent au moins les coûts marginaux visés au point 64. La Commission considère que dans ces conditions, un avantage au profit du secteur aéronautique ou d'autres usagers ne saurait être exclu, mais qu'il ne doit pas être procédé à sa récupération auprès de compagnies aériennes spécifiques ou d'autres usagers.

66. Lorsqu'elle procédera à l'appréciation d'accords entre aéroports et compagnies aériennes, la Commission prendra également en compte la mesure dans laquelle lesdits accords peuvent être considérés comme s'inscrivant dans le cadre d'une stratégie globale des aéroports censée les amener à la rentabilité, tout au moins à long terme.

#### 4. FINANCEMENT PUBLIC DES SERVICES D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE GÉNÉRAL

67. Dans certains cas, les autorités publiques peuvent qualifier certaines activités économiques exercées par des aéroports ou des compagnies aériennes de services d'intérêt économique général («SIEG») au sens de l'article 106, paragraphe 2, du traité et de la jurisprudence *Altmark*<sup>(66)</sup>, et verser une compensation pour l'exécution de ces services.

<sup>(62)</sup> Le soutien des pouvoirs publics, comme par exemple les accords de commercialisation conclus directement entre les autorités publiques et la compagnie aérienne, qui visent à compenser une partie des coûts normaux encourus par l'aéroport par rapport à l'arrangement conclu entre l'aéroport et la compagnie aérienne seront également prises en compte, et ce, indépendamment de la question de savoir si cette aide est octroyée à la compagnie aérienne concernée directement ou par l'intermédiaire de l'aéroport ou d'une autre entité.

<sup>(63)</sup> Arrêt «Charleroi», point 59.

<sup>(64)</sup> Ce qui est vrai pour les compagnies aériennes vaut également pour les autres usagers de l'aéroport.

<sup>(65)</sup> Voir notamment l'arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-455/08, *Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig Halle GmbH/Commission*, Recueil 2011, p. II-1311, point 109.

<sup>(66)</sup> Voir l'arrêt «*Altmark*» susmentionné, points 86 à 93. L'octroi d'un financement public en faveur de la prestation d'un SIEG ne procure aucun avantage sélectif au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité, si les quatre conditions suivantes sont satisfaites: a) le bénéficiaire d'un mécanisme de financement d'un SIEG par l'État doit être formellement investi de l'exécution d'un SIEG dont les obligations doivent être clairement définies; b) les paramètres sur la base desquels sera calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente; c) la compensation ne peut dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution du SIEG en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable lié à l'exécution de ces obligations; et d) lorsque le choix du bénéficiaire n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée, aurait encourus pour exécuter ces obligations en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

68. En pareil cas, la communication sur les SIEG<sup>(67)</sup> et le règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission<sup>(68)</sup> fournissent des indications sur les cas dans lesquels l'octroi de fonds publics en faveur d'un SIEG constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité. Les aides consenties sous la forme de compensations de service public seront appréciées à la lumière de la décision 2012/21/UE de la Commission<sup>(69)</sup> et de l'encadrement SIEG<sup>(70)</sup>. Ces quatre documents constituent conjointement le «paquet SIEG», qui s'applique également aux compensations accordées aux aéroports et aux compagnies aériennes. Les sections qui suivent illustrent l'application de quelques-uns des principes fixés dans le paquet SIEG à la lumière de certaines spécificités sectorielles.

#### 4.1. Définition d'un service d'intérêt économique général dans les secteurs aéroportuaires et aérien

69. Le premier critère Altmark requiert que les missions constituant un service d'intérêt économique général soient clairement définies. Ce critère coïncide avec celui de l'article 106, paragraphe 2, du traité<sup>(71)</sup>. Conformément à la jurisprudence<sup>(72)</sup>, les entreprises chargées de la gestion d'un SIEG doivent avoir été investies de cette mission par un acte de puissance publique. La Commission a également précisé<sup>(73)</sup> que, pour pouvoir être qualifiée de SIEG, une activité doit présenter certaines caractéristiques spécifiques par rapport à des activités économiques ordinaires, et que l'objectif d'intérêt général poursuivi par les autorités publiques ne saurait être que le seul développement de certaines activités économiques ou de zones économiques comme le prévoit l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité<sup>(74)</sup>.

70. En ce qui concerne les services de transport aérien, les obligations de service public ne peuvent être imposées que conformément au règlement (CE) n°1008/2008<sup>(75)</sup>. En particulier, de telles obligations ne peuvent être imposées que pour une liaison donnée ou un groupe de liaisons données<sup>(76)</sup>, et non pour une quelconque liaison régulière au départ d'un aéroport, d'une ville ou d'une région donnés. En outre, des obligations de service public ne peuvent être imposées sur une liaison pour satisfaire des besoins de transport qui ne peuvent l'être adéquatement par une liaison aérienne existante ou d'autres moyens de transport<sup>(77)</sup>.

71. À cet égard, il convient de souligner que le respect des exigences de fond et de procédure fixées dans le règlement (CE) n° 1008/2008 n'enlève rien à la nécessité, pour le ou les États membres, d'apprécier la conformité avec l'article 107, paragraphe 1, du traité.

72. En ce qui concerne les aéroports, la Commission considère qu'il est possible, dans des cas dûment justifiés, de considérer la gestion d'un aéroport dans son ensemble comme constituant un SIEG. À la lumière des principes énoncés au point 69, la Commission considère que tel ne peut être le cas que si une partie de la zone potentiellement desservie par cet aéroport serait, sans celui-ci, isolée du reste de l'Union dans une mesure qui serait préjudiciable à son développement social et économique. Une telle appréciation doit tenir dûment compte de l'existence d'autres modes de transport, et plus particulièrement de services ferroviaires à grande vitesse ou de liaisons maritimes par transbordeurs. Les autorités publiques peuvent, en pareil cas, imposer une obligation de service public à un aéroport de façon à ce qu'il reste ouvert au trafic commercial. La Commission constate que certains aéroports jouent un rôle important dans la connectivité des régions isolées, éloignées ou périphériques de l'Union. Une telle situation peut se produire notamment pour les régions ultrapériphériques, des îles ou d'autres régions de l'Union. Sous réserve d'une appréciation au cas par cas et compte tenu des spécificités de chaque aéroport et de la région qu'il dessert, il peut être justifié, en ce qui le concerne, de définir des obligations de SIEG.

<sup>(67)</sup> Voir la note de bas de page n°22.

<sup>(68)</sup> Règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis* accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général (JO L 114 du 26.4.2012, p. 8).

<sup>(69)</sup> Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

<sup>(70)</sup> Communication de la Commission intitulée «Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011)» (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).

<sup>(71)</sup> Voir l'arrêt du 12 février 2008 dans l'affaire T-289/03, British United Provident Association Ltd (BUPA)/Commission (Recueil 2008, p. II-81, points 171 et 224).

<sup>(72)</sup> Voir l'arrêt du 13 juin 2000 dans les affaires jointes T-204/97 et T-270/97, EPAC - Empresa para a Agroalimentação e Cereais, SA/Commission (Recueil 2000, p. II-2267, point 126) et l'arrêt du 15 juin 2005 dans l'affaire T-17/02, Fred Olsen, SA/Commission (Recueil 2005, p. II-2031, points 186, 188 et 189).

<sup>(73)</sup> Voir la communication sur les SIEG, point 45.

<sup>(74)</sup> Voir la décision N 381/04 intitulée «France, Projet de réseau de télécommunications haut débit des Pyrénées-Atlantiques» (DORSAL), JO C 162 du 2.7.2005, p. 5.

<sup>(75)</sup> Articles 16 à 18.

<sup>(76)</sup> Tant l'aéroport d'origine que l'aéroport de destination doivent être clairement définis (voir l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008).

<sup>(77)</sup> La Commission considère en particulier que des obligations de service public seraient difficilement justifiables sur une liaison vers un aéroport donné s'il existe déjà des services similaires en termes, notamment, de durée de transport, de fréquences, de niveau et qualité du service, vers un autre aéroport desservant la même zone d'attraction.

73. Eu égard aux conditions spécifiques liées aux obligations de service public concernant les services de transport aérien<sup>(78)</sup>, et compte tenu de la libéralisation complète des marchés du transport aérien, la Commission considère que le champ d'application des obligations de service public imposées aux aéroports ne doit pas comprendre le développement de services de transport aérien à vocation commerciale.

#### 4.2. Compatibilité des aides sous forme de compensations de service public

74. Si l'un des critères cumulatifs de l'arrêt Altmark n'est pas rempli, la compensation de service public confère un avantage économique à son bénéficiaire et est susceptible de constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité. De telles aides d'État peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 106, paragraphe 2, du traité si tous les critères de compatibilité fixés aux fins de l'application dudit paragraphe sont remplis.

75. Les aides sous forme de compensations de service public sont exemptées de l'obligation de notification imposée par l'article 108, paragraphe 3, du traité si les conditions fixées dans la décision 2012/21/UE sont réunies. Le champ d'application de cette décision couvre les compensations de service public octroyées:

- (a) aux aéroports dont le trafic annuel moyen n'excède pas 200 000 passagers<sup>(79)</sup> sur la durée du contrat portant sur le SIEG, et
- (b) aux compagnies aériennes pour les liaisons aériennes vers des îles lorsque le trafic annuel moyen n'excède pas 300 000 passagers<sup>(80)</sup>.

76. Les aides d'État qui ne sont pas couvertes par la décision 2012/21/UE peuvent être déclarées compatibles avec le traité conformément à l'article 106, paragraphe 2, de celui-ci si les conditions de l'encadrement SIEG sont réunies. Il convient toutefois de noter qu'aux fins de l'appréciation en application tant de la décision 2012/21/UE que de l'encadrement SIEG, les considérations concernant la définition des obligations de service public imposées aux aéroports ou aux compagnies aériennes aux points 69 à 73 des présentes lignes directrices s'appliqueront.

### 5. COMPATIBILITÉ DES AIDES AU REGARD DE L'ARTICLE 107, PARAGRAPHE 3, POINT C), DU TRAITÉ

77. Lorsqu'un financement public en faveur d'aéroports et/ou de compagnies aériennes constitue une aide, celle-ci peut être considérée comme étant compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité si elle remplit les critères de compatibilité fixés à la section 5.1. des présentes lignes directrices pour les aéroports et à la section 5.2. de celles-ci pour les compagnies aériennes. Les aides d'État en faveur de compagnies aériennes qui conduisent à une diminution progressive de la rentabilité de l'aéroport (voir les points 63 et 64 des présentes lignes directrices) seront considérées comme non compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 1, du traité à moins que les conditions de compatibilité applicables aux aides au démarrage fixées à la section 5.2 des présentes lignes directrices ne soient remplies.

78. Pour évaluer si une aide d'État peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), la Commission examine généralement si elle est conçue de telle façon que ses effets positifs, en termes de réalisation d'un objectif d'intérêt commun, l'emportent sur l'incidence négative qu'elle est susceptible d'exercer sur les échanges et la concurrence.

79. La communication sur la modernisation des aides d'État préconise l'identification et la définition de principes communs applicables à l'appréciation de la compatibilité de l'ensemble des mesures d'aide effectuée par la Commission. Une aide sera considérée comme étant compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, du traité pour autant que les critères cumulatifs suivants soient remplis:

- a) contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini: une aide d'État doit viser un objectif d'intérêt commun conformément à l'article 107, paragraphe 3, du traité;
- b) nécessité de l'intervention de l'État: une aide d'État doit cibler une situation où l'aide peut apporter une amélioration significative que le marché est incapable d'apporter lui-même, en corrigeant, par exemple, une défaillance du marché ou en résolvant un problème d'équité ou de cohésion;
- c) caractère approprié de l'aide: l'aide doit constituer un instrument d'intervention approprié pour atteindre l'objectif d'intérêt commun;

<sup>(78)</sup> Voir le point 70 et le règlement (CE) n° 1008/2008, considérant 12 et articles 16 à 18.

<sup>(79)</sup> Ce seuil comptabilise les allers simples; un passager qui effectue un vol aller-retour au départ d'un aéroport serait donc comptabilisé deux fois. Si un aéroport fait partie d'un groupe d'aéroports, le nombre de passagers est établi sur la base de chaque aéroport individuel.

<sup>(80)</sup> Ce seuil comptabilise les allers simples; un passager qui effectue un vol aller-retour vers une île serait donc comptabilisé deux fois. Il s'applique aux liaisons individuelles entre un aéroport situé sur cette île et un aéroport situé sur le continent.

- d) effet d'incitation: l'aide doit modifier le comportement des entreprises concernées de manière à ce qu'elles créent de nouvelles activités qu'elles n'exerceraient pas sans l'aide ou qu'elles exerceraient d'une manière limitée ou différente ou sur un autre site;
- e) proportionnalité de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire): le montant de l'aide doit être limité au minimum nécessaire pour susciter des investissements ou des activités supplémentaires dans la zone concernée;
- f) prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges entre États membres: les effets négatifs de l'aide doivent être suffisamment limités pour que l'équilibre général de la mesure soit positif;
- g) transparence des aides: les États membres, la Commission, les opérateurs économiques et le public intéressé doivent avoir facilement accès à tous les actes pertinents et à toutes les informations utiles sur l'aide accordée, ainsi que cela est exposé à la section 8.2.

80. En ce qui concerne les aides d'État dans le secteur aéronautique, la Commission estime que ces principes communs sont respectés dès lors que les aides d'État octroyées à des aéroports ou à des compagnies aériennes remplissent toutes les conditions définies aux points 5.1 et 5.2, respectivement. Le respect de ces conditions implique donc la compatibilité de l'aide avec le marché intérieur au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité.

81. Si, toutefois, un aspect distinct d'une aide d'État et les modalités dont celle-ci est assortie (notamment son mode de financement lorsque celui-ci fait partie intégrante de la mesure) entraînent une violation du droit de l'Union, l'aide en question ne peut être déclarée compatible avec le marché intérieur<sup>(81)</sup>.

82. En outre, pour apprécier la compatibilité d'une aide d'État, quelle qu'elle soit, avec le marché intérieur, la Commission tiendra compte de toute procédure d'infraction aux articles 101 ou 102 du traité pouvant concerner le bénéficiaire de l'aide et pouvant être pertinente pour son appréciation en vertu de l'article 107, paragraphe 3, du traité<sup>(82)</sup>.

## 5.1. Aides aux aéroports

### 5.1.1. Aides à l'investissement en faveur des aéroports

83. Les aides à l'investissement octroyées aux aéroports, que ce soit sous la forme d'aides individuelles ou d'un régime d'aides, seront considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, si les critères cumulatifs énoncés au point 79, comme il est indiqué aux points 84 à 108, sont remplis:

(a) Contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini;

84. Les aides à l'investissement octroyées à des aéroports seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun si:

- a) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union; ou
- b) elles luttent contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'Union; ou
- c) elles facilitent le développement régional.

85. Toutefois, la multiplication d'aéroports non rentables ou la création de capacités inutilisées supplémentaires ne contribuent pas à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun. Si un projet d'investissement vise principalement à créer de nouvelles capacités aéroportuaires, la nouvelle infrastructure doit, à moyen terme, satisfaire la demande escomptée des compagnies aériennes, des passagers et des transitaires dans la zone d'attraction de cet aéroport. Un investissement n'offrant pas de perspectives d'utilisation satisfaisantes à moyen terme ou réduisant les perspectives d'utilisation des infrastructures existantes dans la zone d'attraction à moyen terme ne peut être considéré comme poursuivant un objectif d'intérêt commun.

<sup>(81)</sup> Voir par exemple l'arrêt du 19 septembre 2000 dans l'affaire C-156/98 Allemagne/Commission, Recueil 2000, p. I-6857, point 78, et l'arrêt du 22 décembre 2008 dans l'affaire C-333/07, Régie Networks/Rhone Alpes Bourgogne, Recueil 2008, p. I-10807, points 94 à 116.

<sup>(82)</sup> Voir l'arrêt du 15 juin 1993 dans l'affaire C-225/91, Matra/Commission, Recueil 1993, p. I-3203, point 42.

86. En conséquence, la Commission doutera des perspectives d'utilisation, à moyen terme, d'infrastructures aéroportuaires d'un aéroport situé dans la zone d'attraction d'un aéroport existant dès lors que ce dernier ne fonctionne pas ou pratiquement pas à pleine capacité. Les perspectives d'utilisation à moyen terme devront être démontrées sur la base de prévisions satisfaisantes concernant le trafic de passagers et de fret indiquées dans un plan d'exploitation ex ante et devront déterminer l'incidence probable de l'investissement sur l'utilisation des infrastructures existantes, telles qu'un autre aéroport ou d'autres modes de transport, et notamment les liaisons ferroviaires à grande vitesse.

(b) Nécessité de l'intervention de l'État

87. Pour pouvoir apprécier si une aide d'État permet effectivement d'atteindre un objectif d'intérêt commun, il convient de poser un diagnostic du problème à résoudre. Les aides d'État doivent cibler les situations dans lesquelles elles peuvent conduire à une amélioration substantielle, que le marché n'est pas en mesure d'apporter lui-même.

88. La situation à laquelle les aéroports plus petits sont confrontés lorsqu'ils développent leurs services et cherchent à attirer des capitaux privés pour financer leurs investissements d'infrastructure est souvent moins favorable que celle des grands aéroports de l'Union. De ce fait, dans les conditions actuelles du marché, les aéroports plus petits peuvent éprouver des difficultés à assurer le financement de leurs investissements en l'absence de capitaux publics.

89. La nécessité d'un financement public en faveur d'investissements dans des infrastructures variera, eu égard au niveau élevé des coûts fixes<sup>(83)</sup>, selon la taille de l'aéroport. Elle sera en principe plus importante pour les aéroports plus petits. La Commission considère que l'on peut, dans les conditions actuelles du marché, distinguer les catégories d'aéroports suivantes<sup>(84)</sup>, de même que leur viabilité financière respective:

- a) aéroports accueillant jusqu'à 200 000 passagers par an. Ces aéroports sont susceptibles de ne pas pouvoir supporter une part importante de leurs coûts du capital;
- b) aéroports accueillant entre 200 000 et 1 000 000 passagers par an. Généralement, ces aéroports ne sont pas à même de supporter une part importante de leurs coûts du capital;
- c) aéroports accueillant entre 1 et 3 millions de passagers par an. Ces aéroports doivent généralement être à même de supporter une plus large part de leurs coûts du capital;
- d) aéroports accueillant entre 3 et 5 millions de passagers par an. Ces aéroports sont, en principe, à même de supporter une grande partie de leurs coûts (y compris les coûts d'exploitation et les coûts du capital). Toutefois, dans certaines circonstances spécifiques, ils pourraient devoir recourir à des aides publiques afin de financer une partie des coûts du capital;
- e) aéroports accueillant plus de 5 millions de passagers par an. Ces aéroports sont généralement rentables et sont à même de couvrir la totalité de leurs coûts, sauf circonstances particulièrement exceptionnelles dûment justifiées.

(c) Caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention

90. Les États membres doivent démontrer que l'aide constitue un instrument approprié pour atteindre l'objectif poursuivi ou résoudre les problèmes ciblés. Une mesure ne sera pas jugée compatible avec le marché intérieur si d'autres instruments d'intervention ou d'aide entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif.

91. Les États membres peuvent poser différents choix en ce qui concerne l'utilisation des divers instruments d'intervention et types d'aides. En règle générale, lorsqu'un État membre a envisagé diverses options et comparé le recours à un instrument sélectif, tel qu'une aide d'État sous forme de subventions directes, à d'autres formes d'aides faussant moins la concurrence (prêts, garanties ou avances récupérables, par exemple), les mesures concernées sont considérées comme constituant des instruments appropriés.

92. Dans la mesure du possible, les États membres sont encouragés à élaborer des régimes d'aides nationaux qui reflètent les grands principes sous-tendant le financement public et à indiquer les éléments les plus pertinents des projets de financement public des aéroports. Les régimes-cadres garantissent une utilisation cohérente des fonds publics, allègent la charge administrative pesant sur les autorités de taille plus restreinte qui octroient des aides et accélèrent la mise en œuvre des mesures d'aide individuelles. En outre, les États membres sont invités à fournir des indications claires en vue de la mise en œuvre des aides d'État qu'ils octroient aux aéroports régionaux.

<sup>(83)</sup> Entre 70 et 90 % des coûts supportés par les aéroports sont des coûts fixes.

<sup>(84)</sup> Les catégories d'aéroports aux fins des présentes lignes directrices sont définies sur la base des données sectorielles disponibles.

## (d) Existence d'un effet d'incitation

93. Les travaux rendus possibles par un investissement individuel ne peuvent débiter qu'après l'introduction d'une demande auprès de l'autorité qui octroie les aides. Si les travaux démarrent avant qu'une telle demande ait été présentée, toute aide octroyée pour cet investissement individuel sera considérée comme incompatible avec le marché intérieur.

94. La réalisation d'un projet d'investissement dans un aéroport peut, en tant que telle, présenter un intérêt sur le plan économique. Il convient par conséquent de s'assurer que cet investissement n'aurait pas été entrepris ou n'aurait pas eu la même portée en l'absence d'une aide d'État consentie sous quelque forme que ce soit. Si tel est effectivement le cas, la Commission considérera que la mesure en question a un effet d'incitation.

95. L'effet d'incitation est constaté par une analyse contrefactuelle, en comparant les niveaux de l'activité prévue avec ou sans aide.

96. En l'absence de scénario contrefactuel connu, l'effet d'incitation peut être présumé lorsqu'il existe un «déficit de financement du coût du capital», c'est-à-dire lorsqu'il peut être démontré, sur la base d'un plan d'exploitation ex ante, qu'il existe une différence entre les flux de trésorerie positifs et les flux de trésorerie négatifs (y compris les coûts d'investissement en immobilisations) sur la durée de vie de l'investissement, comptabilisés à leur valeur actualisée nette <sup>(85)</sup>.

## (e) Proportionnalité du montant de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire)

97. Le montant maximal autorisé en ce qui concerne les aides d'État est exprimé en pourcentage des coûts admissibles (intensité d'aide maximale). Les coûts admissibles sont les coûts afférents aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires, y compris les coûts de planification, l'infrastructure d'assistance en escale (tels que les carrousels à bagages, etc.) et les équipements aéroportuaires. Les coûts d'investissement relatifs aux activités non aéronautiques (soit, notamment, les parcs de stationnement, les hôtels, les restaurants et les bureaux) ne sont pas admissibles <sup>(86)</sup>.

98. Les coûts d'investissement relatifs à la fourniture, de services d'assistance en escale (bus, véhicules, etc.), dans la mesure où ils ne font pas partie des infrastructures d'assistance en escale, ne sont pas admissibles <sup>(87)</sup>.

99. Pour être proportionnées, les aides à l'investissement octroyées aux aéroports doivent être limitées aux surcoûts (nets de recettes supplémentaires) générés par le projet/l'activité bénéficiant de l'aide que le bénéficiaire aurait entrepris à la place du projet/de l'activité qu'il aurait mené(e) s'il n'avait pas bénéficié de cette aide. En l'absence de scénario contrefactuel connu, le montant des aides d'État, pour être proportionné, ne doit pas excéder le déficit de financement du projet d'investissement (appelé «déficit de financement des coûts du capital»), calculé sur la base d'un plan d'exploitation ex ante comme étant la valeur actualisée nette de la différence entre les flux de trésorerie positifs et les flux de trésorerie négatifs (y compris les coûts d'investissement) sur la durée de vie de l'investissement. Dans le cas des aides à l'investissement, le plan d'exploitation doit couvrir la durée d'utilisation économique de l'actif.

100. Comme le déficit de financement varie en fonction de la taille de l'aéroport et est en principe plus élevé dans le cas des aéroports plus petits, la Commission a recours à un éventail d'intensités d'aide maximales autorisées afin de garantir la proportionnalité globale des aides. L'intensité des aides ne pourra excéder l'intensité maximale autorisée des aides à l'investissement et ne doit pas, en tout état de cause, être supérieure au déficit de financement réel du projet d'investissement.

101. Le tableau suivant résume les intensités d'aide maximales autorisées en fonction de la taille de l'aéroport, telle que définie d'après le nombre annuel de passagers <sup>(88)</sup>:

Taille de l'aéroport définie en fonction du trafic moyen de passagers (nombre de passagers par an)	Intensité maximale des aides à l'investissement
>3 à 5 millions:	25 % max.
1 à 3 millions de passagers:	50 % max.
< 1 million de passagers:	75 % max.

<sup>(85)</sup> Cela n'empêche pas de prévoir que les bénéfices futurs pourraient compenser les pertes initiales.

<sup>(86)</sup> Le financement de ces activités ne relève pas des présentes lignes directrices, puisqu'elles ne sont pas liées au transport, et sera donc apprécié à la lumière des règles sectorielles et générales pertinentes.

<sup>(87)</sup> Les principes énoncés dans les présentes lignes directrices ne s'appliquent pas aux aides en faveur de la prestation de services d'assistance en escale, que ceux-ci soient fournis à des tiers par l'aéroport lui-même, par une compagnie aérienne ou par un prestataire de services de ce type; ces aides seront appréciées à la lumière des règles générales pertinentes.

<sup>(88)</sup> Soit le trafic annuel effectif de passagers enregistré au cours des deux exercices précédant celui durant lequel l'aide est notifiée ou, en l'absence de notification, octroyée. Dans le cas d'un aéroport récemment créé assurant le transport de passagers, il conviendra de tenir compte du trafic de passagers annuel moyen escompté au cours des deux exercices suivant le démarrage de cette activité. Ces seuils comptabilisent les allers simples; un passager qui effectue un vol vers l'aéroport et le vol retour, par exemple, serait comptabilisé deux 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 aéroport individuel.

102. Les intensités d'aide maximales des aides à l'investissement destinées à financer des infrastructures aéroportuaires peuvent être majorées de 20 % au maximum pour les aéroports établis dans les régions éloignées, quelle que soit leur taille.

103. Les aéroports qui enregistrent un trafic moyen inférieur à 1 million de passagers par an doivent contribuer au financement des coûts d'investissement admissibles totaux à hauteur de 25 % au moins. Toutefois, les projets d'investissement réalisés par certains aéroports relevant de cette catégorie qui sont situés dans des régions périphériques de l'Union peuvent conduire à un déficit de financement excédant les intensités d'aide maximales autorisées. Sous réserve d'une appréciation au cas par cas, et compte tenu des spécificités de chaque aéroport, du projet d'investissement et de la région desservie, une intensité supérieure à 75 % peut être justifiée, dans des circonstances exceptionnelles, pour les aéroports qui accueillent moins d'un million de passagers par an.

104. Afin de tenir compte des circonstances particulières liées au changement de localisation d'un aéroport existant et à l'abandon des activités aéroportuaires sur un site existant, la Commission appréciera notamment la proportionnalité, la nécessité et l'intensité maximale de l'aide d'État accordée sur la base d'une évaluation du déficit de financement ou du scénario contrefactuel de chaque cas spécifique, indépendamment du trafic passagers moyen de cet aéroport.

105. En outre, dans des circonstances particulièrement exceptionnelles, caractérisées par une défaillance manifeste du marché et en tenant compte de l'ampleur des investissements, de l'impossibilité de les financer sur les marchés des capitaux, d'un niveau très élevé d'effets externes positifs et des distorsions de concurrence, les aéroports accueillant en moyenne plus de 5 millions de passagers par an peuvent bénéficier d'aides en faveur du financement des infrastructures aéroportuaires. Toutefois, la Commission procédera toujours, dans de tels cas, à une appréciation approfondie notamment de la proportionnalité, de la nécessité et de l'intensité maximale de l'aide d'État octroyée sur la base d'une analyse du déficit de financement et du scénario contrefactuel de chaque cas spécifique, indépendamment du trafic passagers moyen de cet aéroport.

(f) Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges

106. La multiplication d'aéroports non rentables ou la création de capacités inutilisées supplémentaires dans la zone d'attraction d'une infrastructure existante sont susceptibles de fausser la concurrence. La Commission doutera donc, en principe, de la compatibilité d'investissements initiaux dans les infrastructures aéroportuaires d'un aéroport situé dans la zone d'attraction d'un aéroport existant<sup>(89)</sup> dès lors que de dernier ne fonctionne pas ou pratiquement pas à pleine capacité.

107. En outre, pour éviter les effets négatifs que ces aides sont susceptibles de produire lorsque les aéroports se trouvent confrontés à des contraintes budgétaires douces<sup>(90)</sup>, les aéroports accueillant moins de 5 millions de passagers par an peuvent bénéficier d'aides à l'investissement octroyées soit sous la forme d'une avance couvrant les coûts d'investissement admissibles, soit sous la forme de versements annuels destinés à compenser le déficit de financement du coût du capital résultant du plan d'exploitation de l'aéroport.

108. Afin d'encre limiter d'éventuelles distorsions, l'aéroport, y compris tout investissement bénéficiant d'une aide, 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.

Obligations de notification des régimes d'aides et des aides individuelles

109. Les États membres sont encouragés à notifier les régimes d'aides d'État à l'investissement en faveur d'aéroports dont le trafic annuel moyen est inférieur à 3 millions de passagers.

110. Lors de l'appréciation d'un régime d'aides, les conditions relatives à la nécessité de l'aide, l'effet d'incitation et la proportionnalité de la mesure seront considérées comme étant satisfaites si l'État membre s'est engagé à octroyer des aides individuelles en application de régime d'aides autorisés uniquement après s'être assuré que les conditions cumulatives énoncées dans la présente section sont réunies.

111. Étant davantage susceptibles de fausser la concurrence, les aides suivantes doivent toujours faire l'objet d'une notification individuelle:

- a) aides à l'investissement octroyées aux aéroports dont le trafic annuel moyen excède 3 millions de passagers;
- b) aides à l'investissement d'une intensité d'aide supérieure à 75 % octroyées aux aéroports dont le trafic annuel moyen est inférieur à 1 million de passagers, excepté dans le cas des aéroports situés dans des régions éloignées;
- c) aides à l'investissement en faveur du changement de localisation d'un aéroport;

<sup>(89)</sup> Voir la section 5.1.1. (a).

<sup>(90)</sup> Lorsque l'aide est déterminée sur la base de calculs *ex post* (recouvrant tout déficit dès qu'il se produit), les aéroports peuvent ne pas être particulièrement incités à maîtriser les coûts et à facturer des redevances aéroportuaires suffisantes pour couvrir ceux-ci.

- d) aides à l'investissement octroyées aux aéroports assurant le transport de passagers et de fret et ayant enregistré un volume de fret supérieur à 200 000 tonnes au cours des deux exercices précédant celui de la notification de l'aide;
- e) aides à l'investissement en faveur de la construction d'un nouvel aéroport assurant le transport de passagers (y compris la transformation d'un terrain d'aviation existant en un aéroport de ce type);
- f) aides à l'investissement en faveur de la construction ou du développement d'un aéroport situé à une distance de 100 kilomètres ou à 60 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant.

#### 5.1.2. Aides au fonctionnement en faveur des aéroports

112. Les aides au fonctionnement octroyées aux aéroports, soit sous la forme d'aides individuelles, soit au titre d'un régime d'aides, seront considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, durant une période transitoire de dix ans à compter du 4 avril 2014, pour autant que les critères cumulatifs énoncés au point 79 comme il est indiqué aux points 113 à 134 soient remplis.

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

113. Comme indiqué au point 13, afin de donner aux aéroports le temps de s'adapter aux nouvelles réalités du marché et pour éviter toute perturbation du trafic aérien et rupture de la connectivité des régions, les aides au fonctionnement octroyées à des aéroports seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun pendant une période transitoire de 10 ans si:

- a) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union ou si
- b) elles luttent contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'Union ou si
- c) elles facilitent le développement régional.

114. Toutefois, la multiplication d'aéroports non rentables ne contribue pas à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun. Lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone d'attraction qu'un autre aéroport disposant de capacités inutilisées, le plan d'exploitation doit indiquer, sur la base de prévisions valables du trafic de passagers et de fret, l'incidence probable sur le trafic de l'autre aéroport situé dans cette zone d'attraction.

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

##### (b) Nécessité de l'intervention de l'État

116. Pour pouvoir apprécier si une aide d'État permet effectivement d'atteindre un objectif d'intérêt commun, il convient de déterminer le problème à résoudre. Les aides d'État doivent cibler les situations dans lesquelles elles peuvent conduire à une amélioration substantielle, que le marché n'est pas en mesure d'apporter lui-même.

117. La situation à laquelle les aéroports plus petits sont confrontés lorsqu'ils développent leurs services et cherchent à attirer des capitaux privés est souvent moins favorable que celle des grands aéroports de l'Union. De ce fait, dans les conditions actuelles du marché, les aéroports plus petits peuvent éprouver des difficultés à assurer le financement de leurs activités en l'absence de capitaux publics.

118. Dans les conditions actuelles du marché, la nécessité d'un financement public des coûts d'exploitation variera, eu égard au niveau élevé des coûts fixes, selon la taille de l'aéroport. Elle sera en principe plus importante, proportionnellement, pour les aéroports plus petits. La Commission considère que l'on peut, dans les conditions actuelles du marché, distinguer les catégories d'aéroports suivantes, de même que leur viabilité financière respective:

- a) aéroports accueillant jusqu'à 200 000 passagers par an. Ces aéroports sont susceptibles de ne pas pouvoir supporter une part importante de leurs coûts d'exploitation;
- b) les aéroports accueillant entre 200 000 et 700 000 passagers par an. Ces aéroports sont susceptibles de ne pas pouvoir supporter une part importante de leurs coûts d'exploitation;
- c) les aéroports accueillant entre 700 000 et 1 million de passagers par an. Ces aéroports doivent généralement être à même de supporter une plus large part de leurs coûts d'exploitation;

d) aéroports accueillant entre 1 et 3 millions de passagers par an. Ces aéroports doivent généralement être à même de supporter la majeure partie de leurs coûts d'exploitation;

e) les aéroports accueillant plus de 3 millions de passagers par an. Ces aéroports sont généralement rentables au niveau de l'exploitation et doivent être à même de supporter leurs coûts d'exploitation.

119. La Commission considère par conséquent que pour être admissible au bénéfice d'une aide au fonctionnement, un aéroport ne doit pas accueillir plus de 3 millions de passagers par an<sup>(91)</sup>.

(c) Caractère approprié de l'aide en tant qu'instrument d'intervention

120. Les États membres doivent démontrer que l'aide est appropriée pour atteindre l'objectif poursuivi ou résoudre les problèmes ciblés. Une aide ne sera pas jugée compatible avec le marché intérieur si d'autres instruments d'intervention ou d'aide entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif<sup>(92)</sup>.

121. Pour encourager de manière adéquate une gestion efficace de l'aéroport, le montant des aides doit, en principe, être établi préalablement comme étant un montant fixe couvrant le déficit de financement escompté (calculé sur la base d'un plan d'exploitation *ex ante*) durant une période transitoire de 10 ans. Aucune majoration *ex post* du montant d'aide ne doit donc, en principe, être considérée comme étant compatible avec le marché intérieur. L'État membre peut verser le montant fixe *ex ante* en tant que somme forfaitaire versée à l'avance ou par tranches, par exemple sur une base annuelle.

122. Exceptionnellement, lorsque les coûts futurs et l'évolution des recettes sont entourés d'un degré d'incertitude particulièrement élevé et que les autorités publiques sont confrontées à d'importantes disparités dans l'information, ces autorités peuvent calculer le montant maximal des aides au fonctionnement compatibles selon un modèle basé sur le déficit de financement des coûts d'exploitation initial au début de la période transitoire. Celui-ci est défini comme étant la moyenne des déficits de financement des coûts d'exploitation (soit le montant des coûts d'exploitation non couverts par les recettes) au cours des cinq années qui précèdent le début de la période transitoire (soit de 2009 à 2013).

123. Dans la mesure du possible, les États membres sont encouragés à élaborer des régimes d'aides nationaux qui reflètent les grands principes sous-tendant le financement public et à indiquer les éléments les plus pertinents des projets de financement public des aéroports. Les régimes-cadres garantissent une utilisation cohérente des fonds publics, allègent la charge administrative pesant sur les autorités de taille plus restreinte qui octroient des aides et accélèrent la mise en œuvre des mesures d'aide individuelles. En outre, les États membres sont invités à fournir des indications claires en vue de la mise en œuvre des aides d'État qu'ils octroient aux aéroports régionaux et aux compagnies aériennes qui utilisent ceux-ci.

(d) Existence d'un effet d'incitation

124. Les aides au fonctionnement ont un effet d'incitation s'il est probable qu'en leur absence, et compte tenu de la présence possible d'une aide à l'investissement et du niveau de trafic, le niveau d'activité économique de l'aéroport concerné serait sensiblement réduit.

(e) Proportionnalité du montant de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire)

125. Pour être proportionnées, les aides au fonctionnement consenties aux aéroports doivent être limitées au minimum nécessaire pour que l'activité visée puisse être mise en œuvre.

126. Le plan d'exploitation de l'aéroport doit conduire à la couverture de l'intégralité des coûts d'exploitation à l'issue de la période transitoire. Les paramètres clés de ce plan font partie intégrante de l'appréciation de la compatibilité par la Commission.

127. Les modalités de la couverture de la totalité des coûts d'exploitation seront différentes pour chaque aéroport et dépendront du déficit de financement des coûts d'exploitation initial de l'aéroport au début de la période transitoire. La période transitoire débutera à compter du 4 avril 2014.

<sup>(91)</sup> Soit le trafic annuel effectif de passagers enregistré au cours des deux exercices précédant celui durant lequel l'aide est notifiée ou, en l'absence de notification, octroyée. Dans le cas d'un aéroport récemment créé assurant le transport de passagers, il conviendra de tenir compte du trafic de passagers annuel moyen escompté au cours des deux exercices suivant le démarrage de cette activité. Ces plafonds comptabilisent les allers simples; un passager qui effectue un vol vers l'aéroport et le vol retour, par exemple, serait comptabilisé deux fois. Ils s'appliquent aux liaisons individuelles. Si un aéroport fait partie d'un groupe d'aéroports, le nombre de passagers est établi sur la base de chaque aéroport individuel.

<sup>(92)</sup> Voir également le point 91.

128. En tout état de cause, le montant d'aide maximum pouvant être autorisé durant l'ensemble de la période transitoire sera limité à 50 % du déficit de financement initial sur une période de dix ans<sup>(93)</sup>. Si, par exemple, le déficit de financement annuel moyen d'un aéroport donné au cours de la période 2009-2013 s'élève à 1 million d'EUR, le montant maximal de l'aide au fonctionnement que cet aéroport pourrait recevoir en tant que somme forfaitaire ex ante serait de 5 millions d'EUR (50 % x 1 million x 1) sur dix ans. Aucune aide au fonctionnement supplémentaire ne sera jugée compatible en ce qui le concerne.

129. Dix ans après le début de la période transitoire au plus tard, tous les aéroports devront couvrir l'intégralité de leurs coûts d'exploitation. Plus aucune aide au fonctionnement ne sera jugée compatible avec le marché intérieur après cette date, à l'exception des aides au fonctionnement accordées conformément aux règles transsectorielles en matière d'aides d'État, telles que les règles applicables au financement des SIEG.

130. Dans les conditions actuelles du marché, les aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur ou égal à 700 000 personnes peuvent rencontrer davantage de difficultés pour parvenir à la pleine couverture des coûts au cours de la période transitoire de 10 ans. C'est la raison pour laquelle le montant d'aide maximum pouvant être autorisé pour les aéroports relevant de cette catégorie s'élèvera à 80 % du déficit de financement des coûts d'investissement initial durant une période de cinq ans à compter du début de la période transitoire. Si, par exemple, le déficit de financement annuel moyen d'un petit aéroport donné au cours de la période 2009-2013 s'élève à 1 million d'EUR, le montant maximal de l'aide au fonctionnement que cet aéroport pourrait recevoir en tant que somme forfaitaire ex ante serait de 4 millions d'EUR (80 % x 1 million x 5) sur cinq ans. La Commission réexaminera la nécessité du maintien d'un traitement spécifique, ainsi que les perspectives en matière de couverture de l'intégralité des coûts d'exploitation pour cette catégorie d'aéroports, notamment au regard de l'évolution de la situation du marché et des perspectives de rentabilité.

(f) Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges

131. Pour apprécier la compatibilité des aides au fonctionnement, la Commission tiendra compte des distorsions de concurrence et des effets sur les échanges. Lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone d'attraction qu'un autre aéroport disposant de capacités inutilisées, le plan d'exploitation doit indiquer, sur la base de prévisions valables du trafic de passagers et de fret, l'incidence probable sur le trafic de l'autre aéroport situé dans cette zone d'attraction.

132. Des aides au fonctionnement octroyées à un aéroport situé dans la même zone d'attraction ne seront considérées comme compatibles avec le marché intérieur que si l'État membre démontre que tous les aéroports situés dans cette zone seront à même de couvrir la totalité de leurs coûts d'exploitation au terme de la période transitoire.

133. Afin d'encore limiter les distorsions de concurrence, 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.

134. En outre, afin de limiter les effets négatifs sur la concurrence et les échanges, la Commission autorisera l'octroi d'aides au fonctionnement à des aéroports pour une période transitoire de 10 ans à compter du 4 avril 2014. Elle réexaminera la situation des aéroports dont le trafic de passagers annuel est inférieur ou égal à 700 000 personnes quatre ans après le début de la période transitoire.

Obligations de notification des régimes d'aides et des aides individuelles

135. Les États membres sont fortement encouragés à notifier les régimes d'aides au fonctionnement en faveur du financement des aéroports plutôt que les mesures d'aide individuelles en faveur de chaque aéroport, et ce dans le but de réduire la charge administrative tant des autorités des États membres que de la Commission.

136. Étant davantage susceptibles de fausser la concurrence, les aides suivantes doivent toujours faire l'objet d'une notification individuelle:

- a) aides au fonctionnement octroyées aux aéroports assurant le transport de passagers et de fret et ayant enregistré un volume de fret supérieur à 200 000 tonnes au cours des deux exercices précédant celui de la notification de l'aide;
- b) 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 train à grande vitesse.

Aides accordées avant le début de la période transitoire

<sup>(93)</sup> L'intensité de 50 % correspond au déficit de financement sur 10 ans pour un aéroport qui, partant de la couverture des coûts d'exploitation initiale au début de la période transitoire, parvient à la couverture de l'intégralité de ses coûts après dix ans.

137. 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.

## 5.2. Aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes

138. Comme mentionné au point 15, les aides d'État octroyées aux compagnies aériennes en vue du lancement d'une nouvelle liaison, dans le but d'améliorer la connectivité d'une région, seront considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité si les conditions cumulatives énoncées au point 79 sont remplies, comme il est indiqué aux points 139 à 153.

(a) Contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini;

139. Les aides au démarrage octroyées à des compagnies aériennes seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun si:

- a) elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à l'ouverture de nouvelles liaisons ou si
- b) elles facilitent le développement régional de régions éloignées.

140. Lorsque la connexion assurée par la nouvelle liaison aérienne est déjà desservie dans des conditions comparables, notamment en termes de durée du trajet, par un service ferroviaire à grande vitesse ou un autre aéroport situé dans la même zone d'attraction, elle ne peut être considérée comme contribuant à un objectif d'intérêt commun bien défini.

(b) Nécessité de l'intervention de l'État

141. La situation à laquelle les aéroports plus petits sont confrontés lorsqu'ils développent leurs services est souvent moins favorable que celle des grands aéroports de l'Union. De même, les compagnies aériennes ne sont pas toujours disposées et peuvent ne pas être incitées à prendre le risque d'ouvrir de nouvelles liaisons au départ de petits aéroports qu'elles ne connaissent pas et qu'elles n'ont pas testé.

142. Sur cette base, les aides au démarrage ne seront considérées comme compatibles que pour des liaisons établies entre un aéroport accueillant moins de 3 millions de passagers par an<sup>(94)</sup> et un autre aéroport au sein de l'Espace aérien commun européen<sup>(95)</sup>.

143. De telles aides seront compatibles pour des liaisons établies entre un aéroport situé dans une région éloignée et un autre aéroport (situé au sein ou en dehors de l'Espace aérien commun européen), quelle que soit la taille des aéroports concernés.

144. Les aides au démarrage versées pour des liaisons établies entre un aéroport accueillant entre 3 millions<sup>(96)</sup> et 5 millions de passagers par an qui ne sont pas situés dans des régions éloignées ne pourront être considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur que dans des cas exceptionnels dûment justifiés.

145. Les aides au démarrage versées pour des liaisons établies entre un aéroport accueillant plus de 5 millions de passagers par an qui ne sont pas situés dans des régions éloignées ne pourront pas être considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur.

(c) Caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention

146. Les États membres doivent démontrer que l'aide est appropriée pour atteindre l'objectif poursuivi ou résoudre les problèmes ciblés. Une mesure d'aide ne sera pas jugée compatible avec le marché intérieur si d'autres instruments d'intervention ou d'aide entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif<sup>(97)</sup>.

<sup>(94)</sup> Soit le trafic annuel effectif de passagers enregistré au cours des deux exercices précédant celui durant lequel l'aide est notifiée ou, en l'absence de notification, octroyée. Dans le cas d'un aéroport récemment créé assurant le transport de passagers, il conviendra de tenir compte du trafic de passagers annuel moyen escompté au cours des deux exercices suivant le démarrage de cette activité. Ces plafonds comptabilisent les allers simples; un passager qui effectue un vol vers l'aéroport et le vol retour, par exemple, serait comptabilisé deux fois. Ils s'appliquent aux liaisons individuelles.

<sup>(95)</sup> Décision 2006/682/CE du Conseil concernant la signature et l'application provisoire de l'accord multilatéral entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Télémedecine, la République de Bulgarie, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la Roumanie, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) (JO L 285 du 16.10.2006, p. 1).

<sup>(96)</sup> Voir également la note de bas de page 94.

<sup>(97)</sup> Voir également point 91.

147. Un plan d'exploitation ex ante élaboré par la compagnie aérienne doit établir que la liaison pour laquelle l'aide est octroyée devient rentable pour ladite compagnie aérienne, en l'absence de financement public, après 3 ans. En l'absence de plan d'exploitation pour une liaison donnée, les compagnies aériennes doivent s'engager de façon irrévocable auprès de l'aéroport à exploiter la liaison durant une période au moins aussi longue que la période durant laquelle elle a bénéficié d'une aide au démarrage.

(d) Existence d'un effet d'incitation

148. Les aides au démarrage en faveur de compagnies aériennes ont un effet d'incitation s'il est probable qu'en leur absence, le niveau d'activité économique de la compagnie aérienne dans l'aéroport concerné ne se développerait pas. La nouvelle liaison, par exemple, n'aurait pas été ouverte.

149. L'exploitation de la nouvelle liaison ne peut commencer qu'après la présentation d'une demande d'aide à l'autorité chargée de l'octroi des aides. Si la nouvelle liaison est mise en exploitation avant qu'une telle demande ait été soumise à cette autorité, toute aide à cette liaison individuelle sera considérée comme incompatible avec le marché intérieur.

(e) Proportionnalité du montant de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire)

150. Les aides au démarrage peuvent couvrir jusqu'à 50 % des redevances aéroportuaires pour une liaison donnée durant trois ans. Les coûts admissibles sont les redevances aéroportuaires devant être acquittées pour cette liaison.

(f) Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges

151. Afin de prévenir des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges, lorsqu'une connexion (paire de villes, par exemple) assurée par la nouvelle liaison aérienne horaire est déjà desservie dans des conditions comparables, notamment en termes de durée du trajet, par un service ferroviaire à grande vitesse ou un autre aéroport situé dans la même zone d'attraction, elle n'est pas admissible au bénéfice d'une aide au démarrage.

152. Toute entité publique envisageant d'octroyer à une compagnie aérienne, par l'intermédiaire ou non d'un aéroport, une aide au démarrage en faveur d'une nouvelle liaison doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à l'ensemble des compagnies aériennes intéressées de proposer leurs services;

153. Les aides au démarrage ne peuvent être cumulées avec d'autres types d'aide d'État octroyés pour l'exploitation d'une liaison.

#### Obligations de notification des régimes d'aides et des aides individuelles

154. Les États membres sont fortement encouragés à notifier leurs régimes d'aides au démarrage en faveur des compagnies aériennes plutôt que les mesures d'aide individuelles en faveur de chaque aéroport, et ce dans le but de réduire la charge administrative tant des autorités des États membres que de la Commission.

155. Étant davantage susceptibles de fausser la concurrence, les aides au démarrage en faveur d'aéroports qui ne sont pas situés dans des régions éloignées et qui accueillent en moyenne plus de 3 millions de passagers par an doivent toujours faire l'objet d'une notification individuelle.

### 6. AIDES À CARACTÈRE SOCIAL CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 107, PARAGRAPHE 2, POINT A), DU TRAITÉ

156. Les aides à caractère social dans le secteur des services de transport aérien seront considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 2, point a), du traité, pour autant que les conditions cumulatives suivantes soient remplies<sup>(98)</sup>:

- a) l'aide doit être effectivement au bénéfice du consommateur final;
- b) l'aide doit avoir un caractère social, c'est-à-dire qu'elle ne doit en principe couvrir que certaines catégories de passagers voyageant sur une liaison donnée (par exemple les passagers qui ont des besoins particuliers, comme les enfants, les personnes handicapées, les personnes à faibles revenus, les étudiants, les personnes âgées, etc.). Toutefois, si la liaison concernée est établie entre des régions éloignées, comme des régions ultrapériphériques, des îles et des zones à faible densité de population, l'aide est susceptible de couvrir la totalité de la population de la région concernée;

<sup>(98)</sup> Voir, par exemple, en ce qui concerne l'appréciation des aides à caractère social accordées à des consommateurs individuels, la décision N 169/2006 de la Commission du 16 mai 2006 – Royaume-Uni – Aide à caractère social pour des liaisons aériennes entre les Highlands et les îles d'Écosse (JO C 272 du 9.11.2006, p. 10); la décision N 471/2007 de la Commission du 11 décembre 2007 – Portugal – Allocations sociales octroyées aux passagers résidant dans la région autonome de Madère et aux étudiants pour les services de transport aérien entre le Portugal continental et la région autonome (JO C 46 du 19.2.2008), et la décision N 426/2010 de la Commission du 5 janvier 2011 – France - Aides à caractère social au profit de certaines catégories de passagers des liaisons aériennes reliant la Réunion et la France métropolitaine (JO C 71 du 5.3.2011, p. 5).

c) l'aide doit être accordée sans discrimination quant à l'origine des services, c'est-à-dire quelles que soient les compagnies aériennes assurant les services.

157. Les États membres sont fortement encouragés à notifier les régimes nationaux d'aides à caractère social plutôt que les mesures d'aides individuelles.

## 7. CUMUL

158. Les intensités d'aide maximales prévues dans les présentes lignes directrices sont applicables indépendamment de la question de savoir si l'aide est financée exclusivement au moyen de ressources d'État ou en partie au moyen de ressources de l'Union.

159. Les aides autorisées en application des présentes lignes directrices ne peuvent être cumulées avec d'autres aides d'État, des aides *de minimis* ou d'autres formes de financement de l'Union si un tel cumul débouche sur une intensité d'aide supérieure à celle fixée dans les présentes lignes directrices.

## 8. DISPOSITIONS FINALES

### 8.1. Rapports annuels

160. Conformément au règlement (CE) n° 659/1999 et au règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission<sup>(99)</sup>, les États membres doivent présenter des rapports annuels à la Commission. Ces rapports seront publiés sur le site Internet de la Commission.

### 8.2. Transparence

161. La Commission estime que d'autres mesures sont nécessaires pour améliorer la transparence des aides d'État dans l'Union. Il convient en particulier de prendre des mesures afin de garantir aux États membres, aux opérateurs économiques, aux parties intéressées et à la Commission un accès aisé au texte intégral de l'ensemble des régimes d'aides applicables dans le secteur de l'aviation et aux renseignements utiles concernant les mesures d'aides individuelles.

162. Il convient que les États membres publient les informations suivantes sur un site internet complet consacré aux aides d'État, au niveau national ou régional :

- a) le texte intégral de chaque régime d'aide autorisé ou décision d'octroi d'une aide individuelle et les dispositions d'application de ceux-ci,
- b) l'identité de l'autorité chargée de l'octroi de l'aide,
- c) l'identité des bénéficiaires individuels, la forme et le montant de l'aide accordée à chaque bénéficiaire, la date de l'octroi, le type d'entreprise (PME/grande entreprise), la région dans laquelle le bénéficiaire est installé (niveau NUTS II) et le secteur économique principal dans lequel le bénéficiaire exerce ses activités (niveau du groupe de la NACE) ; il peut être dérogé à cette obligation dans le cas d'octroi d'aides individuelles d'un montant inférieur à 200 000 EUR.

163. Les informations doivent être publiées après la décision d'octroi de l'aide, conservées pendant au moins dix ans et mises à la disposition du public intéressé sans restriction.<sup>(100)</sup>

### 8.3. Suivi

164. Les États membres doivent veiller à tenir des dossiers détaillés sur toutes les mesures impliquant l'octroi d'une aide d'État conformément aux présentes lignes directrices. Ces dossiers doivent contenir tous les renseignements nécessaires permettant d'établir que les conditions concernant la compatibilité et notamment, s'il y a lieu, celles relatives aux coûts admissibles et à l'intensité d'aide maximale admissible ont été respectées. Ils doivent être conservés pendant dix ans à compter de la date d'octroi de l'aide et transmis à la Commission sur demande.

165. Afin de permettre à la Commission de suivre l'état d'avancement du processus de suppression progressive des aides au fonctionnement accordées aux aéroports, ainsi que ses effets sur la concurrence, les États membres doivent présenter un rapport régulier (une fois par an) sur les progrès réalisés en termes de réduction de l'aide au fonctionnement octroyée à chaque aéroport bénéficiant d'une aide de cette catégorie. Dans certains cas, un mandataire peut être nommé pour garantir le respect des conditions et des obligations sur lesquelles se fonde l'autorisation de l'aide.

<sup>(99)</sup> Règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (JO L 140 du 30.4.2004, p. 1).

<sup>(100)</sup> Elles doivent être mises à jour régulièrement (par exemple tous les six mois) et être disponibles dans des formats non exclusifs.

#### 8.4. Évaluation

166. Afin de veiller plus encore à ce que les distorsions de la concurrence et des échanges soient limitées, la Commission peut exiger que certains régimes soient soumis à une limitation de durée ainsi qu'à une évaluation. Des évaluations doivent en particulier être réalisées dans le cas des régimes dont le potentiel de distorsion est particulièrement élevé, à savoir ceux qui risquent de restreindre la concurrence de manière significative si leur mise en œuvre ne fait pas l'objet d'un réexamen en temps opportun.

167. Compte tenu de ses objectifs et pour ne pas entraîner une charge disproportionnée pour les États membres et les aides de faible montant, cette exigence s'applique uniquement aux régimes d'aides portant sur des montants d'aide élevés, présentant des caractéristiques innovantes ou lorsque des changements importants en ce qui concerne le marché, la technologie ou la réglementation sont prévus. L'évaluation doit être réalisée par un expert indépendant de l'autorité chargée de l'octroi de l'aide, sur la base d'une méthodologie commune<sup>(101)</sup>, et elle doit être rendue publique.

168. L'évaluation doit être communiquée à la Commission en temps opportun pour lui permettre de juger de l'opportunité de prolonger la mesure et, en tout état de cause, à l'expiration du régime. La portée précise de l'évaluation et la manière dont celle-ci doit être réalisée seront définies dans la décision autorisant le régime d'aides. Toute mesure d'aide ultérieure visant un objectif similaire doit tenir compte des résultats de cette évaluation.

#### 8.5. Mesures utiles

169. Les États membres modifient au besoin leurs régimes existants afin de les rendre conformes aux présentes lignes directrices dans un délai maximal de douze mois à compter du 4 avril 2014.

170. Les États membres sont invités à donner explicitement leur accord inconditionnel sur les présentes lignes directrices, dans un délai de deux mois à compter du 4 avril 2014. En l'absence de réponse d'un État membre, la Commission en conclura que celui-ci ne souscrit pas aux mesures proposées.

#### 8.6. Application

171. Les principes énoncés dans les présentes lignes directrices s'appliqueront à partir du 4 avril 2014. Les présentes lignes directrices remplacent les lignes directrices de 1994 sur l'aviation ainsi que les lignes directrices de 2005 sur l'aviation à compter de cette date.

172. À la lumière de l'évolution du secteur de l'aviation, et notamment de sa libéralisation, la Commission considère que les dispositions de sa communication sur la détermination des règles applicables à l'appréciation des aides d'État illégales<sup>(102)</sup> ne doivent pas s'appliquer aux affaires en cours qui ont trait à des aides au fonctionnement illégales accordées à des aéroports avant le 4 avril 2014. En revanche, elle appliquera les principes énoncés dans les présentes lignes directrices dans toutes les affaires portant sur des aides au fonctionnement (notifications pendantes et aides illégales non notifiées) accordées à des aéroports, même si l'aide a été octroyée avant le 4 avril 2014 et le début de la période transitoire.

173. En ce qui concerne les aides à l'investissement octroyées aux aéroports, la Commission appliquera les principes énoncés dans les présentes lignes directrices à toutes les aides notifiées sur lesquelles elle devra statuer à compter du 4 avril 2014, même si les projets ont été notifiés avant cette date. Conformément à sa communication sur la détermination des règles applicables à l'appréciation des aides d'État illégales, la Commission appliquera aux aides illégales à l'investissement octroyées à des aéroports les règles en vigueur à la date de leur octroi. En conséquence, elle n'appliquera pas les principes énoncés dans les présentes lignes directrices aux aides illégales à l'investissement octroyées à des aéroports avant le 4 avril 2014.

174. En ce qui concerne les aides au démarrage octroyées à des compagnies aériennes, la Commission appliquera les principes énoncés dans les présentes lignes directrices à toutes les aides au démarrage notifiées sur lesquelles elle devra statuer à compter du 4 avril 2014, même si les mesures ont été notifiées avant cette date. Conformément à sa communication sur la détermination des règles applicables à l'appréciation des aides d'État illégales, la Commission appliquera aux aides illégales au démarrage octroyées à des compagnies aériennes les règles en vigueur à la date de leur octroi. En conséquence, elle n'appliquera pas les principes énoncés dans les présentes lignes directrices aux aides illégales au démarrage octroyées à des compagnies aériennes avant le 4 avril 2014.

<sup>(101)</sup> La Commission peut fournir une telle méthodologie commune.

<sup>(102)</sup> Communication de la Commission sur la détermination des règles applicables à l'appréciation des aides d'État illégales (JO C 119 du 22.5.2002, p. 22).

### 8.7. Réexamen

175. La Commission peut procéder à une évaluation des présentes lignes directrices à tout moment, et au plus tard six ans après le 4 avril 2014. Ce réexamen s'appuiera sur des informations factuelles et sur le résultat de vastes consultations menées par la Commission sur la base des données fournies par les États membres et les parties prenantes. La Commission réévaluera la situation des aéroports dont le trafic annuel de passagers n'excède pas 700 000 personnes, afin de déterminer s'il est nécessaire de maintenir des règles spécifiques de compatibilité de l'aide au fonctionnement en faveur de cette catégorie d'aéroports compte tenu des perspectives futures de couverture totale des coûts d'exploitation, en particulier eu égard à l'évolution des conditions du marché et des perspectives de rentabilité.

176. Après consultation des États membres, la Commission peut remplacer ou compléter les présentes lignes directrices pour des raisons importantes liées à la politique de concurrence ou à la politique des transports.

---

## ANNEXE

**Résumé des conditions de compatibilité**

Tableau 1

**présentation des conditions de compatibilité applicables aux aides octroyées aux aéroports**

Conditions de compatibilité	Aides à l'investissement octroyées aux aéroports	Aides au fonctionnement octroyées aux aéroports
a) <b>Contribution à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun bien défini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Accroître la mobilité en mettant en place des points d'accès pour les vols intra-Union</li> <li>— Lutter contre la saturation du trafic aérien dans les principales plateformes aéroportuaires</li> <li>— Faciliter le développement régional</li> </ul> <p>La multiplication d'aéroports et la création de capacités inutilisées en l'absence de perspectives d'utilisation satisfaisantes à moyen terme ne contribuent pas à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun bien défini.</p>	
b) <b>Nécessité d'une intervention de l'État</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; 3 millions de passagers</li> <li>&gt; 3 à 5 millions de passagers dans certaines circonstances spécifiques</li> <li>&gt; 5 millions de passagers uniquement dans des circonstances très exceptionnelles</li> </ul>	< 3 millions de passagers
c) <b>Caractère approprié de l'aide</b>	L'aide doit constituer un instrument d'intervention approprié pour atteindre l'objectif d'intérêt commun.	
	Prise en considération d'instruments d'aide entraînant moins de distorsions (garanties, prêts bonifiés, etc.)	Ex ante sous la forme d'un montant fixe couvrant le déficit de financement escompté des coûts d'exploitation (déterminé sur la base d'un plan d'exploitation ex ante) durant une période transitoire de 10 ans
d) <b>Effet incitatif</b>	Présent, dans l'hypothèse où l'investissement n'aurait pas été réalisé ou l'aurait été dans une mesure différente (analyse contrefactuelle ou du déficit de financement, fondée sur le plan d'exploitation ex ante)	Présent, dans l'hypothèse où le niveau d'activité économique de l'aéroport serait fortement réduit en l'absence d'aide
e) <b>Proportionnalité de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire)</b>		
<i>Coûts éligibles</i>	Coûts liés aux investissements dans des infrastructures et équipements aéroportuaires, à l'exception des coûts d'investissement dans les activités non aéronautiques	Déficit de financement des coûts d'exploitation de l'aéroport
<i>Intensités d'aide maximales autorisées</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt;3-5 millions jusqu'à 25 %</li> <li>1-3 millions jusqu'à 50 %</li> <li>&lt; 1 million jusqu'à 75 %</li> </ul>	<p><b>Pendant la période transitoire:</b> 50 % du déficit de financement moyen initial des coûts d'exploitation calculé comme la moyenne des 5 années précédant la période transitoire (2009-2013)</p> <p><b>Après la période transitoire de 10 ans:</b> pas d'aide au fonctionnement autorisée (sauf au titre de dispositions horizontales)</p>

Conditions de compatibilité	Aides à l'investissement octroyées aux aéroports	Aides au fonctionnement octroyées aux aéroports
<i>Exceptions</i>	<p><b>Pour les aéroports situés dans des régions éloignées (indépendamment de leur taille):</b> les intensités d'aide maximales des aides à l'investissement contribuant au financement d'infrastructures aéroportuaires peuvent être augmentées jusqu'à concurrence de 20 %.</p> <p><b>Pour les aéroports &lt; 1 million de passagers par an situés dans une région périphérique:</b> l'intensité de l'aide peut dépasser 75 % dans des circonstances exceptionnelles, sous réserve d'un examen au cas par cas.</p> <p><b>En cas de changement de localisation:</b> la proportionnalité, la nécessité et l'intensité maximale de l'aide seront appréciées indépendamment du trafic moyen.</p> <p><b>Pour les aéroports &gt; 5 millions de passagers par an:</b> uniquement dans des circonstances très exceptionnelles caractérisées par une défaillance manifeste du marché et compte tenu du volume de l'investissement et des distorsions de concurrence.</p>	<p><b>Pour les aéroports &lt; 700 000 passagers par an:</b> 80 % du déficit de financement moyen initial des coûts d'exploitation pendant 5 ans à compter du début de la période transitoire</p>
f) <b>Prévention des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges entre États membres</b>	<p>Ouvert à tous les usagers potentiels, et non à un usager en particulier</p> <p>Aéroports &lt; 5 millions de passagers par an: avance fixe ou versements annuels destinés à compenser le déficit de financement des coûts du capital résultant du plan d'exploitation de l'aéroport</p>	<p>Évaluation des distorsions de la concurrence et des effets sur les échanges</p> <p>Ouvert à tous les usagers potentiels, et non à un usager en particulier</p> <p>Aéroports &lt; 700 000 passagers par an: réexamen 4 ans après le début de la période transitoire</p>
<b>Obligations de notification des régimes d'aides et des aides individuelles</b>	<p>Régimes d'aides:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aéroports &lt; 3 millions de passagers par an</li> </ul> <p>Notifications individuelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aéroports &gt; 3 millions de passagers par an</li> <li>— aides à l'investissement en faveur d'un aéroport &lt; 1 million de passagers par an dont l'intensité excède 75 %</li> <li>— aides à l'investissement octroyées pour le changement de localisation d'un aéroport</li> <li>— aéroports assurant le transport de passagers et de fret et ayant transporté &gt; 200 000 tonnes de fret par an au cours des deux exercices précédant l'année de notification</li> <li>— création d'un nouvel aéroport assurant le transport de passagers (y compris la transformation d'un terrain d'aviation existant)</li> <li>— création ou développement d'un aéroport situé dans un rayon de 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes à partir d'un aéroport existant</li> </ul>	<p>Régimes d'aides:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aéroports &lt; 3 millions de passagers par an</li> </ul> <p>Notifications individuelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aéroports assurant le transport de passagers et de fret et ayant transporté &gt; 200 000 tonnes de fret par an au cours des deux exercices précédant l'année de notification</li> <li>— aide au fonctionnement en faveur d'un aéroport situé dans un rayon de 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes à partir d'autres aéroports</li> </ul>

Tableau 2

**présentation des conditions de compatibilité applicables aux aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes**

Conditions de compatibilité	Aides au démarrage octroyées aux compagnies aériennes
a) <b>Contribution à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun bien défini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Accroître la mobilité en mettant en place des points d'accès pour les vols intra-Union</li> <li>— Faciliter le développement régional</li> </ul> <p>Pas de doublon avec une liaison comparable existante exploitée par un service ferroviaire à grande vitesse ou par un autre aéroport dans la même zone d'attraction et dans des conditions comparables</p>
b) <b>Nécessité d'une intervention de l'État</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Aéroports &lt; 3 millions de passagers par an</li> <li>— Aéroports situés dans des régions éloignées, indépendamment de leur taille</li> <li>— Aéroports accueillant de 3 à 5 millions de passagers par an, uniquement dans des circonstances exceptionnelles</li> <li>— Pas d'aide au démarrage pour les liaisons aériennes au départ d'aéroports &gt; 5 millions de passagers par an</li> </ul>
c) <b>Caractère approprié de l'aide</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Pas admissible si la liaison est déjà exploitée par un service ferroviaire à grande vitesse ou par un autre aéroport dans la même zone d'attraction et dans des conditions comparables</li> <li>— Plan d'exploitation ex ante démontrant la rentabilité de la liaison après 3 ans au moins ou engagement irrévocable de la compagnie aérienne d'exploiter la liaison pendant une période au moins aussi longue que celle au cours de laquelle elle a reçu l'aide au démarrage</li> </ul>
d) <b>Effet incitatif</b>	<p>Présent, dans l'hypothèse où le niveau d'activité économique de la compagnie aérienne à l'aéroport serait sensiblement réduit en l'absence d'aide (par exemple, une nouvelle liaison n'aurait pas été lancée).</p> <p>Une nouvelle liaison ou un nouveau créneau horaire ne peuvent démarrer qu'après soumission de la demande d'aide à l'autorité d'octroi.</p>
e) <b>Proportionnalité de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire)</b>	
— <i>Coûts éligibles</i>	Redevances aéroportuaires applicables pour une liaison
— <i>Intensités d'aide maximales autorisées</i>	50 % pendant une période maximale de 3 ans
f) <b>Prévention des effets négatifs induits sur la concurrence et les échanges entre États membres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Les pouvoirs publics doivent rendre leurs projets publics dans un délai suffisant pour permettre à toutes les compagnies aériennes intéressées de proposer leurs services.</li> <li>— Pas de cumul avec d'autres types d'aides d'État en faveur de l'exploitation d'une liaison</li> </ul>
<b>Obligations de notification des régimes d'aides et des aides individuelles</b>	<p>Régimes d'aides:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aéroports &lt; 3 millions de passagers par an et aéroports situés dans des régions éloignées</li> </ul> <p>Notifications individuelles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Aéroports &gt; 3 millions de passagers par an, à l'exception des aéroports situés dans des régions éloignées</li> </ul>

Tableau 3

**Aides à caractère social***Conditions de compatibilité*

- a) L'aide doit être effectivement au bénéfice du consommateur final.
- b) L'aide doit avoir un caractère social:  
 elle ne doit couvrir que certaines catégories de passagers (p. ex. les passagers ayant des besoins particuliers tels que les enfants, les personnes handicapées, les personnes à faibles revenus, les étudiants, les personnes âgées, etc.)  
**Exception:** si la liaison est établie entre des régions éloignées (comme par exemple des régions ultrapériphériques, des îles et des zones à faible densité de population), l'aide est susceptible de couvrir la totalité de la population d'une région.
- c) L'aide doit être accordée sans discrimination quant à l'origine de la compagnie aérienne exploitant les services;

Tableau 4

**Compatibilité des aides sous forme de compensations de service public**

Taille de l'aéroport définie en fonction du trafic moyen (nombre de passagers par an)	Cadre juridique applicable	Obligation de notification
Gestionnaires d'aéroports < 200 000 passagers par an pendant la durée du mandat du SIEG  Compagnies aériennes pour les liaisons desservant des îles dont le trafic est < 300 000 passagers par an	Article 106, paragraphe 2, du traité Décision 2012/21/UE	Exemption de l'obligation de notification
Aéroports > 200 000 passagers par an pendant la durée du mandat du SIEG	Article 106, paragraphe 2, du traité Encadrement SIEG	Notification requise

---

## INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

### **Communication du gouvernement maltais relative à la directive 94/22/CE du Parlement européen et du Conseil sur les conditions d'octroi et d'exercice des autorisations de prospecter, d'exploiter et d'extraire des hydrocarbures**

(2014/C 99/04)

Conformément à la communication du gouvernement maltais sur la directive susmentionnée publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* le 4 mai 2013 (2013/C 127/04), le ministère des transports et des infrastructures signale par la présente que le bloc 3 des aires 4 et 5 est désormais disponible pour une autorisation permanente dans le cadre d'un permis de prospection ou d'un permis de prospection et de production.

Des informations concernant le présent avis peuvent être obtenues auprès de M. Antonio Maurizio, département chargé du plateau continental («Continental Shelf Department») du ministère des transports et des infrastructures, bloc F, Valperga Street, Floriana, FRN 1700, Malte, à l'adresse électronique suivante: [dgcs.mti@gov.mt](mailto:dgcs.mti@gov.mt).

---

## V

(Avis)

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN OEUVRE DE LA POLITIQUE DE  
CONCURRENCE

## COMMISSION EUROPÉENNE

**Notification préalable d'une concentration****(Affaire M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth)****Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2014/C 99/05)

1. Le 27 mars 2014, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil <sup>(1)</sup>, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Brookfield Infrastructure Fund GP II LLC («Brookfield», États-Unis), contrôlée en dernier ressort par Brookfield Asset Management Inc. (Canada), et l'entreprise APM Terminals North America Inc. («APMTNA», États-Unis), contrôlée en dernier ressort par A.P. Møller-Mærsk A/S (Danemark), acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle en commun de l'entreprise APM Terminals Elizabeth, LLC («APMT Elizabeth», États-Unis), par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

— Brookfield: gestion d'actifs comprenant des investissements dans les secteurs de l'immobilier, de l'énergie renouvelable, des infrastructures et des fonds de capital-investissement,

— APMTNA: exploitation de terminaux de conteneurs en Amérique du Nord et détention de participations dans neuf terminaux aux États-Unis,

— APMT Elizabeth: exploitation d'un terminal de conteneurs au terminal Elizabeth du port de New York.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement sur les concentrations. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée du traitement de certains opérations de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil <sup>(2)</sup>, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

<sup>(1)</sup> JO L 24 du 29.1.2004, p. 1 (le «règlement sur les concentrations»).

<sup>(2)</sup> JO C 366 du 14.12.2013, p. 5.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopie (+32 22964301), par courrier électronique à COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier postal, sous la référence M.7218 — Brookfield/APMTNA/APMT Elizabeth, à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffé des concentrations  
1049 Bruxelles  
BELGIQUE

---









ISSN 1977-0936 (édition électronique)  
ISSN 1725-2431 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne  
2985 Luxembourg  
LUXEMBOURG

FR