
*Chambre de Commerce
et d'Industrie
de Corse*

**PROGRAMME D'INCITATION A LA CREATION ET AU DEVELOPPEMENT DE
LIAISONS AERIENNES AU DEPART ET A DESTINATION
DES AEROPORTS CORSES**

APPLICABLE A COMPTER DE SON ENTREE EN VIGUEUR

Note méthodologique

**Evaluation de la contribution d'une incitation à la création ou au développement de
liaisons aériennes desservant la Corse à la rentabilité des aéroports corses**

**CCI DE CORSE
Hôtel consulaire, rue Adolphe Landry, CS 10210
20293 Bastia Cedex
Tél. : 04 95 54 54 54 – Fax : 04 95 54 54 56**

INTRODUCTION

1. Programme d'incitation mis en place par la CCI de Corse

La Chambre de commerce et d'industrie de Corse (« **la CCI de Corse** ») exploite, comme concessionnaire, les aéroports d'Ajaccio Napoléon Bonaparte, Bastia Poretta, Calvi – Sainte-Catherine et Figari – Sud Corse.

Afin d'améliorer la rentabilité de cette exploitation, la CCI de Corse a mis 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.

Plus précisément, dans le cadre de ce programme, la CCI de Corse apporte un soutien financier à tout transporteur aérien qui s'engage, à son initiative et sous sa responsabilité :

- soit à créer et exploiter une nouvelle liaison aérienne desservant la Corse : l'incitation octroyée par la CCI de Corse prend alors la forme d'une modulation limitée des redevances aéroportuaires dues au titre de la liaison aérienne concernée et, le cas échéant, d'une subvention additionnelle déterminée en fonction du coût, pour le transporteur aérien, de la création et de l'exploitation de la nouvelle liaison ;
- soit à développer le trafic d'une ou plusieurs liaisons aériennes existantes desservant la Corse : l'incitation octroyée par la CCI de Corse prend alors la forme d'une modulation limitée des redevances aéroportuaires dues au titre de la ou des liaisons aériennes concernées.

Un règlement-cadre, adopté par délibération n° 03/25-03-2022/308 du 25 mars 2022 de l'assemblée générale ordinaire de la CCI de Corse, définit les conditions et les modalités selon lesquelles la CCI de Corse attribue, verse et contrôle l'emploi de l'incitation précitée (« **le Règlement-cadre** »).

2. Cadre juridique applicable

Le programme d'incitation à la création et au développement de liaisons aériennes desservant la Corse mis en place par la CCI de Corse s'inscrit dans un cadre juridique contraignant.

A cet égard et en particulier, l'article 107 paragraphe 1 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (« **TFUE** ») prohibe, sauf dérogations prévues par les traités, « *dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions* ».

Pour l'application de ces dispositions aux secteurs aéroportuaires et aériens, la Commission européenne a publié, le 4 avril 2014, une communication portant *lignes directrices sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes* (ci-après « **les Lignes directrices** »).

Ces Lignes directrices précisent notamment les cas dans lesquelles l'existence d'une aide d'Etat peut être écartée.

A cet égard, elles prévoient que « *lorsqu'un aéroport bénéficie d'un financement public, l'existence d'une aide en faveur d'une compagnie aérienne utilisant cet aéroport peut en principe être exclue dès lors que les relations entre cet aéroport et cette compagnie aérienne sont conformes au principe de l'opérateur en économie de marché* ».

Tel est notamment le cas « *s'il peut être démontré, au moyen d'une analyse ex ante, que l'accord entre l'aéroport et la compagnie aérienne entraînera, pour l'aéroport, un apport marginal positif de recette* ».

Selon une pratique décisionnelle constante de la Commission européenne, cette démonstration suppose d'établir que la valeur actuelle nette de l'accord pour l'exploitant de l'aéroport, correspondant à la somme des flux de trésorerie annuels futurs attendus dudit accord sur sa durée, dûment actualisés, est positive.

3. Objet de la présente note méthodologique

Le programme d'incitation mentionné au point 1. ci-avant est défini et mis en œuvre par la CCI de Corse en conformité avec le principe de l'opérateur en économie de marché, tel que rappelé au point 2. ci-avant.

A cet égard, l'article 4 du Règlement-cadre (« *Contribution positive à la rentabilité des aéroports corses* ») 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.

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 ».

Le présent document constitue la note méthodologique mentionnée par ces dispositions.

4. Plan

L'appréciation de la contribution positive d'une incitation à la rentabilité des aéroports corses passe successivement :

- par la détermination du trafic incrémental associé à cette incitation (**Section 1**) ;
- par l'estimation des recettes et coûts incrémentaux qui en résulteront pour la CCI de Corse (**Section 2**) ;
- et par l'évaluation de la valeur actuelle nette de l'incitation pour la CCI de Corse (**Section 3**).

SECTION 1

EVALUATION DU TRAFIC INCREMENTAL

Pour chaque incitation dont l'attribution est envisagée par la CCI de Corse, le **trafic incrémental** désigne le nombre estimé de passagers au départ et à l'arrivée des aéroports corses qui sera généré par cette incitation sur sa durée.

Ce trafic incrémental est évalué, pour chaque liaison aérienne concernée, comme suit.

5. Evaluation du trafic prévisionnel

Pour chaque année couverte par l'incitation envisagée, la CCI de Corse estime le trafic prévisionnel de la liaison aérienne concernée en fonction des paramètres suivants :

- période de desserte ;
- fréquence de desserte ;
- nombre de rotations ;
- type d'avion et capacité ;
- coefficient de remplissage moyen.

Ces paramètres sont notamment définis au regard des éléments portés par le transporteur aérien dans sa note remise en application de l'article 13.2 du Règlement-cadre.

En principe, le coefficient de remplissage moyen est égal à la moyenne des coefficients de remplissage observés sur les liaisons aériennes opérées par le transporteur aérien concerné ou, à défaut, par tous les transporteurs aériens en activité, depuis ou vers l'aéroport corse en cause pendant les deux années précédant celle de l'évaluation.

Par exception, le coefficient de remplissage peut être déterminé au regard des projections de remplissage mentionnées par le transporteur aérien dans sa note remise en application de l'article 13.2 du Règlement-cadre, si elles reposent sur des données objectives et vérifiables.

Les paramètres visés ci-avant peuvent varier d'une année sur l'autre et au sein d'une même période de desserte annuelle.

6. Evaluation du trafic incrémental

En raison des caractéristiques spécifiques des aéroports corses, le taux d'induction d'une incitation, c'est-à-dire la part du trafic prévisionnel qui n'aurait pas été générée en l'absence de celle-ci, est réputé être de 100 %.

En conséquence, pour chaque année couverte par l'incitation envisagée, le trafic incrémental est égal :

- pour une incitation à la création d'une nouvelle liaison aérienne, au trafic prévisionnel estimé conformément au point **5.** ci-avant ;
- pour une incitation au développement du trafic d'une liaison aérienne existante, au trafic prévisionnel estimé conformément au point **5.** ci-avant, diminué du trafic constaté l'année précédente.

Dans le cadre de l'appréciation de la valeur actualisée nette, le trafic incrémental fera en outre l'objet d'une analyse de sensibilité (cf. point **11.2** ci-après).

SECTION 2

DETERMINATION DES RECETTES ET DES COÛTS INCREMENTAUX

7. Principes applicables

La CCI de Corse tient compte de l'ensemble des recettes et coûts incrémentaux attendus, pour elle, de la création ou du développement de la ou des liaisons aériennes concernées par l'incitation dont l'attribution est envisagée.

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

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

Sont précisés ci-après les recettes et les coûts incrémentaux généralement retenus ; ceux-ci ne sont pas exclusifs d'autres revenus ou charges dont la prise en compte s'imposerait en application des principes mentionnés au présent 7.

8. Recettes incrémentales

Conformément à l'article 4 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* ».

8.1 Recettes aéronautiques

8.1.1 Nature des recettes aéronautiques

Les recettes aéronautiques se composent 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.

Il s'agit notamment, sous réserve de leur applicabilité à la liaison aérienne en cause :

- de la « *redevance atterrissage* » ;
- de la « *redevance par passager* » ;
- de la « *redevance de stationnement* » ;
- de la « *redevance de balisage* ».

8.1.2 Méthode d'estimation des recettes aéronautiques

Pour estimer le produit des redevances aéroportuaires à percevoir sur la durée de l'incitation, il est fait application des tarifs unitaires en vigueur au moment de l'octroi de l'incitation, majorés de 1,25 % par année supplémentaire par rapport à l'année de référence desdits tarifs, afin de tenir compte d'une inflation raisonnable.

Les tarifs unitaires ainsi déterminés sont appliqués, selon les conditions en vigueur lors l'octroi de l'incitation :

- pour une incitation à la création d'une nouvelle liaison aérienne, au nombre estimé de passagers au départ et de rotations pour chacune des années en cause ;
- pour une incitation au développement d'une liaison aérienne existante, au nombre estimé de passagers au départ supplémentaires et de rotations supplémentaires pour chacune des années en cause par rapport à la précédente.

8.2 Recettes extra-aéronautiques

8.2.1 Nature des recettes extra-aéronautiques

Les recettes extra-aéronautiques désignent les recettes commerciales de toute nature à percevoir par la CCI de Corse et dont le produit varie en fonction du trafic incrémental.

Il s'agit notamment :

- des redevances ou des loyers dus par des tiers dont le montant dépend du chiffre d'affaires généré auprès des passagers des aéroports corses ;
- des recettes liées à la distribution de carburant ;
- et des recettes des parcs de stationnement, à l'exclusion de celles provenant des abonnements.

8.2.2 Méthode d'estimation des recettes extra-aéronautiques

Sauf cas particulier, le produit annuel d'une recette extra-aéronautique donnée est estimé :

- en calculant un montant moyen par passager de cette recette, correspondant au rapport entre les montants inscrits au trois derniers budgets exécutés et le trafic de l'aéroport sur ces trois années ;
- en majorant ledit montant moyen par passager de 1,25 % par année supplémentaire par rapport au dernier budget exécuté retenu, afin de tenir compte d'une inflation raisonnable ;
- puis en multipliant, pour chaque année en cause, le montant unitaire obtenu par le trafic incrémental.

9. Coûts incrémentaux

Aux termes de l'article 4 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* ».

En revanche, les coûts que la CCI de Corse aurait dû supporter en tout état de cause, *i.e.* indépendamment de l'incitation attribuée au transporteur aérien, ne doivent pas être pris en compte pour l'évaluation de valeur actuelle nette de celle-ci.

De même, les coûts liés à des obligations de puissance publique (sûreté et sécurité) sont exclus.

9.1 Coût de l'incitation

Le coût de l'incitation pour la CCI de Corse désigne :

- le coût de la modulation limitée des redevances aéroportuaires à consentir au transporteur aérien ;
- et, le cas échéant, le coût de la subvention additionnelle à verser au transporteur aérien.

Il est estimé en application des dispositions du Règlement-cadre.

9.2 Coûts incrémentaux d'exploitation

9.2.1 Coûts incrémentaux courants

9.2.1.1 Nature des coûts incrémentaux courants

Les coûts incrémentaux courants à prendre en compte sont notamment :

- les charges incrémentales d'eau ;
- les charges incrémentales d'électricité ;
- les charges incrémentales de maintenance du tri bagage départs et arrivées ;
- les charges incrémentales de nettoyage des espaces publics de l'aéroport.

9.2.1.2 Méthode d'estimation des coûts incrémentaux courants

Pour chaque année *N* couverte par l'incitation envisagée, chaque coût incrémental courant est estimé comme suit :

- CHARGE N-1 = montant du coût incrémental courant en année N-1 pour l'aéroport en cause ;
- INDEX = taux indexation de 1,25 % afin de tenir compte d'une inflation raisonnable ;
- TRAFIC N-1 = trafic passager global de l'année N-1 sur l'aéroport en cause ;
- TRAFIC Inc N = trafic incrémental déterminé conformément à la section 1 pour l'année N ;
- CHARGE INC N : montant du coût incrémental courant pour l'année N.

$$\text{CHARGE INC N} = \frac{(\text{"CHARGE N-1"} + (\text{"CHARGE N-1"} \times \text{"INDEX"}))}{\text{"TRAFIC N-1"}} \times \text{"TRAFIC INC N"}$$

9.2.2 Coûts incrémentaux de personnel

Sont comptabilisées les charges incrémentales de personnel à supporter par la CCI de Corse en raison de la création ou du développement de la liaison aérienne objet de l'incitation envisagée.

9.2.3 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, il est tenu compte, le cas échéant, des coûts de qualification des pilotes et de déroutement des vols vers un autre aéroport pour transfert des passagers par voie de surface entre les deux plates-formes.

9.3 Coûts incrémentaux d'investissement

Les coûts incrémentaux d'investissement à prendre en compte correspondent aux dépenses d'investissement que la CCI de Corse s'attend à devoir réaliser en raison de l'incitation accordée au transporteur aérien.

SECTION 4

DETERMINATION DE LA VALEUR ACTUALISEE NETTE DE L'INCITATION

10. Détermination de la valeur actualisée nette de l'incitation

La CCI de Corse détermine la valeur actualisée nette de l'incitation envisagée (ci-après « **la VAN** ») au moyen d'un plan d'affaires, dont la construction respecte les principes précités.

Pour chaque incitation examinée, la VAN 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 concernée, actualisée avec un taux reflétant le coût du capital pour la CCI de Corse.

11. Appréciation de la valeur actualisée nette de l'incitation

11.2 La VAN est négative

Lorsque la VAN déterminée conformément au point **10.** ci-avant est **négative**, l'incitation envisagée est réputée conférer au transporteur aérien bénéficiaire un avantage économique et constitue ainsi une aide d'Etat.

Elle ne peut donc être attribuée sans une notification préalable à la Commission européenne.

11.2 La VAN est positive

Lorsque la VAN déterminée conformément au point **10.** ci-avant est **positive**, la CCI de Corse procède 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.

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

Elle peut donc être attribuée sans une notification préalable à la Commission européenne.

*
* *