Partie III.13.B - FICHE D’INFORMATION COMPLÉMENTAIRE SUR LES AIDES AU FONCTIONNEMENT EN FAVEUR DES AÉROPORTS

*Il est recommandé de remplir cette fiche d’information complémentaire en plus du formulaire «Informations générales» pour la notification de toute aide individuelle au fonctionnement couverte par les lignes directrices sur les aides d’État aux aéroports et aux compagnies aériennes*[[1]](#footnote-1)*.*

1. Informations complémentaires sur le bénéficiaire et ses activités

*Il est recommandé de remplir cette fiche d’information complémentaire en plus du formulaire «Informations générales» pour la notification de toute aide individuelle au fonctionnement couverte par les lignes directrices sur les aides d’État aux aéroports et aux compagnies aériennes*[[2]](#footnote-2)*.*

1.1. Bénéficiaire

1.1.1. L’aide est-elle octroyée directement au gestionnaire de l’aéroport?

Oui  Non

1.1.2. En cas de réponse négative au point 1.1.1, veuillez décrire, s’il y a lieu, i) la/les entité(s) juridique(s) bénéficiaire(s) de l’aide, et ii) la/les entité(s) juridique(s) qui transfère(nt) l’aide en tant qu’intermédiaire(s) à l’aéroport qui assure les services admissibles au bénéfice de l’aide.

1.1.3. En cas de réponse négative à la question 1.1.1, veuillez expliquer comment les autorités s’assurent qu’aucun avantage n’est accordé aux niveaux intermédiaires.

1.1.4. Le bénéficiaire de l’aide est-il également le propriétaire de l’aéroport?

Oui  Non

1.1.5. En cas de réponse négative au point 1.1.4, veuillez préciser qui est/sera propriétaire de l’aéroport et décrire la structure du capital.

1.1.6. Dans le cas d’une aide individuelle, veuillez décrire les relations juridiques, organisationnelles et financières unissant le bénéficiaire de l’aide et i) les entreprises avec lesquelles il fait partie d’un groupe d’entreprises; ii) ses filiales; iii) toute autre entreprise associée, y compris les entreprises communes.

Dans le cas d’un régime d’aides, veuillez décrire la méthode que l’autorité d’octroi de l’aide appliquera pour apprécier les relations juridiques, organisationnelles et financières visées aux points 1.1.1 à 1.1.5.

1.2. Informations générales concernant le gestionnaire de l’aéroport

1.2.1. Si l’aéroport est utilisé/les aéroports sont utilisés par les forces armées nationales, les forces de police, les services de secours aériens non économiques, ou tout autre service aérien de nature non économique, veuillez préciser a) la nature du/des service(s) et b) le taux d’utilisation des capacités aéroportuaires (par ex., utilisation des pistes et des autres installations aéroportuaires, exprimée en pourcentage des mouvements annuels d’avions).

1.2.2. Veuillez fournir les données suivantes sur le trafic de passagers dans le(s) aéroport(s) bénéficiaire(s) de l’aide:

(a) Aéroports dont l’historique du trafic commercial de passagers est supérieur à deux exercices: le trafic de passagers annuel moyen au cours des deux exercices précédant celui de la notification de l’aide ou de l’octroi effectif de celle-ci.

(b) Aéroports dont l’historique du trafic commercial de passagers est inférieur à deux exercices: trafic de passagers annuel moyen escompté au cours des deux exercices suivant le démarrage de cette activité.

Veuillez fournir les données sous la forme d’un tableau, comme illustré ci-dessous. [copié de la page 188, point 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **Année** | **Nombre total de passagers** |
|  |  |
|  |  |

Le nombre de passagers doit comptabiliser les allers simples sur chaque liaison individuelle: par exemple, un passager effectuant un vol aller-retour sera compté deux fois. Si l’aéroport fait partie d’un groupe d’aéroports, le nombre de passagers doit être établi sur la base de chaque aéroport individuel.

1.2.3. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement: veuillez fournir le plan d’exploitation que le bénéficiaire a mis en œuvre au cours de la période 2009-2013, et celui qu’il a l’intention de mettre en œuvre jusqu’au 4 avril 2027. Veuillez décrire les hypothèses à la base de ces plans d’exploitation.

Le plan d’exploitation doit contenir des informations sur le trafic et les prévisions de trafic; les coûts et les prévisions de coûts; les données financières et les prévisions de données financières relatives au niveau de rentabilité et aux flux de trésorerie (par référence aux méthodes qui sont utilisées, preuves à l’appui, par l’aéroport, comme, par exemple, les méthodes d’évaluation de la valeur actualisée nette d’un investissement («VAN»), le taux de rendement interne («TRI») et le rendement moyen du capital investi («RMCI»); il doit être présenté sous forme d’un tableau Excel contenant des explications de toutes les formules sous-jacentes.

Dans le cas de régimes d’aides, veuillez spécifier a) quels sont les critères matériels et formels que les plans d’exploitation des aéroports admissibles doivent respecter; b) la méthode qu’appliqueront les autorités nationales pour apprécier les plans d’exploitation.

1.2.4. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement, veuillez fournir un tableau synthétique des pertes d’exploitation[[3]](#footnote-3) que le bénéficiaire a subies au cours de la période 2009-2013, ainsi que des pertes d’exploitation escomptées pour la période restante, jusqu’au 4 avril 2027. Veuillez fournir les données sous la forme d’un tableau, structuré comme illustré ci-dessous.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Recettes |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Coûts d’exploitation |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Autres |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Résultats d’exploitation |  |  |  |  |

Dans le cas d’un régime d’aide, veuillez préciser la méthode que les autorités appliqueront pour déterminer les pertes d’exploitation des aéroports admissibles.

1.2.5. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement, veuillez fournir des copies des rapports financiers des aéroports admissibles[[4]](#footnote-4) pour les 5 années précédant l’année de la demande d’aide au fonctionnement.

Dans le cas d’un régime d’aides, veuillez vous engager à inclure les rapports financiers visés ci-dessus dans l’appréciation d’une aide individuelle.

1.2.6. Veuillez préciser les mesures prises pour éviter une surcompensation et pour recouvrer les montants excédentaires auprès du bénéficiaire.

1.3. Activités de services aéroportuaires

1.3.1. Veuillez indiquer quels sont les services aéroportuaires admissibles[[5]](#footnote-5) ainsi que les catégories de coûts d’exploitation admissibles[[6]](#footnote-6) découlant de la prestation de ces services.

1.4. Activités relevant de l’exercice d’une mission de puissance publique

1.4.1. L’aide au fonctionnement couvre-t-elle des activités qui relèvent de la responsabilité de l’État dans l’exercice de ses prérogatives officielles de puissance publique (par exemple 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)? Les coûts d’exploitation relatifs aux infrastructures et aux équipements nécessaires pour réaliser ces activités sont considérés, en règle générale, comme ne présentant pas un caractère économique et n’entrent donc pas dans le champ d’application des règles en matière d’aides d’État.

Oui  Non

1.4.2. Veuillez indiquer l’instrument national ou régional, ou tout autre instrument juridique pertinent, qui régit la notion d’activités relevant de l’exercice d’une mission de puissance publique, ainsi que leur mode de financement. En l’absence d’un tel instrument juridique, veuillez préciser la manière dont ces activités sont généralement financées par les autorités compétentes.

1.4.3. Veuillez communiquer des éléments attestant que le financement public d’activités non économiques ne conduit pas à une discrimination indue entre les aéroports. Il y a discrimination dans les situations où, en vertu de l’ordre juridique en cause, des aéroports civils ont en principe à supporter certains coûts inhérents à leurs activités non économiques, au contraire d’autres aéroports civils. Veuillez indiquer quelle est l’applicabilité sur le plan matériel et territorial des règles nationales qui régissent le financement d’activités aéroportuaires non économiques, et, s’il y a lieu, le niveau des compétences régionales en la matière.

1.4.4. Veuillez confirmer, à l’aide d’éléments de preuve pertinents, que la compensation des coûts liés à des activités non économiques sera strictement limitée à ces coûts, et que toute subvention croisée des activités économiques par le biais de cette compensation est effectivement exclue.

1.4.5. Veuillez confirmer que l’aéroport tiendra une comptabilité analytique séparée des activités économiques et non économiques.

2. Appréciation de la compatibilité de la mesure avec le marché intérieur

2.1. L’aide a-t-elle été octroyée avant le 4avril 2014?

Oui  Non

2.2. Contribution à la réalisation d’un objectif d’intérêt commun bien défini

2.2.1. L’aide au fonctionnement:

(a)  améliore-t-elle 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?

(b)  lutte-t-elle contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l’Union?

(c)  facilite-t-elle le développement régional?

Veuillez préciser dans quelle mesure l’aide au fonctionnement contribue à la réalisation de l’objectif/des objectifs choisi(s).

2.2.2. La mesure notifiée concerne-t-elle le gestionnaire d’un nouvel aéroport?

Oui  Non

2.2.3. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement: L’aéroport bénéficiaire est-il situé dans la même zone d’attraction[[7]](#footnote-7) qu’un autre aéroport disposant de capacités inutilisées?

Oui  Non

2.2.4. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement: en cas de réponse affirmative au point 2.2.3, veuillez spécifier les dimensions et la configuration de la zone d’attraction. Veuillez fournir des informations permettant de déterminer l’effet probable sur le trafic de l’autre aéroport situé dans cette zone d’attraction. Ces informations doivent faire partie du plan d’exploitation de l’aéroport bénéficiaire et doivent reposer sur des prévisions fiables du trafic de passagers et de fret.

Dans le cas d’un régime d’aides: veuillez a) certifier que les autorités s’engagent à apprécier l’incidence probable sur le trafic de l’autre aéroport/d’autres aéroports situé(s) dans la même zone d’attraction qu’un aéroport admissible à partir de l’information tirée du plan d’exploitation de l’aéroport bénéficiaire et fondée sur des prévisions fiables du trafic de passagers et de fret; b) expliquer la méthode et les critères qu’appliqueront les autorités nationales pour apprécier l’incidence probable sur le trafic de l’autre aéroport ou des autres aéroports.

2.3. Nécessité d’une intervention de l’État

2.3.1. Veuillez confirmer que le trafic annuel de l’aéroport/des aéroports admissible(s) n’excède pas 3 millions de passagers (voir également la question 1.2.2).

2.4. Caractère approprié de la mesure

2.4.1. Veuillez démontrer que l’aide considérée est appropriée pour atteindre l’objectif poursuivi ou résoudre les problèmes ciblés. En particulier, veuillez expliquer comment les autorités ont établi que le même objectif ne peut être atteint ou que le même problème ne peut être résolu à l’aide d’autres instruments d’intervention ou d’aide entraînant moins de distorsions. Par exemple, si l’aide accordée est de nature à procurer un avantage financier direct[[8]](#footnote-8), veuillez démontrer pourquoi d’autres formes d’aide potentiellement moins génératrices de distorsions, telles que les avances récupérables ou des formes d’aide basées sur des instruments de dette ou de capitaux propres[[9]](#footnote-9), ne sont pas appropriées:

2.4.2. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement: le montant de l’aide a-t-il été établi ex ante sous la forme d’un montant fixe couvrant le déficit de financement escompté des coûts d’exploitation, calculé sur la base du plan d’exploitation du bénéficiaire?

Oui  Non

Dans l’affirmative, veuillez fournir les informations utiles dans le plan d’exploitation.

2.4.3. Dans le cas d’un régime d’aides: le montant de l’aide sera-t-il établi dans chaque cas ex ante sous la forme d’un montant fixe couvrant le déficit de financement escompté des coûts d’exploitation, calculé sur la base du plan d’exploitation du bénéficiaire?

Oui  Non

Dans l’affirmative, le bénéficiaire est appelé à fournir les informations utiles dans le plan d’exploitation.

2.4.4. En cas de réponse négative aux points 2.4.2 et 2.4.3, indiquez: a) le degré d’incertitude des prévisions relatives aux coûts et aux recettes, b) les éventuelles disparités importantes dans l’information qui font obstacle au calcul par les autorités nationales du montant de l’aide ex ante sur la base d’un plan d’exploitation.

2.4.5. En cas de réponse négative aux points 2.4.2, et 2.4.3, veuillez confirmer que le montant maximal des aides au fonctionnement compatibles a été/sera établi selon un modèle basé sur la moyenne des déficits de financement des coûts d’exploitation[[10]](#footnote-10) pendant la période de cinq ans comprise entre 2009 et 2013.

2.4.6. Veuillez confirmer que le montant de l’aide au fonctionnement ne sera pas majoré ex post.

Oui  Non

2.4.7. En cas de réponse négative, veuillez expliquer pourquoi, selon vous, l’éventualité d’une majoration ex post ne diminuera pas l’incitation à gérer l’aéroport de manière efficace.

2.5. Effet incitatif et proportionnalité de la mesure

2.5.1. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement, veuillez expliquer pourquoi en l’absence d’aide, le niveau d’activité économique de l’aéroport concerné serait sensiblement réduit. Veuillez fournir les informations utiles à l’aide du plan d’exploitation (voir également le point 1.2.3), permettant de comparer les niveaux de l’activité prévue avec et sans aide (scénario contrefactuel), et en prenant en considération la présence possible d’une aide à l’investissement et le niveau du trafic.

Dans le cas d’un régime d’aides, veuillez décrire la méthode appliquée par l’autorité d’octroi de l’aide pour évaluer les plans d’exploitation ainsi que le risque que, en l’absence d’aide, le niveau d’activité économique de l’aéroport concerné soit sensiblement réduit, en prenant en considération la présence possible d’une aide à l’investissement et le niveau du trafic.

2.5.2. Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement, veuillez démontrer que le plan d’exploitation de l’aéroport conduira à la couverture de l’intégralité des coûts d’exploitation d’ici au 4 avril 2027. Veuillez préciser les principaux paramètres utiles du plan d’exploitation.

Dans le cas d’un régime d’aides, veuillez confirmer que l’autorité d’octroi de l’aide accordera une aide individuelle au fonctionnement qu’à la condition d’avoir conclu que le plan d’exploitation de l’aéroport bénéficiaire conduira à la couverture de l’intégralité des coûts d’exploitation d’ici au 4 avril 2027. Veuillez préciser quels paramètres essentiels du plan d’exploitation les autorités d’octroi des aides évalueront pour parvenir à cette conclusion dans chaque cas d’espèce.

2.5.3. Veuillez indiquer:

Dans le cas d’une aide individuelle au fonctionnement: quel est le déficit de financement initial de l’aéroport bénéficiaire sur 13 ans, à partir de la couverture des coûts d’exploitation au début de la période transitoire (4 avril 2014) jusqu’à la couverture de l’intégralité des coûts d’exploitation à la fin de la période transitoire (4 avril 2027).

Dans le cas d’un régime d’aides: veuillez certifier a) que le déficit de financement des aéroports admissibles sera déterminé à l’aide des méthodes visées au point 2.5.2; b) que les aéroports admissibles sont tenus d’apporter la preuve qu’ils seront à même de couvrir l’intégralité de leurs coûts d’exploitation d’ici au 4 avril 2027.

* Le montant maximal de l’aide admissible:

* Le pourcentage du déficit de financement devant être couvert par l’aide au fonctionnement:

* La période au cours de laquelle l’aide au fonctionnement sera octroyée:

2.6. Prévention des effets négatifs sur la concurrence et les échanges

2.6.1. Veuillez démontrer que tous les aéroports situés dans la même zone d’attraction que l’aéroport ou les aéroports admissibles seront à même de couvrir l’intégralité de leurs coûts d’exploitation d’ici au 4 avril 2027.

2.6.2. Veuillez confirmer que l’aéroport ou les aéroports, y compris tout investissement bénéficiant d’une aide, sera ouvert/seront ouverts à tous les usagers potentiels, et non à un usager en particulier.

Oui  Non

2.6.3. Veuillez décrire les dispositions prises pour s’assurer que les capacités aéroportuaires seront réparties entre les usagers sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

1. Lignes directrices sur les aides d’État aux aéroports et aux compagnies aériennes (JO C 99 du 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Lignes directrices sur les aides d’État aux aéroports et aux compagnies aériennes (JO C 99 du 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. Par «déficit de financement des coûts d’exploitation», on entend 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. [↑](#footnote-ref-3)
4. Bilan, compte des pertes et profits, déclaration d’un expert comptable ou d’un cabinet d’audit. [↑](#footnote-ref-4)
5. Services fournis par un aéroport ou l’une de ses filiales, consistant à assurer la prise en charge des avions, depuis l’atterrissage jusqu’au décollage, ainsi que des passagers et du fret, y compris la fourniture de services d’assistance en escale ainsi que d’infrastructures centralisées pour la fourniture de ce type de services, afin de permettre aux compagnies aériennes de fournir des services de transport aérien. [↑](#footnote-ref-5)
6. 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, de la gestion des déchets, de l’énergie, de la 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. [↑](#footnote-ref-6)
7. Par «zone d’attraction d’un aéroport», on entend 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. [↑](#footnote-ref-7)
8. Par exemple, subventions directes, exonérations ou réductions d’impôts, de prélèvements de sécurité sociale et d’autres prélèvements obligatoires, ou fourniture de terrains, de biens ou de services à des prix avantageux, etc. [↑](#footnote-ref-8)
9. Par exemple, prêts à taux d’intérêt réduit ou bonifications d’intérêts, garanties publiques, prises de participations ou autres apports de capitaux à des conditions favorables. [↑](#footnote-ref-9)
10. Par «déficit de financement des coûts d’exploitation», on entend 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. [↑](#footnote-ref-10)