

Régime d'aides exemptées de notification n° SA.59256 relatif aux aides à l'investissement en faveur des aéroports

Les autorités françaises ont informé la Commission européenne de la mise en œuvre du présent régime d'aides exemptées de notification relatif aux investissements en faveur des aéroports et résultant de l'application du règlement général d'exemption par catégories (RGEC) n° 651/2014 du 17 juin 2014¹, tel que modifié par les règlements (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017 et 2020/972 du 2 juillet 2020. Ce régime a été enregistré par la Commission sous la référence SA.55029, et prolongé sous référence SA.59256.

Le RGEC déclare certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur et les exempte de l'obligation de notification préalable à la Commission européenne ou à l'Etat dans le cadre des régimes d'aides nationaux. Il s'applique aux infrastructures aéroportuaires en vertu du règlement (UE) du 14 juin 2017 précité.

Le présent régime a pour objet de permettre aux entités publiques définies ci-dessous de participer au financement d'infrastructures aéroportuaires conformément aux règles applicables en matière d'aide d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Les services de l'Etat, les collectivités territoriales et leurs groupements, ainsi que les établissements et autres organismes disposant de ressources d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont désignés ci-après sous les termes « entités publiques ».

Lorsqu'elles envisagent d'accorder des aides à un exploitant d'aéroport dans le cadre d'un projet d'investissement, ces entités publiques sont invitées à respecter les conditions du présent régime afin de bénéficier d'une exemption de notification. Ces aides sont octroyées sous l'intitulé suivant : « *Aide allouée dans le cadre du régime d'aides exemptées n° SA.59256 relatif aux aides à l'investissement en faveur des aéroports* ».

Les aides ne remplissant pas les conditions du présent régime restent soumises à l'obligation de notification préalable à leur octroi, à la Commission européenne en application directe des lignes directrices de 2014² ou à la Direction générale de l'aviation civile (Ministère chargé des transports) en application du régime d'aide à l'investissement des aéroports français du 8 avril 2015³.

¹ Règlement déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, publié au JOUE du 26 juin 2014

² Communication de la Commission (2014/C 99/03) du 14 avril 2014

³ Régime d'aide enregistré sous la référence SA.38937 (2014/N), objet de la décision de la Commission C(2015) 2270 final du 8 avril 2015

Art.1^{er}- Objet du régime

- (1) Le présent régime constitue un cadre juridique national complémentaire au régime d'aides à l'investissement des aéroports français du 8 avril 2015 précité.

L'adhésion des entités publiques à un régime d'aides n'est nullement obligatoire, mais elle est recommandée. En choisissant d'avoir recours au régime du 8 avril 2015 précité ou au présent régime, les entités publiques opteront respectivement pour une procédure de notification de leurs aides à la Direction générale de l'aviation civile sur le fondement des critères des lignes directrices de 2014 ou pour une procédure d'exemption de notification, en fonction des garanties et de la sécurité juridique qu'elles souhaitent apporter à leurs mesures de soutien aux investissements.

- (2) Les aides accordées dans le cadre du présent régime poursuivent les objectifs suivants :
- optimiser la contribution du maillage des aéroports français à un développement équilibré du territoire ;
 - faciliter le développement des échanges aériens transrégionaux par la création ou le renforcement de points d'accès aéroportuaires régionaux ;
 - favoriser le développement économique régional ;
 - améliorer les infrastructures existantes, notamment en termes de sécurité et de qualité de service.

Art.2- Base juridique du régime

- (3) La base juridique du présent régime est constituée des textes suivants :
- pour l'intervention de l'ensemble des entités publiques : le règlement (UE) n°651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, modifié par le règlement (UE) 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017 et par le règlement (UE) 2020/972 de la Commission du 2 juillet 2020 ;
 - pour l'intervention de l'Etat : le décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement ;
 - pour l'intervention des collectivités territoriales : le code général des collectivités territoriales, notamment ses dispositions relatives aux interventions économiques de ces collectivités ;
 - pour l'intervention des organismes du réseau des chambres de commerce et d'industrie : le code du commerce, notamment ses dispositions relatives aux chambres de commerce et d'industrie.

Art.3- Durée d'application du régime et budget

- (4) Le présent régime est applicable jusqu'au 31 décembre 2023, ou, le cas échéant, à un date ultérieure, si la Commission européenne a pris une décision autorisant sa prolongation.
- (5) Le budget pour l'application du présent régime est de 75 millions d'euros par an jusqu'au 31 décembre 2023. Ce budget annuel est indicatif. Les budgets réels correspondant à chaque opération individuelle seront arrêtés par délibérations ou décisions des entités publiques concernées et éventuellement ajustés en fonction de la mise en œuvre effective des programmes d'investissement concernés.

Art. 4- Champ d'application du régime

- (6) Le présent régime est applicable aux aides en faveur des exploitants des aéroports français, dont le trafic annuel n'excède ni trois millions de passagers, ni deux cent mille tonnes de fret. Le trafic annuel correspond à la moyenne des trafics constatés au cours des deux exercices précédant l'année de l'octroi de l'aide.
- (7) Les aéroports sont considérés comme des services publics et à ce titre, ils sont ouverts à tous les usagers potentiels sans discrimination. Les conditions d'aménagement, d'entretien et de gestion de ces aéroports, lorsqu'ils sont ouverts à la circulation aérienne publique, sont par ailleurs définies par des cahiers des charges réglementaires pour les concessions d'Etat⁴ et par des conventions conclues entre l'Etat et la personne dont relève l'aéroport dans les autres cas⁵.
- (8) Le présent régime n'est pas applicable dans les cas suivants :
- lorsque, pendant les deux exercices qui suivent son octroi, l'aide à l'investissement est susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic annuel moyen pour le porter à plus de trois millions de passagers ou de deux cent mille tonnes de fret ;
 - lorsque l'aide est octroyée pour la délocalisation d'aéroports existants ou pour la création 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.
- (9) Sous réserve du point 10, le présent régime n'est pas applicable non plus :
- aux aides contribuant à la réalisation d'infrastructures dont la capacité excède ce qui est nécessaire pour accueillir le trafic attendu à moyen terme sur la base de prévisions de trafic raisonnables ;
 - aux aides octroyées à un aéroport situé dans un rayon de cent kilomètres ou à soixante minutes en transport routier ou ferroviaire d'un aéroport accueillant des services aériens réguliers, à moins que la liaison entre ces aéroports exige soit le

⁴ Article R.223-2 du code de l'aviation civile

⁵ Article L.6321-3 du code des transports

recours au transport aérien, soit un temps de trajet total par voie maritime d'au moins quatre-vingt-dix minutes.

- (10) Les dispositions du point 9 ci-dessus ne s'appliquent pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic annuel moyen n'excédant pas deux cent mille passagers au cours des deux exercices précédant l'année de l'octroi de l'aide, sauf si l'aide à l'investissement est susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers pour le porter à plus de deux cent mille passagers en moyenne sur les deux exercices suivant l'année de l'octroi de l'aide.
- (11) Enfin, de manière plus générale, il ne s'applique pas :
- aux mesures d'aide qui, par elles-mêmes, par les modalités dont elles sont assorties ou par leur mode de financement, entraînent une violation du droit de l'Union européenne, en particulier :
 - i. les mesures d'aides dont l'octroi est subordonné à l'obligation pour le bénéficiaire d'avoir son siège dans l'Etat membre concerné ou d'être établi à titre principal dans ledit Etat-membre. Il est toutefois autorisé d'exiger que le bénéficiaire ait un établissement ou une succursale dans l'Etat-membre qui octroie l'aide au moment du versement de l'aide ;
 - ii. les mesures d'aides dont l'octroi est subordonné à l'obligation pour le bénéficiaire d'utiliser des biens produits sur le territoire national ou d'avoir recours à des prestations de services effectuées depuis le territoire national ;
 - aux aides individuelles en faveur d'une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission déclarant une aide illégale et incompatible avec le marché intérieur.
 - aux aides aux entreprises en difficulté. Toutefois, le régime s'applique, par dérogation, aux entreprises qui n'étaient pas en difficulté au 31 décembre 2019, mais qui sont devenues des entreprises en difficulté au cours de la période comprise entre le 1er janvier 2020 et le 30 juin 2021.

Art.5- Effet incitatif de l'aide

- (12) L'aide allouée dans le cadre du présent régime doit avoir un effet incitatif sur le maintien ou le développement de l'activité de l'aéroport. Dans le cas contraire, l'aide ne peut être autorisée.
- (13) Une aide est réputée incitative si l'exploitant d'aéroport bénéficiaire a présenté une demande d'aide écrite à l'Etat membre avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité concernée.

Le début des travaux correspond soit au début des travaux de construction liés à l'investissement, soit au premier engagement juridiquement contraignant rendant l'investissement irréversible, selon l'évènement qui se produit le premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité, ne sont pas considérés comme un début de travaux. Dans le cas de

rachats, le début des travaux correspond au moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis.

(14) La demande d'aide contient au moins les informations suivantes :

- sur l'exploitant d'aéroport sollicitant l'aide :
 - i. son nom et sa localisation ;
 - ii. sa taille et s'il répond à la définition de PME figurant à l'annexe I du RGEC ;
- sur l'aéroport :
 - i. sa superficie ;
 - ii. ses capacités techniques (nombre et longueur de pistes, capacité d'accueil passagers des terminaux, notamment) ;
 - iii. son trafic de passagers et de fret sur les deux dernières années ;
- sur le projet d'investissement en cause :
 - i. sa description, présentant ses dates de début et de fin ainsi que ses objectifs ;
 - ii. son coût global et ses coûts détaillés par nature d'opération, de manière à établir leur admissibilité conformément au point 18 ;
 - iii. le type d'aide sollicité conformément au point 15 ;
 - iv. le montant du financement public demandé.

6- Les conditions d'octroi de l'aide

6.1- Type d'aide

(15) L'aide est attribuée sous forme de subventions directes, de prêts ou de garanties d'emprunt. Dans ces deux derniers cas, l'équivalent-brut subvention de l'aide (défini au point 20) doit pouvoir être calculé conformément à l'une des méthodes décrites au paragraphe 2 de l'article 5 du RGEC.

6.2- Proportionnalité de l'aide

(16) Sans préjudice du point 17 ci-dessous, le montant de l'aide (déterminé conformément au point 20) ne doit pas excéder à la fois :

- la différence entre les coûts admissibles (définis au point 18) et la marge d'exploitation (définie au point 19) de l'investissement, c'est-à-dire le déficit de financement du projet ;
- l'intensité d'aide maximale autorisée, fixée en fonction de la taille de l'aéroport, conformément au tableau figurant en annexe I.

(17) Les aéroports qui ont enregistré un trafic annuel moyen inférieur à deux cent mille passagers dans les conditions explicitées au point 10, peuvent s'exonérer du respect de l'un des deux plafonds définis au point 16 ci-dessus.

- (18) Les coûts admissibles sont les coûts afférents aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires (y compris les infrastructures centralisées d'assistance en escale et les équipements aéroportuaires) s'inscrivant dans le cadre des objectifs définis au point 2. Ils incluent les coûts de planification.

En revanche, ils ne comprennent pas :

- les coûts d'investissements relatifs aux biens participant à la fourniture des services d'assistance en escale et ne faisant pas partie d'infrastructures centralisées d'assistance en escale (ex : autobus participant à l'embarquement ou au débarquement des passagers aériens, autres véhicules, échelles mobiles d'embarquement, etc.) ;
- les coûts d'investissement dans des infrastructures ou équipements nécessaires principalement à la poursuite d'activités non aéronautiques (ex : les parcs de stationnement de voitures, location d'espace pour des activités de boutiques, restaurants, bureaux et hôtels, etc.) ;
- les coûts d'investissement afférents aux missions d'intérêt général confiées aux exploitants d'aéroport en matière de sécurité et de sûreté en application des articles L.6332-3 et L.6341-2 du code des transports et financées par la taxe d'aéroport.

Les coûts admissibles sont actualisés à leur valeur à la date de l'octroi de l'aide.

- (19) La marge d'exploitation est la différence entre les recettes actualisées et les coûts d'exploitation actualisés (hors charges d'amortissement) sur la durée de vie économique de l'investissement, lorsque cette différence est positive. Elle est évaluée *ex ante*, sur la base de projections raisonnables ou au moyen d'un mécanisme de récupération. Les recettes d'exploitation sont nettes de toute remise, rabais ou autre forme de réduction commerciale consentis aux compagnies aériennes. Elles excluent toute aide publique ou compensation liée aux activités relevant de l'exercice d'une mission de puissance publique ou d'intérêt général (notamment les missions financées par les ressources tirées de la taxe d'aéroport ou de la taxe sur les nuisances sonores aériennes). L'actualisation est faite à la date de l'octroi de l'aide 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 le taux de rendement escompté généralement observé dans le secteur aéroportuaire.

- (20) Pour le calcul du montant de l'aide :

- le montant s'entend avant impôts et prélèvements ;
- pour toute aide qui ne prend pas la forme d'une subvention directe, le montant de l'aide est constitué par son équivalent si elle avait été versée sous la forme d'une subvention. Cet équivalent est dénommé « équivalent-subvention brut » ;
- toute aide payable à terme, notamment lorsqu'elle est payable en plusieurs tranches, est actualisée à sa valeur à sa date d'octroi.

Art.7- Cumul des aides

- (21) Afin de déterminer si les plafonds définis au point 16 sont respectés, il convient de tenir compte du montant total des mesures d'aides accordées au projet concerné, que ces aides proviennent de sources locale, régionale, nationale ou européenne.

Tout financement de l'Union européenne (UE) géré au niveau central par les institutions, les agences, des entreprises communes ou d'autres organes de l'UE, et qui n'est contrôlé ni directement, ni indirectement par les Etats membres, ne constitue pas une aide d'Etat.

Lorsqu'un tel financement est combiné avec une aide d'Etat, seule cette dernière est prise en compte pour déterminer si les plafonds définis au point 16 sont respectés, pour autant que le montant total du financement public octroyé pour les mêmes coûts admissibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'UE.

- (22) Les aides octroyées sur la base du présent régime peuvent être cumulées avec :
- toute autre aide, dès lors qu'elle porte sur des coûts admissibles identifiables différents ;
 - toute autre aide dont les coûts admissibles se chevauchent, en tout ou partie, avec ceux de l'aide envisagée, uniquement si ce cumul ne conduit pas à un dépassement des plafonds définis au point 16 ;
 - les aides aux PME en faveur du financement des risques, des jeunes pousses ou des plateformes de négociation alternatives spécialisées, octroyées au titre des articles 21, 22 et 23 du RGEC, qui sont des aides aux coûts admissibles non identifiables ;
 - les aides en faveur des travailleurs handicapés portant sur les mêmes coûts admissibles, à condition que ce cumul ne conduise pas à une intensité d'aide supérieure à 100% des coûts admissibles sur les périodes pendant lesquelles les travailleurs concernés sont employés.

Art.8- Formalités administratives – Suivi et accompagnement

8.1- Information et publicité

- (23) La publication des mesures d'aide est une condition de leur légalité.
- (24) Les services de l'Etat doivent « *prendre les mesures nécessaires pour garantir le respect du [RGEC], y compris dans le cas des aides individuelles octroyées au titre de régimes bénéficiant d'une exemption par catégorie* »⁶. Ils garantissent à ce titre l'information de

⁶ Considérant 15 du RGEC

la Commission sur chaque mesure d'aide exemptée ainsi que la publicité des aides octroyées.

- (25) Le présent régime d'aide est publié conformément au paragraphe a) de l'article 11 du RGEC dans les vingt jours suivant son entrée en vigueur sur le site internet suivant :

<https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/aides-d-etat>

- (26) En outre, chaque entité publique publie, dans les six mois suivant la date d'octroi de toute aide individuelle de plus de 500 000 euros versée au titre du présent régime, les informations mentionnées en annexe II du présent régime sur le site de la Commission à l'adresse suivante :

<https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency>.

8.2- Suivi administratif et accompagnement

- (27) Afin d'appliquer le présent régime, les entités publiques informent de leurs projets d'aides les services de l'Etat⁷ et leur transmettent un exemplaire de la demande prévue au point 14, qui leur a été adressée.

- (28) Les services de l'Etat apportent aux entités publiques leur assistance et leurs conseils pour l'application du présent régime, dans le cadre d'un dialogue constructif et confiant. A leur demande, ils leur fournissent un avis sur la conformité des aides au RGEC. Les entités publiques transmettent à cet effet aux services de l'Etat les éléments attestant du respect des conditions d'application du présent régime.

- (29) Conformément à l'article 12 du RGEC, les entités publiques conservent des dossiers détaillés sur les aides individuelles allouées sur la base du présent régime. Ces dossiers contiennent les informations et les pièces justificatives nécessaires pour établir que l'ensemble des conditions du présent régime sont remplies.

Ces dossiers sont conservés jusqu'au 31 décembre 2033, sauf si ce régime est prolongé, auquel cas ces dossiers seront conservés pendant dix ans suivant la date à laquelle le régime expirera.

En application du paragraphe 3 de l'article 12 du RGEC, la Commission pourra solliciter, dans un délai de vingt jours ouvrables à compter de la réception de sa demande ou dans un délai plus long éventuellement fixé dans cette dernière, tous les renseignements et pièces justificatives qu'elle juge nécessaires pour contrôler l'application du présent régime.

- (30) Les services de l'Etat fourniront à la Commission un rapport annuel conformément au règlement (CE) n°794/2004 de la Commission⁸.

⁷ La Direction interrégionale de la Sécurité de l'aviation civile (DSAC/IR) du ressort territorial de l'entité publique mentionnée en annexe III

ANNEXE I

Tableau des intensités d'aide maximales à l'investissement

Taille de l'aéroport définie en fonction du trafic annuel moyen de passagers au cours des deux exercices précédant l'année de l'octroi de l'aide	Intensités d'aide maximales définies ci-dessous
1 million à 3 millions	50%
< 1 million	75%

- L'intensité d'aide est le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles avant impôts et autres prélèvements.
- Les intensités d'aide maximales figurant dans le tableau ci-dessus sont majorées de 20 points pour les aéroports situés en Guyane, sur les îles de la Martinique, de la Guadeloupe, de Saint-Martin, de La Réunion et de Mayotte, ainsi que sur les îles du territoire européen de la France.

⁸ 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 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE

ANNEXE II

Informations relatives aux aides individuelles d'un montant supérieur à 500 000€ transmises par les entités publiques d'octroi à la Commission européenne

Ces informations concernent :

- le nom du bénéficiaire de l'aide ;
- l'identifiant du bénéficiaire ;
- la catégorie de l'entreprise bénéficiaire (PME ou « grande entreprise » suivant les définitions de l'annexe I du RGEC) au moment de l'octroi de l'aide ;
- la région du bénéficiaire selon la nomenclature des unités régionales statistiques (niveau NUTS II) consultable sur le site internet suivant :
<https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/5874661/KS-BD-03-002-3A-PART1-FR.PDF>
- le secteur d'activités du bénéficiaire selon la nomenclature statistique des activités économiques (NACE) consultable sur le site internet suivant :
<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/-/KS-RA-07-015>⁹
- le montant de l'aide exprimé en euros, sans décimale ;
- le type d'aide (défini au point 15 du présent régime) ;
- la date d'octroi de l'aide ;
- l'objectif poursuivi par l'aide (au sens du point 2 du présent régime) ;
- l'entité publique d'octroi de l'aide ;
- l'identification de l'aide par un numéro délivré par cette entité publique.

⁹ Les classes concernées sont en 2019 : 51.10 pour le transport de passagers et 51.21 pour le transport de fret.

ANNEXE III

Adresses des directions interrégionales de la sécurité de l'aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile nord :

- 9 rue de Champagne, 91200 ATHIS MONS
- Mèl : regulation-economique.dsacn@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile nord-est :

- Aéroport de Strasbourg-Entzheim, CS 60003 Entzheim, 67836 TANNERIES Cedex
- Mèl : dsac-ne-rdd-re-bf@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile centre-est :

- 210 rue d'Allemagne, 69125 LYON SAINT-EXUPERY AEROPORT
- Mèl : dsac-ce-re-bf@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile sud-est :

- 1, rue Vincent Auriol, 13100 AIX-EN-PROVENCE
- Mèl : dsac-se-aides-exemptees@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile sud :

- Allée Saint-Exupéry, BP 60100, 31703 BLAGNAC
- Mèl : dsac-s-mission-economique-ld@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile sud-ouest :

- Aéroport - bloc technique, TSA 95003, 33688 MÉRIGNAC CEDEX
- Mèl : dsacso-sr-ra-bf@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile ouest :

- Aéroport Brest Bretagne, CS 20301 – GUIPAVAS, 29806 BREST CEDEX 9
- Mèl : bf.regulation-economique.dsaco@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane :

- Aéroport Martinique-Aimé Césaire, 97232 LE LAMENTIN
- Mèl : dsac-ag-aides-collectivites-bf@aviation-civile.gouv.fr

Direction de la sécurité de l'aviation civile Océan indien :

- Aérodrome de La Réunion-Roland Garros, CS 93003, 97743 Saint-Denis cedex 9
- Mèl : rdd.dsac-oi@aviation-civile.gouv.fr