



Paris, le 14 avril 2023

Chambre de commerce et d'industrie de Corse
-
**Programme d'incitation à la création et au développement de liaisons aériennes
au départ et à destination des aéroports corses**

Objet : Conformité au droit européen des aides d'Etat du programme d'incitation à la création et au développement de liaisons aériennes au départ et à destination des aéroports corses mis en place par la Chambre de commerce et d'industrie de Corse.



1. **Rappel du contexte** – La Chambre de commerce et d’industrie de Corse (ou, ci-après, « **la CCI de Corse** »), constituée sous la forme d’un établissement public, exploite, comme concessionnaire, les aéroports d’Ajaccio Napoléon Bonaparte, Bastia Poretta, Calvi – Sainte-Catherine et Figari – Sud Corse¹.

Afin d’améliorer la rentabilité de cette exploitation, la CCI de Corse a décidé de mettre en place un programme d’incitation à la création et au développement de liaisons aériennes au départ et à destination de la Corse, destiné aux transporteurs aériens.

Dans le cadre de ce programme d’incitation, la CCI de Corse apportera un soutien financier aux transporteurs aériens qui s’engageront à créer ou à développer, à leur initiative et sous leur responsabilité, des liaisons aériennes desservant les aéroports corses.

Ce programme d’incitation est défini et sera mis en œuvre en conformité avec **le principe dit de l’opérateur avisé en économie de marché**, tel que rappelé par la communication de la Commission européenne n° 2014/C 99/03 du 4 avril 2014 portant *lignes directrices sur les aides d’Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes*.

Ce programme d’incitation a donné lieu à la publication d’un appel à manifestation d’intérêt n° AMI/CCIC/2023.001 dans plusieurs journaux européens (**Annexe I**).

Un règlement-cadre adopté par délibération n° XX du XX de l’assemblée générale ordinaire de la CCI de Corse (ci-après « **le Règlement-cadre** ») définit les conditions et les modalités selon lesquelles celle-ci attribue, verse et contrôle l’emploi des incitations (**Annexe II**).

2. Ceci rappelé, la présente note a pour objet d’exposer, à la demande de la sous-direction des aéroports de la Direction générale de l’aviation civile, la conformité au droit européen des aides d’Etat du programme d’incitation mis en place par la CCI de Corse (**II**).

Avant d’y venir, il faut rappeler brièvement les principaux traits de ce programme (**I**).

*
* *

¹ La Collectivité de Corse est propriétaire et autorité concédante des aéroports corses.



I.- Présentation du programme d'incitation à la création et au développement de liaisons aériennes desservant la Corse mis en place par la CCI de Corse

3. **Objet du programme d'incitation** – Le programme d'incitation créé par la CCI de Corse vise à améliorer la rentabilité des aéroports dont elle a la charge. Il est ainsi destiné à favoriser la création de nouvelles liaisons aériennes et le développement de liaisons aériennes existantes desservant l'un des aéroports suivants : Ajaccio Napoléon Bonaparte, Bastia Poretta, Calvi-Sainte-Catherine et Figari -Sud Corse².
4. **Finalité et durée des incitations** – Dans le cadre de ce programme, la CCI de Corse apportera une incitation à tout transporteur aérien qui s'engagera, à son initiative et sous sa responsabilité³ :
- soit à créer et exploiter une nouvelle liaison aérienne au départ ou à destination de l'un ou plusieurs des aéroports corses ;
 - soit à développer le trafic d'une ou plusieurs liaisons existantes au départ ou à destination de l'un ou plusieurs des aéroports corses.

L'incitation ainsi accordée ne pourra excéder trois années IATA⁴ consécutives⁵.

5. **Conditions d'attribution des incitations** – Les conditions d'attribution d'une incitation à un transporteur aérien sont définies par le Règlement-cadre.

Elles tiennent en substance :

- au bénéficiaire de l'incitation (article 3.2 du Règlement-cadre) ;
- à l'éligibilité de la liaison aérienne (article 5.1 et 9.1 du Règlement-cadre) ;
- à la pérennité de la liaison aérienne pour la *création* d'une nouvelle liaison aérienne (article 5.2 du Règlement) et à la croissance du trafic annuel pour le *développement* d'une liaison existante (article 9.2 du Règlement-cadre) ;
- et, dans tous les cas, à la contribution positive de l'incitation à la rentabilité des aéroports corses (article 4 du Règlement-cadre) – nous y reviendrons.

² V. article 2 du Règlement-cadre.

³ V. article 3.1 du Règlement-cadre.

⁴ Le Règlement-cadre définit une « *année IATA* » comme « *une période de douze mois courant du 1^{er} avril au 30 mars* » (v. article 1 7° du Règlement-cadre).

⁵ V. article 3.3 du Règlement-cadre, étant précisé que « *l'incitation au développement d'une liaison aérienne existante est distincte de l'éventuelle incitation à la création de cette même liaison et peut être accordée consécutivement à celle-ci* ».



6. Forme et montant des incitations – Les incitations que la CCI de Corse pourra attribuer aux transporteurs aériens prendront la forme⁶ :

- d'une modulation limitée de certaines redevances aéroportuaires dues au titre de la ou des liaisons aériennes concernées ;
- et, uniquement en cas de création d'une nouvelle liaison aérienne, d'une subvention additionnelle déterminée en fonction du coût, pour le transporteur aérien en cause, de la création et de l'exploitation de la nouvelle liaison aérienne.

Le Règlement-cadre définit les règles de détermination du montant de l'incitation⁷ ainsi que les modalités de son versement⁸.

Il en résulte notamment que le taux de modulation des redevances aéroportuaires et le taux de subvention additionnelle varieront selon le mois au cours duquel la liaison aérienne sera exploitée et seront dégressifs sur la durée de l'incitation.

En tout état de cause, le montant total de l'incitation accordée à un transporteur aérien pour la création ou le développement d'une liaison aérienne sera, pour chaque année d'incitation, plafonnée à un montant unitaire par passager payant au départ⁹.

7. Procédure d'attribution des incitations – Les incitations seront attribuées par la CCI de Corse dans le cadre d'une procédure d'appel à manifestation d'intérêt¹⁰.

Les principes de cette procédure, notamment les modalités de présentation et d'instruction des demandes, sont définis par le Règlement-cadre¹¹.

Une convention sera conclue entre la CCI de Corse et tout transporteur aérien bénéficiaire d'une incitation¹².

Les incitations à la création et au développement de liaisons aériennes desservant la Corse seront attribuées par la CCI de Corse dans la limite des crédits disponibles¹³.

⁶ V. articles 6.1 et 10.1 du Règlement-cadre.

⁷ V. articles 6.2, 6.3 et 10.2 du Règlement-cadre.

⁸ V. articles 8 et 12 du Règlement-cadre.

⁹ V. articles 7 et 11 du Règlement-cadre.

¹⁰ V. article 13.1 du Règlement-cadre.

¹¹ V. articles 13.2, 13.3 et 13.4 du Règlement-cadre.

¹² V. article 13.5 du Règlement-cadre.

¹³ V. article 14 du Règlement-cadre.



II.- Conformité du programme d'incitation au droit européen des aides d'Etat

A.- Rappel du cadre juridique applicable

8. **Critères d'existence d'une aide d'Etat** – L'article 107 § 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (« **TFUE** ») dispose que « *sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* ».

Aux termes de cet article, éclairé par une jurisprudence constante¹⁴, la qualification d'aide d'Etat suppose la réunion de quatre conditions cumulatives¹⁵ :

- une intervention de l'État et au moyen de ressources d'État ;
- accordant un avantage sélectif à son bénéficiaire ;
- faussant ou risquant de fausser la concurrence ;
- et susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

Si l'une de ces conditions fait défaut, la mesure en cause ne peut être qualifiée d'aide d'Etat au sens de l'article 107 § 1 du TFUE¹⁶.

L'obligation de notifier à la Commission européenne « *les projets tendant à instituer ou à modifier des aides* », prévue par l'article 108 § 3 du TFUE, est alors inapplicable.

9. **Notion d'avantage** – Une mesure étatique ne constitue une aide d'Etat que si elle confère à l'entreprise qui en bénéficie « *un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché* »¹⁷.

¹⁴ V. not. CJUE, 25 janvier 2022, *European Food*, aff. C-638/19 P et CJUE, 15 mai 2019, *AB « Achema »*, aff. C-706/17.

¹⁵ Une communication de la Commission européenne en date du 19 juillet 2016 relative à la notion d'aide d'Etat visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne précise les principaux concepts associés à cette notion.

¹⁶ V. pour un exemple : Commission européenne, décision (UE) 2017/2336 du 7 février 2017 concernant les aides d'Etat S.A. 21877 (C 24/2007), S.A.27585 (2012/C) et S.A.31149 (2012/C) – *Allemagne aides d'Etat présumées en faveur de Flughafen Lübeck GmbH, d'Infratil Limited, de Ryanair et des compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck*, considérant 330 : « ce contrat de 2000 entre FLG et Ryanair n'est donc associé à aucun avantage économique dont n'aurait pas bénéficié Ryanair dans des conditions de marché normales. C'est pourquoi ce contrat ne peut être qualifié d'aide d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ».

¹⁷ V. not. CJUE, 17 septembre 2020, *Compagnie des pêches de Saint-Malo*, aff. n° C-212/19, point 39 et CJUE, 4 mars 2021, *Commission européenne c. Fútbol Club Barcelona*, aff. n° C-362/19 P, point 58.



Ainsi, un avantage existe dès lors que « *la situation financière d'une entreprise est améliorée du fait d'une intervention de l'Etat réalisée à des conditions autres que les conditions normales de marché* »¹⁸.

La forme de l'avantage est quant à elle indifférente¹⁹.

- 10. Critère de l'opérateur en économie de marché** – Aussi, une mesure étatique ne confère pas d'avantage à son destinataire et ne constitue, de ce fait, pas une aide d'Etat lorsqu'elle est réalisée « *dans les conditions normales du marché* »²⁰.

Pour déterminer si une mesure étatique est ou non intervenue dans des conditions normales de marché, la Commission applique le critère dit de *l'opérateur en économie de marché*²¹.

Schématiquement, l'application de ce critère permet de vérifier si, placé dans une situation analogue, un opérateur privé aurait agi de la même façon que l'autorité publique²².

Dans l'affirmative, la qualification d'aide d'Etat est écartée.

- 11. Application aux mesures en faveur des compagnies aériennes** – Une communication de la Commission européenne du 4 avril 2014 *portant lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes* précise les principes selon lesquels est appréciée l'existence d'une aide d'Etat au profit d'une compagnie aérienne²³.

Il en résulte notamment que le critère de l'opérateur en économie de marché est applicable aux mesures prises par un exploitant aéroportuaire en faveur d'une compagnie aérienne.

¹⁸ V. communication de la Commission européenne du 19 juillet 2016, point 67.

¹⁹ Ainsi que le résume la Commission européenne, « *non seulement l'octroi d'avantages économiques positifs est pertinent pour la notion d'aide d'Etat, mais l'exonération de charges économiques peut également constituer un avantage* » (communication de la Commission européenne du 19 juillet 2016, point 68).

²⁰ V. communication de la Commission européenne du 19 juillet 2016, point 74 : « *Les opérations économiques effectuées par des organismes publics (...) ne confèrent pas d'avantage à leur destinataire et, de ce fait, ne constituent pas des aides d'Etat lorsqu'elles sont réalisées dans les conditions normales du marché* » ; et, pour une mesure en faveur d'une compagnie aérienne, Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures S.A.33960 2012/C (ex 2012/NN) mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé et des compagnies aériennes opérant audit aéroport* « *Un financement public accordé dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché n'est pas considéré comme une aide d'Etat* ».

²¹ Sur ce critère, v. communication de la Commission européenne du 19 juillet 2016, points 73 et suivants.

²² V. communication de la Commission européenne du 19 juillet 2016, point 76 : « *Ce qui importe, c'est de savoir si les organismes publics se sont comportés comme un opérateur en économie de marché l'aurait fait en pareille situation* ».

²³ V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, points 26 et suivants.



La Commission indique ainsi que :

« l'existence d'une aide en faveur d'une compagnie aérienne utilisant [un] 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 »²⁴.

A cet égard, une mesure accordée par un exploitant aéroportuaire à une compagnie aérienne satisfait le critère de l'opérateur en économie de marché dès lors qu'il est « démontré, au moyen d'une analyse ex ante, qu'elle entraînera, pour l'aéroport, un apport marginal positif aux recettes »²⁵.

Autrement dit, il faut que l'exploitant aéroportuaire démontre qu'il sera « à même de supporter la totalité des coûts générés par [la mesure] pendant toute la durée [de son] application, en dégageant une marge bénéficiaire raisonnable sur la base de perspectives satisfaisantes à moyen terme »²⁶.

Concrètement, cela suppose de démontrer que la « valeur actualisée nette » (« VAN ») de cette mesure à son terme, estimée au moment de sa conclusion²⁷, est positive²⁸.

12. Modalités de détermination de la VAN – La VAN d'une mesure prise par un exploitant aéroportuaire en faveur d'une compagnie aérienne correspond à la somme des « flux annuels futurs correspondant à la différence entre recettes et coûts incrémentaux [i.e. attendus de cette mesure], à actualiser si nécessaire avec un taux reflétant le coût du capital pour le gestionnaire de l'aéroport »²⁹.

²⁴ V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 53.

²⁵ V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 53.

²⁶ V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 63.

²⁷ V. not. sur ce point CJUE, 16 mai 2002, *France c. Commission*, aff. n° C-482/99, point 71 : « pour rechercher si l'État a adopté ou non le comportement d'un investisseur avisé dans une économie de marché, il y a lieu de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour évaluer la rationalité économique du comportement de l'État et donc de s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure » ; v. aussi Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport, considérant 530 : « il convient de déterminer la rentabilité incrémentale des contrats telle que l'aurait évaluée l'opérateur en économie de marché au moment de la conclusion des contrats ».

²⁸ V. not. Commission européenne, décision (UE) 2016/633 du 26 juillet 2014 concernant l'aide d'État S.A.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited et d'Airport Marketing Services Limited, considérant 394 ; Commission européenne, décision (UE) 2018/628 du 11 novembre 2016 concernant l'aide d'État S.A.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport, considérant 367 ; et Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport, considérant 531 : « une valeur actualisée nette positive indique en principe que les accords concernés ne confèrent pas d'avantage économique tandis qu'une valeur actualisée nette négative révèle la présence d'un tel avantage ».

²⁹ V. not. Commission européenne, décision du 26 juillet 2014 concernant l'aide d'État S.A.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited et d'Airport Marketing Services Limited, considérant 394 ; Commission européenne, décision du 11 novembre 2016 concernant l'aide d'État S.A.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport, considérant 367 ; Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport, considérant 531.



A cet égard, il doit être tenu compte³⁰ :

- **d'une part**, de toutes les « *recettes incrémentales futures* » attendues de la mesure ;
- **d'autre part**, de tous les « *coûts incrémentaux futurs* » induites par la mesure.

Ces recettes et coûts incrémentaux sont évalués (i.) au regard du « *trafic incrémental attendu de la mise en œuvre* » de la mesure³¹ et (ii.) sur « *la période d'application* » de celle-ci³².

En tout état de cause, seuls les recettes et les coûts incrémentaux doivent être retenus, c'est-à-dire ceux qui n'auraient pas existé en l'absence de la mesure en cause³³.

- 13. Recettes incrémentales futures** – Aux termes d'une pratique décisionnelle constante de la Commission européenne, doivent être prises en compte, au titre des « *recettes incrémentales futures* », celles provenant tant « *des activités aéronautiques que des activités non aéronautiques* »³⁴.

³⁰ V. not. Commission européenne, décision du 26 juillet 2014 *concernant l'aide d'État S.A.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited et d'Airport Marketing Services Limited*, considérant 393 et Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 530.

³¹ V. not. Commission européenne, décision du 26 juillet 2014 *concernant l'aide d'État S.A.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited et d'Airport Marketing Services Limited*, considérant 393 et Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 530.

³² V. not. Commission européenne, décision du 24 février 2020 *concernant l'aide d'Etat S.A. 31662 – C/2011 (ex NN/2011) mise à exécution par la Roumanie en faveur de l'aéroport international de Timisoara – Wizz Air*, considérant 334.

³³ V. not. Commission européenne, décision du 7 février 2017 *concernant les aides d'Etat S.A. 21877 (C 24/2007), S.A.27585 (2012/C) et S.A.31149 (2012/C) – Allemagne aides d'État présumées en faveur de Flughafen Lübeck GmbH, d'Infratil Limited, de Ryanair et des compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck*, considérant 293 : « *selon une pratique décisionnelle constante de la Commission, les coûts que l'aéroport aurait à supporter en tout état de cause, indépendamment de l'accord avec la compagnie aérienne, ne devraient pas être inclus dans l'examen du respect de l'opérateur en économie de marché* ».

³⁴ V. not. Commission européenne, décision du 7 février 2017 *concernant les aides d'Etat S.A. 21877 (C 24/2007), S.A.27585 (2012/C) et S.A.31149 (2012/C) – Allemagne aides d'État présumées en faveur de Flughafen Lübeck GmbH, d'Infratil Limited, de Ryanair et des compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck*, considérant 306 ; v. aussi communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 64.



Cela recouvre notamment, dès lors qu'elles sont engendrées par le trafic incrémental :

- pour les recettes provenant des « *activités aéronautiques* » :
 - les « *redevances aéroportuaires* »³⁵ à payer par la compagnie aérienne³⁶ ;
 - et les recettes tirées, le cas échéant, des « *services d'assistance en escale* »³⁷ ;
- et pour les recettes provenant des « *activités non aéronautiques* », celles provenant :
 - des « *parcs de stationnement* »³⁸ et de la « *vente de carburant* »³⁹ ;
 - des « *navettes* »⁴⁰, « *commerces* » et « *restaurants* »⁴¹ exploités directement ;
 - et des « *loyers* » commerciaux⁴².

³⁵ V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 64.

³⁶ Sont notamment comptabilisées, à ce titre, la « *redevance d'atterrissage* », la « *redevance passagers* », « *la redevance de stationnement* », « *la redevance balisage* » et la « *redevance assistance PHMR* » (v. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 550).

³⁷ V. not. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 530.

³⁸ V. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 530 et Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé*, considérant 275.

³⁹ V. not. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 557.

⁴⁰ V. not. Commission européenne, décision du 21 mars 2012, *Aides d'État S.A. 14093 (C 76/2002) – Belgique – Avantages consentis par la Région Wallonne à Brussels South Cableroi Airport et à la compagnie aérienne Ryanair*, considérant 154 ; v. également Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé*, considérant 273.

⁴¹ V. not. Commission européenne, décision du 11 novembre 2016 *concernant l'aide d'État S.A.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport*, considérant 342 ; Commission européenne, décision du 7 février 2017 *concernant les aides d'Etat S.A. 21877 (C 24/2007), S.A.27585 (2012/C) et S.A.31149 (2012/C) – Allemagne aides d'État présumées en faveur de Flughafen Lübeck GmbH, d'Infratil Limited, de Ryanair et des compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck*, considérant 305 ; Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 557.

⁴² V. not. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 557.



En revanche « *les retombées générales [de la mesure] sur le tourisme et l'activité économique de la région ne doivent pas être prises en considération* » au titre des recettes incrémentales futures⁴³.

Seuls comptent « *les effets [de cette mesure] sur la rentabilité de l'aéroport puisque ce sont les seuls qu'un hypothétique opérateur en économie de marché aurait pris en considération* »⁴⁴.

14. Coûts incrémentaux futurs – Selon une pratique décisionnelle tout aussi constante de la Commission européenne, les « *coûts incrémentaux futurs* » à prendre en compte incluent :

- le coût des « *incitations financières* » à verser à la compagnie aérienne concernée⁴⁵ ;
- les « *coûts d'exploitation* » que l'exploitant aéroportuaire s'attend à supporter du fait de la mesure envisagée, comme des frais de « *personnel* » ou des « *achats divers* » qui seraient engendrés par le trafic incrémental⁴⁶ ;
- et les « *coûts d'investissements* » que l'exploitant aéroportuaire s'attend à exposer en raison de la mesure en cause⁴⁷, notamment s'il « *doit développer un terminal ou d'autres installations ou en construire de nouveaux principalement pour répondre aux besoins [de la] compagnie aérienne* » bénéficiaire de la mesure⁴⁸.

⁴³ V. not. Commission européenne, décision du 1^{er} octobre 2014 *relative à l'aide d'Etat S.A.27339 (12/C) (ex 11/NN) mise à exécution par l'Allemagne en faveur de l'aéroport de Zweibrücken et des compagnies aériennes utilisant cet aéroport*, considérant 348 et Commission européenne, décision du 11 novembre 2016 *concernant l'aide d'Etat S.A.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport*, considérant 341

⁴⁴ V. not. Commission européenne, décision du 1^{er} octobre 2014 *relative à l'aide d'Etat S.A.27339 (12/C) (ex 11/NN) mise à exécution par l'Allemagne en faveur de l'aéroport de Zweibrücken et des compagnies aériennes utilisant cet aéroport*, considérant 348 et Commission européenne, décision du 11 novembre 2016 *concernant l'aide d'Etat S.A.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport*, considérant 341.

⁴⁵ V. not. Commission européenne, décision du 26 juillet 2014 *concernant l'aide d'Etat S.A.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited et d'Airport Marketing Services Limited*, considérant 439 et Commission européenne, décision du 1^{er} octobre 2014 *relatif à l'aide d'Etat S.A.21121 (C29/08) (ex NN 54/07) mise à exécution par l'Allemagne concernant le financement de l'aéroport de Frankfurt-Hahn et les relations financières entre l'aéroport et Ryanair*, considérant 423.

⁴⁶ V. not. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 562 et Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures S.A.33960 2012/C (ex 2012/NN) mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé*, considérant 277.

⁴⁷ V. not. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 562.

⁴⁸ V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 64.



En revanche, de quelque nature qu'ils soient, les coûts que l'exploitant aéroportuaire devra « 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 »⁴⁹.

Il en est de même des coûts liés à des obligations de puissance publique⁵⁰.

15. **Conséquences procédurales** – Comme nous l'avons exposé ci-dessus, lorsqu'une mesure adoptée par un gestionnaire aéroportuaire répond au critère de l'opérateur en économie de marché, elle est réputée ne pas conférer d'avantage à la compagnie aérienne bénéficiaire et, par suite, ne pas constituer une aide d'Etat⁵¹.

Cette mesure n'a donc pas à être notifiée à la Commission européenne préalablement à sa mise en œuvre en application de l'article 108 § 3 du TFUE.

Le contrôle de la Commission européenne ne s'exerce alors, le cas échéant, qu'*a posteriori*.

B.- Application au programme d'incitation à la création et au développement de liaisons aériennes desservant la Corse mis en place par la CCI de Corse

16. Comme l'indique le préambule du Règlement-cadre, le programme d'incitation mis en place par la CCI de Corse a été défini et sera mis en œuvre « en conformité avec le principe de l'opérateur avisé en économie de marché, tel que rappelé par la communication de la Commission européenne du 4 avril 2014 portant lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes ».

C'est pourquoi, nous y reviendrons, l'article 4 du Règlement-cadre prévoit que :

« Une incitation à la création ou au développement d'une liaison aérienne ne peut être attribuée par la CCI de Corse que s'il est établi, par une analyse *ex ante*, que cette mesure contribuera positivement à la rentabilité de l'exploitation des aéroports dont elle a la charge ».

⁴⁹ V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 64.

⁵⁰ Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé*, considérant 277.

⁵¹ V. pour un exemple : Commission européenne, décision (UE) 2017/2336 du 7 février 2017 *concernant les aides d'Etat S.A. 21877 (C 24/2007), S.A.27585 (2012/C) et S.A.31149 (2012/C) – Allemagne aides d'Etat présumées en faveur de Flughafen Lübeck GmbH, d'Infratil Limited, de Ryanair et des compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck*, considérant 330 : « ce contrat de 2000 entre FLG et Ryanair n'est donc associé à aucun avantage économique dont n'aurait pas bénéficié Ryanair dans des conditions de marché normales. C'est pourquoi ce contrat ne peut être qualifié d'aide d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ».



A cet égard, le programme d'incitation est conforme au cadre juridique applicable au critère de l'opérateur en économie de marché, tant en ce qui concerne :

- la nature des incitations qui pourront être octroyées par la CCI de Corse (1.) ;
- que les modalités d'appréciation de leur rentabilité incrémentale (2.).

1.º- Nature des incitations pouvant être octroyées par la CCI de Corse

17. Il résulte du cadre juridique rappelé ci-dessus que le principe de l'opérateur en économie de marché est indifférent à la nature de la mesure en cause. Comme le rappelle la Commission européenne, « *ce qui importe c'est de savoir si les organismes publics se sont comportés comme un opérateur en économie de marché l'aurait fait en pareille situation* »⁵².

Si le critère de l'opérateur en économie de marché suppose donc que la mesure qu'envisage de prendre un exploitant aéroportuaire contribue à la rentabilité incrémentale de l'aéroport, cette mesure peut, en revanche, être de toute nature. A cet égard, la Commission européenne a notamment déjà considéré conformes au critère de l'opérateur en économie de marché des mesures prenant notamment la forme :

- de minoration de redevances aéroportuaires⁵³ ;
- d'exemptions de redevances⁵⁴ ;
- de contributions financières par passager au départ⁵⁵ ;

⁵² V. communication de la Commission européenne du 19 juillet 2016, point 76.

⁵³ V. not. Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures* SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) *mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé* pour un contrat par lequel « *pour tout nouvelle rotation additionnelle quotidienne, la compagnie aérienne se voyait exemptée du paiement de redevance d'atterrissage* » ; décision n° pour un contrat par lequel « *Ryanair a bénéficié de rabais par rapport aux tarifs applicables sur l'aéroport de Nîmes* » ; décision du 23 juillet 2014 *concernant l'aide d'État* SA.33961 (2012/C) (ex: 2012/NN) *mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes – Uzès – Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair et d'Airport Marketing Services*, pour un contrat en vertu duquel « *Ryanair a bénéficié de rabais par rapport aux tarifs applicables sur l'aéroport de Nîmes* » ; décision du 11 novembre 2016 *concernant l'aide d'État* SA.24221 (2011/C) (ex: 2011/NN) *mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport*, pour un régime offrant « *des incitations sous la forme d'un pourcentage de réduction sur certaines redevances aéroportuaires* ».

⁵⁴ V. not. Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures* SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) *mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé* pour un contrat par lequel « *les redevances d'atterrissage sont fixées comme suit : – 425 EUR jusqu'à 20 rotations hebdomadaires; – 42,5 EUR entre 21 et 32 rotations hebdomadaires ; – 21,25 EUR au-delà de 33 rotations hebdomadaires* ».

⁵⁵ V. not. Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures* SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) *mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé* pour un contrat par lequel « *la SAGEB s'engage à payer à Ryanair une contribution financière de 2 EUR par passager au départ pour chaque passager supplémentaire transporté en 2011 par rapport au nombre de passagers transportés par Ryanair en 2010* » ; décision du 24 février 2010 *concernant l'aide d'État* SA. 31662 — C/2011 (ex NN/2011) *mise à exécution par la Roumanie en faveur de l'aéroport international de Timișoara — Wizz Air* pour des accords en vertu desquels « *l'exploitant de l'aéroport devait payer à Wizz Air des frais de commercialisation en fonction du nombre de passagers partants* »



- de contributions financières forfaitaire par route créée⁵⁶ ;
- et d'un reversement d'une partie du produit de redevances aéroportuaires à titre de participation aux frais de marketing de la compagnie aérienne⁵⁷.

18. **En l'espèce**, comme nous l'avons indiqué, les incitations qui pourront être attribuées par la CCI de Corse aux transporteurs aériens prendront la forme⁵⁸ :

- d'une modulation limitée de certaines redevances aéroportuaires dues au titre de la ou des liaisons aériennes concernées ;
- et, uniquement en cas de création d'une nouvelle liaison aérienne, d'une subvention additionnelle déterminée en fonction du coût, pour le transporteur aérien en cause, de la création et de l'exploitation de la nouvelle liaison aérienne.

La nature de ces incitations ne soulève aucune objection au regard du critère de *l'opérateur en économie de marché* qui y est indifférent.

2.- Modalités d'appréciation de la rentabilité incrémentale de toute incitation

19. **Principes applicables** – L'article 4 du Règlement-cadre prévoit que :

« Une incitation à la création ou au développement d'une liaison aérienne ne peut être attribuée par la CCI de Corse que s'il est établi, par une analyse ex ante, que cette mesure contribuera positivement à la rentabilité de l'exploitation des aéroports dont elle a la charge.

Pour l'application du présent règlement-cadre, cette condition est réputée satisfaite lorsque la valeur actualisée nette pour la CCI de Corse de la création ou du développement des liaisons aériennes en cause, estimée lors de l'attribution de l'incitation, est positive.

⁵⁶ V. Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures* SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) *mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé*, pour un contrat par lequel « le gestionnaire de l'aéroport s'engageait à offrir un support financier pour le lancement des routes jusqu'à 100 000 EUR par route » ; décision du 7 février 2017 *concernant les aides d'État* SA.21877 (C 24/2007), SA.27585 (2012/C) et SA.31149 (2012/C) — *Allemagne aides d'État présumées en faveur de Flughafen Lübeck GmbH, d'Infratil Limited, de Ryanair et des compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck* pour des « aides à la commercialisation » par passager.

⁵⁷ V. not. Commission européenne, décision du 23 juillet 2014 *concernant l'aide d'État* SA.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) *mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes – Uzès – Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair et d'Airport Marketing Services*, pour un contrat qui prévoyait « le versement d'une partie du produit de la redevance atterrissage stipulée dans le contrat conclu avec Ryanair à titre de participation aux frais de marketing ».

⁵⁸ V. articles 6.1 et 10.1 du Règlement-cadre.



La valeur actualisée nette mentionnée à l'alinéa précédent est donnée par la somme des flux annuels futurs, correspondant à la différence entre les recettes et les coûts incrémentaux résultant, pour la CCI de Corse, de la création ou au développement de la liaison aérienne concerné, actualisée avec un taux reflétant le coût du capital pour la CCI de Corse

Les recettes incrémentales futures prises en compte comprennent toutes les recettes aéronautiques et extra aéronautiques attendues de la création ou du développement de la liaison.

Les coûts incrémentaux futurs pris en compte comprennent, outre le coût de l'incitation, tous les coûts d'exploitation ou d'investissement induits par la création ou le développement de la liaison.

La CCI de Corse établit et publie sur son site internet une note méthodologique précisant le cadre d'appréciation de la contribution d'une incitation à la rentabilité des aéroports corses ».

Ainsi, conformément aux Lignes directrices et à la pratique décisionnelle de la Commission européenne, le Règlement-cadre :

- subordonne l'octroi de toute incitation à la démonstration *ex ante* de sa rentabilité incrémentale pour la CCI de Corse ;
- et prévoit que cette rentabilité incrémentale s'apprécie au regard de la VAN de l'incitation en cause, qui doit, sur sa durée, être positive.

20. Méthode d'appréciation de la rentabilité incrémentale – Le Règlement-cadre définit les principes qui régiront l'appréciation par la CCI de Corse de la rentabilité incrémentale de toute incitation dont elle envisagera l'attribution.

Ces principes sont déclinés et précisés dans une note méthodologique (ci-après « **la Note méthodologique** ») publiée par la CCI de Corse sur son site internet (**Annexe III**).

Il en résulte que, conformément à la méthode appliquée par la Commission européenne, l'appréciation *ex ante* de la rentabilité incrémentale d'une incitation passera successivement :

- par la détermination du trafic incrémental associé à cette incitation (**a.**) ;
- par l'estimation des recettes et coûts incrémentaux futurs qui en résulteront pour la CCI de Corse (**b.**) ;
- et par l'évaluation de la VAN de l'incitation pour la CCI de Corse (**c.**).



a.- Evaluation du trafic incrémental

21. Pour chaque incitation dont elle envisagera l'attribution à un transporteur aérien, la CCI de Corse évaluera le « *trafic incrémental* » associé, c'est-à-dire « *le nombre estimé de passagers au départ et à l'arrivée des aéroports corses qui sera généré par cette incitation sur sa durée* »⁵⁹.

Conformément à la Note méthodologique, ce trafic incrémental sera évalué, pour chacune des années couvertes par l'incitation⁶⁰ :

- en estimant le « *trafic prévisionnel* » de la liaison aérienne concernée en fonction de paramètres⁶¹ constamment retenus par la Commission européenne⁶² ;
- puis, en corrigeant, au besoin, ce « *trafic prévisionnel* »⁶³.

Les paramètres permettant d'estimer le trafic prévisionnel seront « *notamment définis au regard des éléments portés par le transporteur aérien dans [une] note remise* » à la CCI de Corse⁶⁴.

Dans le cadre de l'appréciation de la VAN, le trafic incrémental fera en outre l'objet, comme l'exige la Commission européenne, d'une analyse de sensibilité (v. *infra* n° 26).

b.- Détermination des recettes et coûts incrémentaux

22. **Principes applicables** – Au regard du trafic incrémental ainsi déterminé, la CCI de Corse évaluera les recettes et des coûts incrémentaux attendus de l'incitation envisagée.

La Note méthodologique rappelle les principes qui régiront cette évaluation, en conformité avec les Lignes directrices et la pratique décisionnelle de la Commission européenne⁶⁵.

A cet égard, il sera tenu compte de l'ensemble des recettes et coûts incrémentaux attendus, pour la CCI de Corse, de la création ou du développement de la ou des liaisons aériennes concernées par l'incitation dont l'attribution est envisagée.

⁵⁹ V. Section 1 de la Note méthodologique.

⁶⁰ V. articles 5 et 6 de la Note méthodologique.

⁶¹ V. article 5 du Règlement-cadre. Ces paramètres sont les suivants : « *période de desserte* », « *fréquence de desserte* », « *nombre de rotations* », « *type d'avion et capacité* » et « *coefficient de remplissage moyen* ».

⁶² V. not. Commission européenne, décision du 25 juillet 2022 *concernant la mesure S.A.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport*, considérant 539 et Commission européenne, décision (UE) 2016/633 du 26 juillet 2014 *concernant l'aide d'État S.A.33961 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair Limited et d'Airport Marketing Services Limited*, considérant 422.

⁶³ V. article 6 de la Note méthodologique.

⁶⁴ V. article 5 de la Note méthodologique.

⁶⁵ V. article 7 de la Note méthodologique.



Tous les revenus et les charges imputables au trafic incrémental, mais uniquement ceux-ci, seront comptabilisés. Il sera fait abstraction de toute considération de caractère social ou de politique régionale ou sectorielle.

Les recettes et coûts incrémentaux seront évalués à la date d'octroi de l'incitation et sur la seule durée de celle-ci.

La Note méthodologique mentionne, à titre illustratif, les recettes et les coûts incrémentaux qui seront généralement retenus ; ils ne sont pas exclusifs d'autres revenus ou charges dont la prise en compte s'imposerait en application des principes précités.

23. Recettes incrémentales – Aux termes du Règlement-cadre, « *les recettes incrémentales futures prises en compte comprennent toutes les recettes aéronautiques et extra aéronautiques attendues de la création ou du développement de la liaison* »⁶⁶.

Conformément à la Note méthodologique :

- les recettes aéronautiques se composeront « *du produit des redevances aéroportuaires à verser par le transporteur aérien à la CCI de Corse au titre de la liaison aérienne en cause en application de l'article L. 6325-1 du code des transports* »⁶⁷, telles que :
 - la « *redevance atterrissage* » ;
 - la « *redevance par passager* » ;
 - de la « *redevance de stationnement* » ;
 - et de la « *redevance de balisage* ».

- tandis que les recettes extra-aéronautiques intégreront les « *recettes commerciales de toute nature à percevoir par la CCI de Corse et dont le produit varie en fonction du trafic incrémental* »⁶⁸, telles que :
 - les « *redevances ou les loyers dus par des tiers dont le montant dépend du chiffre d'affaires généré auprès des passagers des aéroports corses* » ;
 - les « *recettes liées à la distribution de carburant* » ;
 - et « *les recettes des parcs de stationnement, à l'exclusion de celles provenant des abonnements* ».

Chacune de ces recettes est au nombre de celles dont la prise en compte est admise par la pratique décisionnelle de la Commission européenne (cf. *supra* n° 13).

⁶⁶ V. article 4 du Règlement-cadre.

⁶⁷ V. article 8.1.1 de la Note méthodologique.

⁶⁸ V. article 8.1.1 de la Note méthodologique.



La Note méthodologique fixe en outre la méthode d'estimation de chacun type de recettes⁶⁹, là encore en conformité avec la pratique décisionnelle de la Commission.

24. Coûts incrémentaux – Aux termes du Règlement-cadre, « *les coûts incrémentaux futurs pris en compte comprennent, outre le coût de l'incitation, tous les coûts d'exploitation ou d'investissement induits par la création ou le développement de la liaison* »⁷⁰.

Conformément à la Note méthodologique, ces coûts comprendront :

- le « *coût de l'incitation* » accordée par la CCI de Corse ;
- les « *coûts incrémentaux d'exploitation* », tels que :
 - les « *coûts incrémentaux courants* », couvrant notamment les « *charges incrémentales d'eau* », les « *charges incrémentales d'électricité* », les « *charges incrémentales de maintenance du tri bagage départs et arrivées* » et les « *charges incrémentales de nettoyage des espaces publics de l'aéroport* » ;
 - les « *coûts incrémentaux de personnel* » ;
 - et les « *coûts incrémentaux de qualification des pilotes et de déroutement des vols vers un autre aéroport* » pour les liaisons aériennes opérées au départ ou à destination de l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine ;
- et les « *coûts incrémentaux d'investissement* ».

Seront donc bien pris en compte la totalité des coûts incrémentaux dont la comptabilisation est requise par la pratique décisionnelle de la Commission européenne (cf. *supra* n° 14).

c.- Détermination de la valeur actualisée nette de l'incitation

25. Calcul de la VAN – La CCI de Corse déterminera la VAN de toute incitation envisagée, au moyen d'un plan d'affaires⁷¹, comme l'exige la Commission européenne⁷².

⁶⁹ V. articles 8.1.2 et 8.2.2 de la Note méthodologique.

⁷⁰ V. article 4 du Règlement-cadre.

⁷¹ V. article 10 de la Note méthodologique.

⁷² V. communication de la Commission européenne du 4 avril 2014, point 51 : « *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* ».



Pour chaque incitation examinée, la VAN sera la somme des flux annuels futurs, correspondant à la différence entre les recettes et les coûts incrémentaux résultant, pour la CCI de Corse, de la création ou au développement de la liaison aérienne concernée, actualisée avec un taux reflétant le coût du capital pour la CCI de Corse⁷³.

26. **Appréciation la VAN** – La Note méthodologique précise la manière dont la CCI de Corse appréciera la VAN d'une incitation, reprenant les principes issus de la pratique décisionnelle de la Commission européenne (cf. *supra* n° 11).

Lorsque la VAN sera **négative**, l'incitation sera réputée « *conférer au transporteur aérien bénéficiaire un avantage économique* » et ainsi constituer une aide d'Etat.

Elle ne pourra donc « *être attribuée sans une notification préalable à la Commission européenne* ».

Lorsque la VAN sera **positive**, la CCI de Corse procédera « *à une analyse de sensibilité raisonnable, destinée à vérifier qu'un trafic incrémental raisonnablement supérieur ou inférieur à celui qui a été estimé ne remettrait pas en cause la positivité de la VAN* »⁷⁴.

Si la VAN reste positive « *dans chacun des scénarios raisonnablement envisagés* », l'incitation sera réputée « *ne pas conférer d'avantage économique au transporteur aérien bénéficiaire* » et ainsi ne pas constituer une aide d'Etat.

Elle pourra donc « *être attribuée sans une notification préalable à la Commission européenne* ».

27. **Au total**, il résulte de tout ce qui précède que le programme d'incitation à la création et au développement de liaisons aériennes desservant la Corse mis en place par la CCI de Corse a été défini conformément au principe de l'opérateur en économie de marché.

Il appartient désormais à la CCI de Corse de s'y conformer dans la mise en œuvre concrète du programme, dans les conditions rappelées ci-avant.

*
* *

Annexes –

Annexe I : Appel à manifestation d'intérêt

Annexe II : Règlement-cadre

Annexe III : Note méthodologique

⁷³ V. article 10 de la Note méthodologique.

⁷⁴ V. en ce sens Commission européenne, décision du 26 juillet 2022 *concernant les mesures SA.33960 2012/C (ex 2012/NN) mises à exécution par la République française en faveur des gestionnaires successifs de l'aéroport de Beauvais-Tillé* : « toute prévision de trafic utilisée à cette fin doit être réaliste et faire l'objet d'une analyse de sensibilité raisonnable ».