



Sommaire

II *Communications*

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

Commission européenne

2017/C 194/01	Communication de la Commission — Lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil — Obligations de service public (OSP)	1
2017/C 194/02	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire M.7746 — Teva/Allergan Generics) ⁽¹⁾	29
2017/C 194/03	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire M.8503 — Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions) ⁽¹⁾	29

IV *Informations*

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

Conseil

2017/C 194/04	Décision du Conseil du 8 juin 2017 portant renouvellement du conseil de direction du Centre européen pour le développement de la formation professionnelle	30
---------------	--	----

Commission européenne

2017/C 194/05	Taux de change de l'euro	32
---------------	--------------------------------	----

2017/C 194/06	Décision d'exécution de la Commission du 15 juin 2017 relative à la publication au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> de la demande de modification du cahier des charges d'une dénomination du secteur vitivinicole visée à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil [Almansa (AOP)]	33
2017/C 194/07	Décision d'exécution de la Commission du 16 juin 2017 relative à la publication au <i>Journal officiel de l'Union européenne</i> de la demande de modification du cahier des charges d'une dénomination du secteur vitivinicole visée à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil [Méntrida (AOP)]	41

V Avis

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

Commission européenne

2017/C 194/08	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.8505 — NN Group/ATP/Hotel) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	47
2017/C 194/09	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.8508 — Engie/CDC/SolaireCorsica 1, 2 et 3) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	48
2017/C 194/10	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	49
2017/C 194/11	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business) ⁽¹⁾	50
2017/C 194/12	Notification préalable d'une concentration (Affaire M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	51

AUTRES ACTES

Commission européenne

2017/C 194/13	Publication d'une demande de modification en application de l'article 50, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires	52
---------------	---	----

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

II

(Communications)

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

COMMISSION EUROPÉENNE

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen
et du Conseil — Obligations de service public (OSP)**

(2017/C 194/01)

Table des matières

	<i>page</i>
1. Introduction	2
2. La justification des lignes directrices	3
2.1. Le cadre juridique	3
2.2. La nécessité de clarifier la réglementation	3
3. L'imposition d'une OSP	4
3.1. Principes généraux	4
3.2. Services et liaisons pouvant être soumis à une OSP	5
3.2.1. Type de services	5
3.2.2. Types de liaisons	5
3.2.3. Le caractère vital de la liaison	6
3.2.4. Le regroupement de liaisons	7
3.2.5. Lien avec le règlement sur les créneaux horaires	7
3.3. La nécessité et l'adéquation des obligations	8
3.3.1. Proportionnalité avec les besoins de développement économique et social	8
3.3.2. L'insuffisance d'autres modes de transport	8
3.3.3. Tarifs et conditions de transport aérien en vigueur	8
3.3.4. L'effet conjugué des offres existantes de services de transport aérien	9
3.4. Type d'obligations	9
3.5. Obligations de continuité	10
3.6. Conséquences de l'imposition d'OSP	10
4. Procédures à suivre pour imposer une OSP	11
4.1. Publication des avis au Journal officiel	12
5. La nécessité de réévaluer régulièrement les OSP	12
6. Contrats exclusifs de concession de service	13
6.1. Obligation de procéder à un appel d'offres public	13
6.2. Admissibilité à soumettre une offre	14
6.3. Critères de sélection	14
6.4. Conséquences de l'octroi du droit exclusif d'exploiter la liaison	14
6.5. Réexamen de l'OSP et de l'exclusivité à la fin de chaque période de concession	15

6.6.	Cas particulier: regroupement de liaisons à des fins d'appel d'offres	15
7.	Procédures pour les appels d'offres publics	16
8.	Compensation et lien avec les règles en matière d'aides d'État	17
8.1.	Possibilité de compensation et montant	17
8.2.	Lien avec les règles en matière d'aides d'État	17
8.2.1.	L'octroi de subventions publiques pour compenser les coûts liés au respect d'obligations de service public	18
8.2.2.	Les critères de l'arrêt Altmark	18
9.	Procédure d'urgence	19
10.	Procédures d'appels d'offres relatives aux OSP et lien avec les règles de passation des marchés publics	20
11.	Pouvoirs d'enquête et de décision de la Commission	21
ANNEXE I:	Questionnaire élaboré par la DG COMP et la DG MOVE pour la notification des OSP à la Commission	22
ANNEXE II:	Extrait des dispositions relatives aux OSP contenues dans le règlement n° 1008/2008	25

1. INTRODUCTION

- En vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté⁽¹⁾ (ci-après le «règlement n° 1008/2008» ou le «règlement»), le rôle des obligations de service public (ci-après les «OSP») est d'établir des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale. Ces normes garantissent l'accès aux régions en développement ou isolées lorsqu'un État membre constate que des objectifs de la politique de développement régional ne seront pas correctement atteints si leur accomplissement est laissé au libre jeu des forces du marché uniquement, étant donné que le marché lui-même ne permettra pas d'assurer un niveau acceptable de services de transport aérien à destination de ces régions. Les OSP constituent ainsi une exception au principe général de la liberté de prestation des services aériens au sein de l'Union européenne, garanti au titre de l'article 15, paragraphe 1, du règlement.
- Dans sa communication sur une «Stratégie de l'aviation pour l'Europe»⁽²⁾, la Commission a décrit les différents besoins des citoyens et des entreprises de l'Union européenne, tels que l'accès à des services de transport aérien de grande qualité, et a considéré que si le marché lui-même ne permettait pas d'assurer un niveau acceptable de services de transport aérien dans certaines régions d'Europe, les États membres pouvaient envisager l'établissement d'OSP comme instrument permettant de garantir la prestation de services à destination et au départ de régions mal desservies, c'est-à-dire assurer la connectivité si besoin est. Sur ce plan, les OSP peuvent avoir un effet positif considérable, tandis que certaines études montrent que la connectivité est essentielle pour les régions de l'Union européenne: une augmentation de 10 % de la connectivité, mesurée dans ces études, stimule la croissance du PIB (par habitant) de 0,5 % supplémentaire, le taux de croissance du PIB de 1 %, et conduit à une augmentation globale de la productivité du travail⁽³⁾. La connectivité est la clé de la croissance, de l'emploi et de la cohésion sociale.
- Il existe actuellement 179 liaisons soumises à des OSP dans l'Union européenne, établies conformément au règlement n° 1008/2008, toutes situées dans treize États membres (Croatie, Chypre, République tchèque, Estonie, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Portugal, Espagne, Suède et Royaume-Uni)⁽⁴⁾. Ces liaisons sont exploitées pour la plus grande part en France, où elles sont au nombre de 40 et servent à acheminer près de 5,7 millions de passagers par an, soit un passager sur cinq en transport intérieur. En Irlande, la part des liaisons relevant d'une OSP dans le trafic national est d'environ 70 %. Dans la pratique, les liaisons soumises à des OSP sont principalement des liaisons intérieures; seules sept d'entre elles relient des aéroports situés dans deux États membres différents. Les pouvoirs publics subventionnent 136 des liaisons OSP existantes et, selon les informations dont dispose la Commission, le montant des subventions allouées chaque année pour assurer leur fonctionnement est estimé à 300 000 000 EUR minimum.

⁽¹⁾ JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

⁽²⁾ COM(2015) 598 final du 7.12.2015.

⁽³⁾ InterVISTAS, 2015, Economic Impact of European Airports — A Critical Catalyst to Economic Growth; PwC, 2013, Econometric analysis to develop evidence on the links between aviation and the economy; IATA, 2007, Aviation Economic Benefits — Measuring the economic rate of return on investment in the aviation industry.

⁽⁴⁾ D'autres États membres ont aussi manifesté leur souhait d'imposer des OSP sur certaines liaisons. En Allemagne, par exemple, trois liaisons ont été soumises à des OSP par le passé. La Hongrie était sur le point d'imposer une OSP sur une liaison donnée lorsqu'un transporteur a annoncé son intention d'en débiter l'exploitation. La Slovénie a posé à la Commission des questions portant sur des OSP. La Lettonie et Malte ont des représentants au sein du groupe d'intérêt sur les OSP sur CIRCABC («Communication and Information Resource Centre for Administrations, Businesses and Citizens»). Les autorités nationales compétentes peuvent se voir accorder l'accès au groupe d'intérêt). Lien vers le site web: <https://circabc.europa.eu>.

4. Un «bilan de qualité» du règlement n° 1008/2008, effectué par la Commission en 2011-2013, a montré que les règles relatives aux OSP qu'il définit sont «adaptées au but recherché», c'est-à-dire qu'elles garantissent la connectivité lorsque le marché y échoue. Les parties prenantes et les États membres ont formulé des recommandations visant à améliorer la coopération entre les autorités nationales et la Commission et à faire en sorte que les règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État et les dispositions du règlement relatives aux OSP s'articulent correctement, notamment en publiant des orientations le cas échéant ⁽⁵⁾.
5. Des mesures concrètes ont été prises pour donner suite à ces recommandations. La Commission a mis en place et tient à jour un réseau des personnes de contact pour les OSP; elle a également organisé des réunions du comité sur l'accès au marché ⁽⁶⁾ au titre du règlement n° 1008/2008, lors desquelles les services de la Commission ont fait une présentation récapitulative des OSP et les États membres ont discuté de leurs expériences en la matière. Un questionnaire simple a été préparé pour permettre aux autorités nationales de faire connaître facilement leurs intentions d'introduire des OSP; elles l'utilisent à présent systématiquement. Les services de la Commission alertent à l'avance les États membres des problèmes qu'ils décèlent. Une nouvelle base de données permet aux services de la Commission de disposer de données consolidées concernant les OSP dans toute l'Europe.

2. LA JUSTIFICATION DES LIGNES DIRECTRICES

2.1. Le cadre juridique

6. Les articles 16 à 18 du règlement n° 1008/2008 fixent les conditions et les exigences relatives aux OSP (voir l'extrait figurant à l'annexe II des présentes lignes directrices). L'article 16 énonce les principes généraux applicables aux OSP. Il définit les critères applicables pour imposer une OSP et les exigences de continuité, les critères d'évaluation pour les États membres, les règles relatives à la procédure de publication et au début de l'exploitation des liaisons relevant d'une OSP, les conditions et la procédure pour la limitation de l'accès à une liaison et, également, la procédure à appliquer en cas d'urgence. L'article 17 prévoit les modalités de la procédure d'appel d'offres. Il énonce des règles relatives au contenu de l'appel d'offres et au contrat qui en résulte, à la procédure de publication et aux informations à fournir aux soumissionnaires, aux critères de sélection des soumissionnaires, à la compensation et aux informations à communiquer à la Commission à la fin de la procédure d'appel d'offres. Enfin, l'article 18 contient les règles relatives à l'examen et au réexamen des décisions arrêtées en vertu des articles précédents.

2.2. La nécessité de clarifier la réglementation

7. Le cadre juridique européen établi par le règlement n° 1008/2008 garantit le caractère ouvert, la publicité et la transparence de la procédure applicable pour imposer des OSP. Il est important de veiller à l'application correcte des règles en matière d'OSP afin de prévenir toute utilisation abusive du système qui résulterait de restrictions disproportionnées de concurrence par rapport aux objectifs sociaux et économiques poursuivis. L'objectif de la Commission est de donner des conseils et de prévenir autant que possible d'éventuels problèmes, avant même la publication de l'avis relatif à l'OSP.
8. Partant, il est jugé utile de diffuser largement les résultats d'évaluations passées de cas déterminés, ces cas étant habituellement connus uniquement des États membres concernés et de la Commission.
9. L'adoption de ces lignes directrices répond aussi à la nécessité de combler l'absence, à ce jour, de jurisprudence de la Cour de justice en ce qui concerne les OSP mises en place au titre du règlement n° 1008/2008.
10. Lors d'une réunion du Comité consultatif pour l'application de la législation relative à l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires avec des experts nationaux, qui s'est tenue en septembre 2015 ⁽⁷⁾, les services de la Commission ont mentionné la possibilité de publier des orientations concernant les OSP. Les États membres ont accueilli favorablement cette idée en faisant valoir que de telles orientations pourraient apporter transparence, cohérence et clarté aux compagnies aériennes, aux États membres et aux autorités et administrations régionales de l'Union européenne. Cette position était conforme aux avis exprimés lors des échanges bilatéraux préalables avec les autorités nationales et locales. Par conséquent, dans sa communication sur une stratégie de l'aviation pour l'Europe, la Commission s'est engagée à publier des lignes directrices visant à clarifier l'interprétation et l'application, par les services de la Commission, des règles et des procédures relatives aux OSP énoncées dans le règlement n° 1008/2008. Les présentes lignes directrices sont la concrétisation de cet engagement. Une consultation ciblée a été organisée de manière informelle au cours de l'été 2016 afin de recueillir les points de vue des principales parties prenantes et de préparer l'élaboration des lignes directrices.

⁽⁵⁾ Document de travail des services de la Commission SWD(2013) 208 final du 6.6.2013, point 5.1.1.3. http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/fitness_check_en.htm

⁽⁶⁾ Comité consultatif pour l'application de la législation relative à l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.

⁽⁷⁾ <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3118>

11. Les présentes lignes directrices ont pour objet d'expliquer la manière dont la Commission interprète les critères utilisés dans le règlement et de décrire les procédures applicables. Par ailleurs, des réponses aux questions les plus fréquemment posées et auxquelles le règlement ne donne pas de réponse explicite émaillent le texte. Il est clair que certains États membres sont parfaitement à l'aise avec les règles relatives aux OSP et leur application, alors que d'autres les connaissent très mal, voire pas du tout. La clarification des règles relatives aux OSP et de leur interprétation devrait faciliter leur respect, en particulier pour ceux qui les appliquent pour la première fois.
12. Outre l'expérience acquise par la Commission dans l'application des règles relatives aux OSP définies par le règlement, les présentes lignes directrices tiennent compte également des règles relatives aux aides d'État prévues par le droit de l'Union (en particulier les articles 107 à 109 du TFUE)⁽⁸⁾. Si la Commission reçoit beaucoup de questions concernant les OSP en général, presque quotidiennement et de la part essentiellement des États membres, le nombre de plaintes formelles — toutes déposées par des compagnies aériennes et des aéroports — est très limité. Les présentes lignes directrices visent à répondre aux questions les plus fréquemment posées par les autorités nationales, les compagnies aériennes et les aéroports, et non à couvrir toutes les dispositions de manière exhaustive.
13. Si les présentes lignes directrices fournissent des indications utiles dans la plupart des cas, il convient cependant de souligner que chaque cas doit être apprécié en fonction de ses caractéristiques propres et à la lumière de toutes les circonstances particulières au cas d'espèce.
14. En tout état de cause, les présentes lignes directrices ne sont pas destinées à créer des obligations juridiques nouvelles et ne préjugent pas d'une éventuelle interprétation future de la Cour de justice en matière d'OSP.

3. L'IMPOSITION D'UNE OSP

3.1. Principes généraux

15. En vertu de l'article 16, paragraphes 1 et 4, du règlement n° 1008/2008, les États membres doivent informer la Commission de leur intention d'imposer des OSP. La publication d'un avis ne traduit pas une sécurité juridique quant à un résultat donné; son objectif est d'informer le marché de l'intention de l'État membre d'établir une nouvelle OSP⁽⁹⁾. Les services de la Commission ont mis au point un questionnaire portant sur la notification et la description de l'OSP, qui couvre également les points les plus importants en vertu, à la fois, du règlement n° 1008/2008 et des règles en matière d'aides d'État, les deux ensembles de règles devant être pris en compte, mais indépendamment l'un de l'autre, pour l'évaluation de toute OSP (voir l'annexe I)⁽¹⁰⁾. Si la Commission ne statue pas de manière formelle concernant l'OSP en tant que telle, il n'en demeure pas moins essentiel de résoudre tous les problèmes qui pourraient être décelés avant la mise en place ou la modification d'une OSP et poser question pour l'avenir. La Commission conseille aux États membres de prendre contact avec ses services dès qu'ils envisagent d'imposer une nouvelle OSP ou de modifier une OSP existante. Cela permet aux services de la Commission de connaître les projets des États membres et de leur prêter assistance dès le début, facilitant ainsi l'ensemble du processus.
16. Le secteur du transport aérien présente comme particularité notable qu'une distinction très nette est faite entre le régime des OSP, qui fixe les conditions d'exploitation sur une liaison donnée, et le contrat qui confère un droit exclusif (avec ou sans compensation) à un exploitant. Dans ce secteur, imposer une OSP ne crée pas nécessairement ni automatiquement un droit pour l'État membre concerné de restreindre l'accès à la liaison aérienne à un seul exploitant ni d'accorder des compensations pour le respect de l'OSP (dite «OSP restreinte»). Si un transporteur aérien fait part de sa volonté d'exploiter la liaison sans exclusivité ni compensation, l'accès à la liaison doit alors rester libre pour tout transporteur aérien respectant les conditions de l'OSP (dite «OSP ouverte»).

⁽⁸⁾ Les règles relatives aux aides d'État, de fond aussi bien que de procédure, restent applicables aux liaisons relevant d'une OSP. La procédure applicable aux OSP en vertu du règlement ne se substitue pas à une procédure d'aide d'État.

⁽⁹⁾ La Commission peut demander des informations supplémentaires à tout moment avant ou après la publication de l'avis, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative (par exemple à la suite d'une plainte).

⁽¹⁰⁾ Comme indiqué dans le questionnaire, les règles concernant les notifications d'aides d'État s'appliquent pleinement à la compensation versée au titre d'une OSP. Le cas échéant, il convient de notifier l'aide d'État une fois le montant de la compensation connu, c'est-à-dire une fois fixé dans la décision d'attribution et/ou le contrat. Les États membres ont également la possibilité de notifier préalablement à la Commission le montant de la compensation versée au titre d'une OSP. La notification préalable, qui est une étape officielle utile avant la notification, permet aux services de la Commission de fournir de manière informelle un retour d'information et des conseils à l'État membre. Il revient à l'État membre de demander préalablement des conseils à la Commission s'il l'estime nécessaire.

17. En vertu du règlement, les OSP peuvent notamment servir à garantir l'accès aux régions éloignées ou isolées ou, sous certaines conditions, lorsque les forces du marché ne peuvent, à elles seules, permettre une prestation minimale de services de transport aérien respectant certaines normes.
18. Les OSP constituant une exception au principe général de la liberté de prestation de services aériens ⁽¹¹⁾, elles sont soumises à des conditions et limites strictes. Elles doivent respecter les principes de transparence, de non-discrimination et de proportionnalité: elles ne peuvent pas, en particulier, introduire de discrimination fondée sur la nationalité ou l'identité des transporteurs aériens, ni aller au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs visés ⁽¹²⁾.

3.2. Services et liaisons pouvant être soumis à une OSP

3.2.1. Type de services

19. Seules les liaisons aériennes régulières peuvent être soumises à une OSP ⁽¹³⁾. Les liaisons non régulières ne sont pas concernées. Lorsqu'un transporteur aérien procède à la vente de sièges ⁽¹⁴⁾ sur une liaison conformément aux exigences de l'OSP imposée sur cette liaison, ce service aérien est également considéré comme un service aérien régulier ⁽¹⁵⁾.

3.2.2. Types de liaisons

20. En vertu du règlement n° 1008/2008, il est possible d'imposer des OSP sur deux types de liaisons ⁽¹⁶⁾:

a) Liaisons vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement

Une zone périphérique est généralement une région éloignée ou difficile d'accès à partir de la capitale et des autres villes principales de l'État membre. L'éloignement et l'isolement doivent être appréciés en tenant compte des caractéristiques du territoire, de l'administration, des entreprises, des établissements d'enseignement et des centres médicaux de l'État membre, mais également de ces caractéristiques dans les autres États membres avec lesquels il a une frontière commune. Une zone de développement est une région qui accuse un retard économique ⁽¹⁷⁾, mesuré par exemple par le PIB par habitant ou par le taux de chômage;

b) Liaison à faible trafic à destination de n'importe quel aéroport

Le règlement ne définit pas de critère quantitatif pour apprécier la «faiblesse» du trafic sur une liaison, compte tenu de la diversité des situations qui peuvent prévaloir dans les différents États membres. Toutefois, sur la base de l'expérience qu'a la Commission d'un grand nombre de dossiers d'OSP, ses services peuvent affirmer que, jusqu'à présent, une liaison ayant un trafic supérieur à 100 000 passagers par an ne peut normalement pas être considérée comme une liaison à faible trafic au sens du règlement ⁽¹⁸⁾.

21. Le règlement n° 1008/2008 ne restreint pas les OSP aux liaisons à l'intérieur d'un seul et même État membre: toute liaison intra-UE qui satisfait aux conditions du règlement peut très bien y prétendre. Les liaisons OSP à destination de pays tiers, en revanche, ne sont pas concernées par le règlement, dont le champ d'application est limité aux services aériens intra-UE ⁽¹⁹⁾.

⁽¹¹⁾ Conformément à la définition figurant à l'article 15 du règlement n° 1008/2008.

⁽¹²⁾ Voir l'article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008.

⁽¹³⁾ Article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008.

⁽¹⁴⁾ Article 2, paragraphe 15: «vente de sièges»: la vente directe de sièges au public par le transporteur aérien ou son agent agréé ou un affrèteur, à l'exclusion de tout autre service associé tel que l'hébergement;»

⁽¹⁵⁾ Article 16, paragraphe 7, du règlement n° 1008/2008.

⁽¹⁶⁾ Article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008.

⁽¹⁷⁾ Ainsi, les régions moins développées au sens de la politique régionale de l'Union européenne (dont le PIB par habitant est inférieur à 75 % de la moyenne de l'Union européenne) rempliraient normalement cette condition. Étant donné également que les situations peuvent varier considérablement d'une région à l'autre à l'intérieur d'un même État membre, la qualification en tant que zone de développement pourrait également résulter d'une comparaison avec le PIB ou le taux de chômage au niveau de l'État membre concerné.

⁽¹⁸⁾ Cela ne signifie pas, cependant, qu'une liaison ayant un trafic inférieur à 100 000 passagers par an est nécessairement une liaison à faible trafic. De manière générale, plus le nombre de passagers sur une liaison donnée est élevé, plus il devient difficile de prétendre que cette liaison serait éligible à une OSP, c'est-à-dire qu'en l'absence d'une telle OSP, aucun transporteur ne respecterait certaines normes visées à l'article 16, paragraphe 1, compte tenu de son seul intérêt commercial.

⁽¹⁹⁾ Voir notamment l'article 1^{er}, paragraphe 1, et l'article 15, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008. Le règlement n'empêche toutefois pas, en principe, les États membres de convenir d'arrangements similaires avec des pays tiers sur la base d'accords bilatéraux ou multilatéraux, sous réserve en particulier des dispositions applicables en matière de droit de la concurrence de l'Union européenne. Par exemple, un État membre a conclu des protocoles d'accord avec des pays tiers afin de permettre des vols entre les deux territoires dans des conditions similaires à celles en vigueur dans l'Union européenne pour les liaisons soumises à une OSP. L'appel d'offres a été mené conformément aux dispositions de l'Union en matière de marchés publics.

22. Il résulte de l'article 16, paragraphe 1, du règlement que la liaison relevant d'une OSP doit toujours être définie à partir d'un aéroport et à destination d'un autre, et non par référence à deux villes ou régions. Il convient de justifier de manière adéquate le choix de l'aéroport retenu pour l'établissement d'une OSP. La connectivité pour la poursuite du voyage — c'est-à-dire les destinations et les fréquences offertes par les aéroports de la ville de destination — est l'un des éléments à prendre en compte, mais elle ne saurait être la seule justification du choix d'un aéroport donné par rapport à un autre. À l'inverse, si une autorité publique estime que plusieurs aéroports de destination sont susceptibles de répondre de la même manière aux besoins d'une région, elle peut imposer une OSP sur une liaison au départ d'un aéroport de cette région vers ces différents aéroports de destination, imposant ainsi une OSP sur ces liaisons distinctes. Dans le cas où un transporteur aérien commence à exploiter une de ces liaisons ou est sélectionné pour exploiter une liaison à l'issue d'un appel d'offres public portant sur l'ensemble de ces liaisons, les autres OSP doivent alors être supprimées afin que le marché ne soit pas indûment fermé⁽²⁰⁾. Même si ce cas d'espèce n'est pas explicitement prévu par l'article 16, paragraphe 1, non seulement les termes de la disposition ne s'y opposent pas, mais il est en adéquation avec les objectifs qu'elle vise. Afin de prévenir toute inégalité de traitement et distorsion de concurrence, il est toutefois important que l'autorité publique annonce ses intentions de manière transparente dès le début, notamment au moyen de la communication visée à l'article 16, paragraphe 4, du règlement.
23. D'une manière générale, il serait disproportionné par rapport aux objectifs de mobilité et de cohésion territoriale d'imposer une OSP sur les liaisons au départ d'une région et à destination/en provenance de plusieurs aéroports desservant une seule et même ville. La mesure aurait pour effet d'exclure les transporteurs aériens occasionnels, puisqu'ils ne pourraient exploiter de liaison au départ de la région et à destination de l'un des aéroports desservant la ville en question et, partant, cela contribuerait à fermer définitivement le marché à de nouveaux exploitants sur des liaisons concurrentes. Il en résulte que l'OSP ne devrait pas s'appliquer, en principe, aux aéroports autres que celui sélectionné qui desservent la même ville.
24. Les OSP peuvent habituellement s'appliquer aux liaisons comportant une ou plusieurs escales⁽²¹⁾. Toutefois, l'adéquation de l'OSP doit être évaluée pour chaque segment du vol. Les OSP ne devraient pas s'appliquer aux segments du vol qui ne peuvent pas en bénéficier. Si, par exemple, une OSP est imposée sur une liaison A-C comportant une escale au point B, l'éligibilité des liaisons A-C, A-B et B-C devrait être évaluée pour chacun des segments pris séparément. Autre supposition: le segment B-C ne remplit pas les conditions pour bénéficier d'une OSP sur la base de ses caractéristiques propres. Dans ce cas, aucune OSP ne devrait s'appliquer aux transporteurs aériens exploitant ce segment, que ce soit pour le transport de passagers ou de marchandises. L'existence d'une OSP sur le segment A-C ne devrait pas entraver la libre prestation de services aériens sur le segment B-C.

3.2.3. Le caractère vital de la liaison

25. Une OSP ne peut être imposée que si une «*liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport*»⁽²²⁾. Cette condition est nécessaire quel que soit le type de liaison précité, dont l'éligibilité doit toujours être appréciée en prenant en considération les circonstances qui lui sont propres. Les États membres disposent d'une certaine marge d'appréciation lorsqu'il s'agit de juger du caractère vital de la liaison. Cependant, ce pouvoir d'appréciation doit être exercé sur la base de facteurs objectifs eu égard aux besoins en matière de connectivité, conformément au règlement ainsi qu'au droit de l'Union plus généralement.
26. Ce caractère vital est évident dans le cas d'une liaison indispensable pour une région telle qu'une petite île ou une région périphérique. Néanmoins, des services aériens reliant des villes de petite et moyenne taille à d'importants centres économiques ou administratifs pourraient également être considérés comme vitaux pour le développement économique et social des régions en cause dans certaines circonstances. Un régime d'OSP a ainsi été imposé sur une liaison reliant la capitale d'un État membre insulaire à Bruxelles, siège de différents organes et institutions de l'Union européenne.
27. Toutefois, l'article 16, paragraphe 1, du règlement pose des limites à la marge d'appréciation dont disposent les États membres. Si des OSP peuvent, notamment, viser à lever les obstacles au développement économique et social de certaines régions ou villes, elles ne peuvent avoir pour but direct ou indirect de promouvoir ou de soutenir un transporteur aérien déterminé ou de développer les activités d'un aéroport particulier.

⁽²⁰⁾ Cela signifie que des concurrents peuvent offrir des services de transport aérien sur les autres liaisons. Dans ce cas, si les services aériens concurrents satisfont aux exigences de l'OSP, celle-ci devrait être annulée. S'ils n'y satisfont qu'en partie, elle devrait alors être adaptée. À titre d'exemple, le Royaume-Uni a, en 2014, imposé des OSP sur six liaisons (Dundee — six aéroports londoniens). L'offre retenue concernait la liaison Dundee-London Stansted, les cinq autres OSP ont par conséquent été supprimées.

⁽²¹⁾ Les cahiers des charges relatifs à l'OSP et à l'appel d'offres devraient mentionner la possibilité que les liaisons comportent des escales.

⁽²²⁾ Article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008. Le terme «aéroport» est utilisé ici pour désigner l'aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur le territoire de l'État membre.

3.2.4. Le regroupement de liaisons

28. Les États membres ne peuvent subordonner l'accès à une liaison donnée à la desserte d'autres liaisons. Cette subordination serait contraire au règlement n° 1008/2008⁽²³⁾. Les critères d'éligibilité et d'adéquation prévus à l'article 16, paragraphes 1, 2 et 3, du règlement font référence à «la liaison», à laquelle un regroupement de liaisons ne peut être assimilé. Il faut donc en conclure qu'il convient d'évaluer chacun de ces critères séparément pour chaque liaison prise individuellement. Appliquer les mêmes règles aux regroupements de liaisons qu'aux liaisons isolées pourrait être considéré comme une restriction excessive à l'accès aux services aériens visés, étant donné que seuls les transporteurs aériens régionaux sont susceptibles d'être en mesure de fournir des services sur l'ensemble de ces liaisons.
29. Cette interdiction de regrouper des liaisons au moment d'imposer une OSP ne doit pas être confondue avec la possibilité de soumissionner pour obtenir le droit d'accès à un groupe de liaisons, comme prévu à l'article 16, paragraphe 10, du règlement. Cette possibilité est expliquée plus en détail au point 6.6 des présentes lignes directrices; elle ne s'applique qu'aux liaisons pour lesquelles aucun transporteur aérien n'a commencé ou n'est sur le point de commencer à exploiter des services aériens réguliers répondant aux exigences de l'OSP.

3.2.5. Lien avec le règlement sur les créneaux horaires

30. Le règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté⁽²⁴⁾ (ci-après le «règlement n° 95/93») permet la réservation de créneaux horaires pour des liaisons relevant d'une OSP. En vertu de son article 9, paragraphe 1: «un État membre peut, dans un aéroport coordonné, réserver les créneaux horaires nécessaires pour les opérations envisagées sur la liaison en question. Si les créneaux horaires réservés pour la liaison concernée ne sont pas utilisés, ils sont mis à la disposition de tout autre transporteur aérien souhaitant exploiter la liaison conformément aux obligations de service public -- --. Si aucun autre transporteur ne souhaite exploiter cette liaison et si l'État concerné ne lance pas d'appel d'offres [conformément à l'article 16, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 1008/2008] -- -, les créneaux horaires sont soit réservés pour une autre liaison soumise à des obligations de service public, soit remis dans le pool.» Ces obligations sont établies au plus tard au moment visé à l'article 16, paragraphe 11, du règlement n° 1008/2008, qui prévoit qu'une OSP est réputée éteinte si aucun service aérien régulier n'a été exploité pendant une période de douze mois sur la liaison soumise à cette obligation. Réserver de nouveau des créneaux horaires pour la même liaison requerrait alors d'imposer derechef une OSP.
31. L'article 9, paragraphe 2, du règlement n° 95/93 précise que la procédure d'appel d'offres pour l'attribution d'une OSP s'applique «si plus d'un transporteur aérien [de l'Union] souhaite exploiter la liaison et n'a pas pu obtenir de créneau horaire situé dans une plage horaire comprise entre une heure avant et une heure après les heures demandées au coordonnateur».
32. Les dispositions du règlement n° 1008/2008 relatives aux OSP ne portent pas atteinte à la répartition des compétences entre les États membres pour l'application de l'article 9 du règlement n° 95/93⁽²⁵⁾.
33. Cette réservation de créneaux est sans préjudice des droits acquis accordés au titre du règlement n° 95/93; elle n'est donc possible qu'à partir du pool constitué des créneaux horaires non attribués institué par l'article 10 du règlement n° 95/93, qui inclut les créneaux restitués conformément à l'article 9, paragraphe 1, dudit règlement.
34. Soulignons que les créneaux horaires ne devraient pas être réservés à des fins autres que l'exploitation de liaisons relevant d'une OSP. Ce point est particulièrement important dans le cas des escales. Ainsi, sur une liaison A-B-C, B et C étant des aéroports saturés, des créneaux ne pourraient être réservés pour les vols entre B et C que si ce segment lui-même était soumis à une OSP. Une OSP portant sur la liaison entre A et C (c'est-à-dire concernant le transport entre ces deux points), notamment, ne justifie pas à elle seule une réservation de créneaux horaires au point B.
35. Par conséquent, sur les liaisons soumises à une OSP en combinaison avec la réservation de créneaux:
- 1) les escales dans des aéroports saturés devraient être évitées, dans la mesure du possible;
 - 2) il ne devrait pas y avoir de changement d'aéronef pendant les escales, à moins que le second segment (B-C) ne puisse également faire l'objet d'une OSP s'il est exploité avec le type d'aéronef (autre) devant être utilisé. Des créneaux horaires pourraient sinon être réservés pour des aéronefs de grande taille exploités sur des liaisons ayant un trafic supérieur à celui exigé par l'OSP.

⁽²³⁾ Il en résulte que la création de ce que l'on appelle des «plateformes OSP» couvrant l'ensemble ou la plupart des liaisons au départ d'un aéroport déterminé n'est pas conforme au règlement n° 1008/2008.

⁽²⁴⁾ Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté (JO L 14 du 22.1.1993, p. 1).

⁽²⁵⁾ Cela signifie qu'un État membre ne peut réserver de créneaux que sur son propre territoire et non sur le territoire d'un autre État membre dans les cas d'OSP sur des liaisons reliant deux États membres.

3.3. La nécessité et l'adéquation des obligations

36. La nécessité et l'adéquation de l'OSP envisagée sont à déterminer sur la base des quatre critères ⁽²⁶⁾ examinés dans les points suivants. Si la Commission n'a pas le pouvoir d'enjoindre à un État membre d'imposer une OSP donnée sur une liaison, elle évalue les critères sur la base desquels l'OSP envisagée serait imposée afin de vérifier le respect des dispositions du règlement. Le cas échéant, les services de la Commission contactent l'État membre concerné pour lui demander des éclaircissements. L'expérience montre que, dans la plupart des cas, imposer des OSP sur des liaisons desservant des îles peut être considéré comme justifié et nécessaire lorsque la demande touristique n'est pas suffisante pour mettre en place une exploitation commerciale sur toute l'année. De telles liaisons ont ainsi été mises en place en Estonie, en Irlande, en Italie, en Grèce, au Portugal et au Royaume-Uni. Dans les États membres moins densément peuplés, tels que la Finlande et la Suède, dans les cas où les distances entre certaines régions sont particulièrement longues et où aucun autre moyen de transport n'existe, les liaisons en question peuvent aussi, en règle générale, être soumises à une OSP.

3.3.1. Proportionnalité avec les besoins de développement économique et social ⁽²⁷⁾

37. Ce critère est la traduction directe du principe général de proportionnalité. Il est étroitement lié à la réserve inscrite à l'article 16, paragraphe 1, selon laquelle des OSP peuvent être imposées uniquement sur des liaisons considérées comme vitales pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport ⁽²⁸⁾. Il ressort de l'article 16, paragraphe 3, point a), que les obligations proprement dites devraient être en rapport avec les besoins de développement économique de la région concernée. Les OSP ne peuvent avoir pour effet de créer des restrictions à l'exploitation de services aériens qui iraient au-delà de ce qui est nécessaire pour satisfaire les besoins en question.

3.3.2. L'insuffisance d'autres modes de transport ⁽²⁹⁾

38. Des OSP ne devraient être imposées que dans la mesure où aucun autre mode de transport ne peut satisfaire les besoins de transport de la région concernée. Il convient de tenir compte principalement de l'offre de services de transport ferroviaire, par transbordeurs et par autocars. L'adéquation des services devrait être évaluée, en particulier, du point de vue de la fréquence, du temps de trajet, des horaires de départ et des correspondances possibles vers d'autres destinations importantes, notamment des solutions de déplacement à longue distance ⁽³⁰⁾. Les possibilités de transport individuel (voiture) devraient également être étudiées, en tenant compte en particulier des temps de trajet par route.
39. Une attention particulière devrait être accordée aux services ferroviaires qui effectuent le trajet envisagé en moins de trois heures ⁽³¹⁾, qu'il s'agisse de services de trains à grande vitesse ou conventionnels. Lorsque des services ferroviaires de ce type sont offerts avec des fréquences suffisantes pour répondre aux besoins de mobilité de la région concernée, les services aériens ne devraient pas, en principe, être soumis à des OSP. À titre exceptionnel, on pourrait néanmoins envisager d'imposer des OSP, en particulier si aucun service ferroviaire n'assure de connexion adéquate avec les liaisons aériennes moyenne et longue distance. C'est le cas, par exemple, si les connexions entre la gare ferroviaire dans la région concernée et l'aéroport offrant des vols moyen et long-courriers sont insuffisantes ou bien s'il n'existe pas d'autres moyens de déplacement pour assurer les correspondances vers les destinations lointaines, notamment pas de vols indirects. L'évaluation doit être effectuée au cas par cas.

3.3.3. Tarifs et conditions de transport aérien en vigueur ⁽³²⁾

40. Le caractère nécessaire et adéquat des OSP, tel que prévu par le règlement, devrait également être évalué du point de vue des tarifs aériens et des conditions proposés aux usagers. Les OSP peuvent être assorties de plafonds tarifaires si cela est jugé nécessaire, dans les cas où les tarifs seraient autrement excessifs au vu des besoins économiques de la région concernée. Une OSP consistant uniquement à fixer un prix maximal pourrait être envisagée dans des cas précis. Ainsi, une forte hausse des prix accompagnée d'une baisse importante du nombre de passagers sur une courte période de temps peut être, selon le cas, une indication de la nécessité de fixer un plafond tarifaire.

⁽²⁶⁾ Article 16, paragraphe 3, du règlement n° 1008/2008.

⁽²⁷⁾ Article 16, paragraphe 3, point a), du règlement n° 1008/2008.

⁽²⁸⁾ Le terme «aéroport» est utilisé ici pour désigner l'aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur le territoire de l'État membre.

⁽²⁹⁾ Article 16, paragraphe 3, point b), du règlement n° 1008/2008.

⁽³⁰⁾ L'article 6, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91, établit les catégories suivantes de distance de vol: jusqu'à 1 500 kilomètres, de 1 500 à 3 500 kilomètres et les autres vols (plus de 3 500 kilomètres). Ces distances sont souvent utilisées pour définir, respectivement, les vols court, moyen et long-courriers.

⁽³¹⁾ Article 16, paragraphe 3, point b), du règlement n° 1008/2008.

⁽³²⁾ Article 16, paragraphe 3, point c), du règlement n° 1008/2008.

3.3.4. L'effet conjugué des offres existantes de services de transport aérien ⁽³³⁾

41. La nécessité ou non d'imposer des OSP dépendra au final de l'effet de l'offre conjuguée de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter la liaison. Si l'offre existante de services aériens répond déjà aux besoins de mobilité de la région concernée, il n'y a pas de «défaillance du marché» qui mériterait d'être examinée, ni de nécessité d'imposer une OSP. La Commission estime qu'une OSP portant sur une liaison de transport de voyageurs ne pourrait habituellement pas être considérée comme justifiée sur des liaisons ayant un volume important de trafic passagers (sur la base de l'expérience, le nombre critique est atteint à partir de 100 000 passagers par an) et qui sont exploitées par plusieurs transporteurs aériens tout au long de l'année. Le principe général est que, dans les cas où la liaison concernée est déjà exploitée, l'évaluation de l'impact d'une OSP devrait être effectuée avec un soin particulier, car le caractère excessif d'une obligation (qui imposerait, par exemple, des plafonds tarifaires, des horaires ou une certaine fréquence) peut avoir comme effet contre-productif de réduire l'offre de services aériens. Il convient de noter qu'il est aussi possible d'imposer une obligation de service public à la seule fin de garantir le transport de marchandises et de courrier. Dans chaque cas, il convient d'apprécier la manière dont ces facteurs jouent, y compris lorsqu'ils se conjuguent le cas échéant.
42. Il convient, lors de l'évaluation de l'offre de transport aérien existante, de prendre également en compte les vols indirects et l'offre des autres aéroports situés à proximité. Imposer une OSP sur une liaison vers un aéroport donné lorsqu'un vol indirect est déjà proposé avec un temps de correspondance raisonnable (une heure ou moins) ou lorsque des services adéquats sont d'ores et déjà offerts par un aéroport voisin (dans le cas d'aéroports desservant une même ville ou région, y compris des aéroports situés dans l'État membre frontalier) nécessiterait une justification particulièrement solide. La manière dont le trafic national et international est réparti entre ces aéroports peut jouer un rôle à cet égard. Si un autre aéroport est situé à plus de 100 kilomètres et/ou si le délai de route vers cet aéroport est supérieur à une heure en transport public, on peut raisonnablement se demander si les deux aéroports peuvent être considérés comme pouvant se substituer l'un à l'autre. Cependant, cette analyse doit toujours être effectuée au cas par cas, en tenant compte des circonstances particulières. D'une manière générale, une OSP se justifiera probablement davantage dans les cas où il n'existe pas de services vers d'autres aéroports situés à proximité de l'aéroport considéré.

3.4. Type d'obligations

43. Les OSP ont pour but d'assurer le respect de normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale ⁽³⁴⁾.
44. Sous certaines conditions, la continuité du service aérien peut être assurée en imposant des obligations de continuité ⁽³⁵⁾ (voir également le point 3.5 du présent document).
45. Les obligations de régularité et de capacité consistent principalement à fixer des capacités minimales en termes de sièges offerts ou de fréquence minimale devant être offerte au cours d'une période de temps donnée. Ces obligations peuvent varier en fonction des heures de départ, des jours de la semaine, de la saison, etc. Une ou deux fréquences quotidiennes peuvent ainsi être considérées comme normales dans la plupart des cas, mais il peut arriver qu'une OSP n'exige qu'une seule fréquence par semaine. Les États membres disposent d'une marge d'appréciation en ce qui concerne ces éléments, pour autant les obligations doivent être non discriminatoires et proportionnées et respecter les exigences de nécessité et d'adéquation établies conformément à l'article 16, paragraphe 3 (voir le point 3.3 du présent document).
46. Il est également possible d'imposer des exigences quant aux aéronefs à utiliser, à condition de les justifier de façon objective et de respecter le principe de proportionnalité, c'est-à-dire d'éviter des restrictions inutiles dans ce domaine et donc de les définir de manière aussi générale que possible en fonction des circonstances (par exemple, turbopropulseurs ou turboréacteurs en fonction de la distance parcourue, aptitude de l'aéronef à atterrir dans des conditions spécifiques, etc.). Elles ne devraient pas, notamment, créer une situation dans laquelle certains transporteurs aériens sont, *de facto*, exclus arbitrairement de l'exploitation des liaisons concernées. En ce sens, une exigence portant sur un nombre de siège minimal à bord ne devrait être imposée que dans des circonstances exceptionnelles et devrait être dûment justifiée par les circonstances de l'exploitation et compte tenu des objectifs de mobilité poursuivis ⁽³⁶⁾.
47. Imposer des OSP revient à fixer des exigences minimales. Exiger une capacité en sièges maximale ne peut être envisagé que si cela est clairement et objectivement justifié par des restrictions d'exploitation dans l'un des aéroports desservant la liaison relevant d'une OSP. Une condition selon laquelle une partie au moins de l'équipage doit être capable de parler la langue de l'État membre concerné est normalement acceptable.

⁽³³⁾ Article 16, paragraphe 3, point d), du règlement n° 1008/2008.

⁽³⁴⁾ Article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008.

⁽³⁵⁾ Article 16, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008.

⁽³⁶⁾ Une capacité quotidienne minimale pourrait également être offerte en effectuant plus de vols avec des appareils de plus petite taille.

48. Il est également possible d'exiger l'utilisation d'un certain type d'aéronef — avion ou hélicoptère — pour l'exploitation de la liaison soumise à une OSP, en fonction des circonstances particulières au cas d'espèce. Des exigences spécifiques peuvent être définies en ce qui concerne le type d'aéronef (type de moteur, masse maximale au décollage, systèmes d'atterrissage, entre autres) lorsque cela est objectivement justifié pour des raisons opérationnelles (par exemple, l'exigence d'utiliser un hélicoptère lorsque aucune piste n'est disponible). Par ailleurs, ces exigences doivent être non discriminatoires.
49. Pour ce qui est des prix, les obligations peuvent consister principalement à fixer un plafond ou des grilles tarifaires pour tout ou partie des services fournis. Les grilles peuvent définir des catégories tarifaires ou des tarifs préférentiels pour certaines catégories de passagers (p. ex.: résidents et étudiants). S'agissant des résidents, un tel traitement préférentiel doit être objectivement justifié par la nécessité de permettre à cette catégorie de la population de participer à la vie culturelle, économique et sociale de leur État membre. En ce qui concerne le prix, d'autres obligations peuvent être décidées pour autant qu'elles aussi soient non discriminatoires et proportionnées et qu'elles remplissent les conditions visées au point 3.3 ⁽³⁷⁾.
50. Une OSP peut parfois exiger qu'un repas ou un article de bagages soit inclus dans le prix maximum que doit acquitter le passager. La justification et le caractère proportionné d'une telle exigence doivent être appréciés au cas par cas, mais ces conditions ne constituent pas, en principe, un élément nécessaire d'une OSP. Une exception pourrait cependant être admise dans le cas de vols moyen et long-courriers, c'est-à-dire de plus de 3 heures. Dans de tels cas, il apparaîtrait en principe justifié d'inclure dans le prix maximum un repas, ainsi que le transport de bagages, étant donné que ces vols supposent normalement un séjour plus long sur le lieu de destination. Toutefois, il convient de noter que si, dans un tel cas, le prix (maximal) ne comprend pas un article de bagages, il pourrait être fixé à un niveau inférieur et être assorti d'une clause autorisant le transporteur aérien à y adjoindre une taxe supplémentaire spécifique au transport de bagage.

3.5. Obligations de continuité

51. Une OSP peut exiger des transporteurs aériens qu'ils exploitent la liaison concernée pendant une certaine période. Cette exigence est plus pertinente pour une OSP ouverte (c'est-à-dire non exclusive), car les OSP restreintes sont habituellement assorties d'un engagement contractuel de ce type (et éventuellement d'une compensation financière) en contrepartie de l'exclusivité. Cette obligation de continuité ne peut être imposée qu'en l'absence d'autres modes de transport à même d'assurer un service continu avec au moins deux fréquences quotidiennes ⁽³⁸⁾. Cela signifie qu'un service est offert toute l'année. Des obligations de continuité peuvent être imposées des deux manières suivantes.
52. Tout d'abord, des OSP peuvent exiger des transporteurs aériens desservant la liaison qu'ils respectent une période de préavis déterminée s'ils ont l'intention de cesser de l'exploiter. Toutefois, conformément au principe de proportionnalité, la durée du préavis ne devrait généralement pas dépasser six mois, ce qui est suffisant pour mettre en œuvre la procédure d'appel d'offres pour l'exploitation de la liaison relevant de l'OSP.
53. En second lieu, lorsque l'exploitation de la liaison concernée est soumise à de fortes variations saisonnières, il peut être utile de garantir un service minimal pendant les périodes de l'année où l'offre de services de transport aérien tend à être très faible. Sur certaines liaisons, les transporteurs aériens ont tendance à concentrer les capacités offertes pendant les périodes de forte demande et à les réduire significativement pendant d'autres périodes de façon à accroître la rentabilité du service. Cela pourrait engendrer des situations où l'offre de services de transport aérien est instable voire insuffisante, pendant les périodes où la demande est basse, pour satisfaire les besoins de mobilité de la région concernée. Conformément au principe de proportionnalité, les périodes soumises à des obligations de continuité ne doivent normalement pas dépasser un an ⁽³⁹⁾.
54. Les périodes d'exploitation imposées dans le cadre des obligations de continuité ne doivent pas être confondues avec la période maximale de quatre ou cinq ans pendant laquelle l'accès à la liaison peut être limité à un seul transporteur aérien ⁽⁴⁰⁾.

3.6. Conséquences de l'imposition d'OSP

55. Une OSP imposée sur une liaison donnée s'applique à tous les transporteurs aériens de l'Union européenne au plus tôt à compter de la date de publication d'un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*, ou à compter d'une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision ⁽⁴¹⁾. Il appartient, en principe, à l'État membre concerné de déterminer, dans son droit national, les sanctions applicables en cas de non-respect. Les sanctions prévues et infligées dans ce cas doivent respecter les principes du droit de l'Union applicables en la matière, c'est-à-dire qu'elles doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

⁽³⁷⁾ Ainsi, l'établissement de tarifs préférentiels pour les personnes qui sont nées mais ne vivent plus dans une région donnée paraîtrait disproportionné.

⁽³⁸⁾ Article 16, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008.

⁽³⁹⁾ Il est possible d'assortir l'obligation de continuité d'une sanction, mais dans le respect du principe de proportionnalité, une sanction trop élevée pouvant avoir comme effet de dissuader un transporteur de débiter l'exploitation d'une liaison.

⁽⁴⁰⁾ Article 16, paragraphe 9, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁴¹⁾ Article 16, paragraphe 6, du règlement n° 1008/2008.

56. Une OSP ne devrait pas limiter la possibilité pour les transporteurs aériens de fournir un niveau de service, en termes de capacité et de fréquences, supérieur à celui exigé au titre de l'OSP⁽⁴²⁾. Si les autorités nationales peuvent bien sûr contrôler la bonne exécution des OSP et leur conformité à la législation applicable, elles ne devraient pas interférer avec la manière dont le marché satisfait aux OSP. Ainsi, dans les cas où plusieurs transporteurs aériens souhaitent exploiter une liaison soumise à une OSP (ouverte), il n'appartient pas aux autorités nationales de répartir les fréquences ou les capacités entre les transporteurs concernés.
57. Lorsqu'une OSP a été imposée, n'importe quel transporteur aérien de l'Union européenne doit être à tout moment autorisé à commencer l'exploitation de services aériens réguliers répondant aux exigences de l'OSP⁽⁴³⁾, sauf lorsque l'exclusivité a été accordée à un seul transporteur (voir également le chapitre 6).
58. Deux types d'obligations peuvent être distingués:
- 1) les obligations qui s'appliquent par définition à chaque transporteur aérien pris séparément, notamment les obligations en matière de plafond tarifaire ou de continuité de l'exploitation. Tous les transporteurs aériens doivent, à tout moment, respecter ce type d'obligations;
 - 2) les obligations qui portent sur un objectif que plusieurs transporteurs aériens doivent atteindre ensemble, chaque transporteur aérien contribuant à la réalisation de cet objectif (global) sur la liaison. C'est typiquement le cas pour les obligations qui imposent des fréquences minimales ou des capacités en nombre de sièges. La Commission a confirmé cet aspect dans sa décision du 23 avril 2007 relative à la Sardaigne⁽⁴⁴⁾ (point 51 de la requête): «[...] les transporteurs ne sont pas tenus de s'engager à assurer individuellement le nombre de fréquences ou de capacités, mais la globalité des opérateurs peut permettre d'assurer ce service minimum.» Il est bien entendu que cela s'applique sans préjudice des règles de droit en vigueur en matière de concurrence (en particulier les articles 101 et 102 du TFUE). Dans les cas où plusieurs transporteurs aériens contribuent à l'exécution des OSP, une adaptation correspondante des obligations est généralement nécessaire (voir le chapitre 5 du présent document).
59. Étant donné que l'article 15, paragraphe 4, du règlement autorise une exploitation en vertu des accords de partage de code sans exclure l'établissement d'OSP, ces accords sont, en principe, admissibles en l'espèce. Ce cas de figure est, comme tous les autres, subordonné au respect des règles de la concurrence. Il en va de même pour les programmes de fidélisation.
60. Sauf indication contraire et sans préjudice de la nécessité d'une réévaluation régulière examinée au chapitre 5, les OSP ne doivent pas nécessairement être limitées dans le temps. Si, toutefois, aucun service aérien régulier n'a été exploité pendant une période de douze mois, l'OSP est réputée éteinte⁽⁴⁵⁾.

4. PROCÉDURES À SUIVRE POUR IMPOSER UNE OSP

61. Avant d'imposer une OSP, l'État membre doit consulter les autres États membres concernés (notamment dans le cas d'une OSP sur une liaison à destination d'un autre État membre ou lorsqu'un autre État membre possède un aéroport dans la région frontalière proche de l'aéroport qu'il est prévu d'inclure dans la liaison soumise à l'OSP). Il en informe la Commission⁽⁴⁶⁾, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent actuellement la liaison en question. À cette fin, il convient que l'État membre communique à ces parties le texte du projet d'acte juridique concernant l'OSP envisagée en leur laissant suffisamment de temps pour d'éventuelles réponses. Le contact avec la Commission se fait par l'intermédiaire de la direction générale de la mobilité et des transports (ci-après la «DG MOVE»). Cela peut se faire de manière parfaitement efficace par courrier électronique à la boîte aux lettres spécifique pour les questions relatives aux OSP: MOVE-PSO@ec.europa.eu. Lorsqu'une autorité régionale ou locale envisage d'imposer une OSP, la Commission encourage la participation de la Représentation permanente ou du gouvernement central de l'État membre concerné dans le processus de communication décrit ici, conformément aux exigences applicables du droit national, de manière à garantir une coordination adéquate.

⁽⁴²⁾ Ceci est sans préjudice de l'exigence selon laquelle toute OSP doit être nécessaire compte tenu des objectifs énoncés à l'article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008. S'il est vrai qu'un niveau élevé de service peut parfois faire douter de cette nécessité, une décision sur cette question dépendra des circonstances propres à chaque cas. En particulier, lorsque, par rapport à une situation où une OSP serait imposée, le niveau de service ne s'améliore que pour de courtes durées, ou bien lorsqu'une telle amélioration n'est pas systématique, elle ne peut être considérée comme un indicateur décisif.

⁽⁴³⁾ Article 16, paragraphe 8, du règlement n° 1008/2008. Cela s'applique bien entendu aux transporteurs qui avaient exploité la liaison auparavant.

⁽⁴⁴⁾ C(2007) 1712 final du 23.4.2007. La décision concerne un régime mis en œuvre dans le cadre du règlement n° 2408/92, qui a précédé le règlement n° 1008/2008.

⁽⁴⁵⁾ Article 16, paragraphe 11, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁴⁶⁾ Article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008.

62. Les services de la Commission sont prêts à donner des conseils informels et devraient de préférence être contactés à un stade très précoce de la préparation de l'OSP. Les discussions peuvent porter sur l'interprétation du règlement, sur les procédures et sur les solutions envisageables dans des cas précis. Des contacts précoces permettent également d'accélérer les procédures puisque les éventuels problèmes auront été résolus en amont. Des contacts informels peuvent également contribuer à éviter que certains problèmes ne se manifestent à un stade ultérieur, par exemple d'éventuelles plaintes de la part des parties intéressées.

4.1. Publication des avis au Journal officiel

63. Conformément à l'article 16, paragraphe 4, premier alinéa, du règlement n° 1008/2008, l'État membre qui envisage d'imposer une OSP doit communiquer le texte de la mesure envisagée à la Commission⁽⁴⁷⁾. Il appartient ensuite à la Commission de publier l'avis visé au deuxième alinéa de cette disposition. Pour que cet avis puisse être traité rapidement et efficacement, il est souhaitable que les États membres préparent un projet d'avis et le communiquent à la Commission (dans n'importe quelle langue officielle de l'Union européenne). Ils l'adressent par courriel à la boîte fonctionnelle indiquée plus haut⁽⁴⁸⁾ (sous format électronique, en ayant recours à l'un des systèmes de traitement habituel). Le projet devrait contenir les informations décrites à l'article 16, paragraphe 4, points a) à c), du règlement⁽⁴⁹⁾. L'objet de la publication est de faire connaître à toutes les parties intéressées le projet d'OSP en question et de leur permettre d'obtenir de plus amples informations, concernant ses clauses exactes notamment. La Commission a élaboré des modèles qui sont disponibles sur le site internet CIRCABC ouvert aux administrations nationales concernées. Des copies du modèle peuvent aussi être demandées directement à la Commission.
64. Afin d'assurer une transparence complète, la DG MOVE publiera les avis transmis sur son site internet⁽⁵⁰⁾, dans son bulletin d'information et sur la page de discussion dédiée sur CIRCABC.
65. En ce qui concerne les liaisons aériennes pour lesquelles le trafic passagers total prévu est inférieur à 10 000 voyageurs par an, le règlement laisse à l'État membre le choix de demander à la Commission de publier un avis au *Journal officiel de l'Union européenne* ou bien de publier lui-même cet avis dans son propre journal officiel national⁽⁵¹⁾. Il convient de souligner que l'article 16, paragraphe 5, du règlement constitue une exception au paragraphe 4 en ce qui concerne les exigences de publication uniquement. Toutes les autres exigences énoncées à l'article 16, notamment celles relatives à la consultation et à l'information de la Commission, des autres États membres et des aéroports et transporteurs aériens concernés, s'appliquent aussi aux liaisons sur lesquelles on prévoit un trafic inférieur à 10 000 passagers par an.
66. La date d'entrée en vigueur d'une OSP ne peut pas être antérieure à la date de publication de l'avis⁽⁵²⁾. Dans le cas où l'État membre souhaite une publication de cet avis à la fois au journal officiel national et au *Journal officiel de l'Union européenne*, la publication au journal officiel national en vertu de l'article 16, paragraphe 5, ne devrait pas intervenir avant la publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
67. Afin d'informer le marché des modifications qu'il est prévu d'introduire concernant les conditions qui régissent l'OSP imposée, la Commission considère que les mêmes procédures devraient s'appliquer aux modifications des OSP en vigueur, et ce pour les mêmes motifs, essentiellement, que ceux applicables à la publication initiale directement visée à l'article 16, paragraphes 4 et 5. Cela signifie que, pour des raisons de transparence, toute modification relative aux conditions qui régissent l'OSP devrait être mentionnée. Si un État membre estime que l'OSP n'est plus nécessaire, il peut demander à la Commission de publier un avis au *Journal officiel de l'Union européenne* relativement à la suppression de l'OSP, de façon à informer le marché que la liaison est de nouveau libre. Il peut aussi publier lui-même un tel avis dans son journal officiel national dans le cas où l'information concernant l'OSP n'a été publiée que dans ce dernier.

5. LA NÉCESSITÉ DE RÉÉVALUER RÉGULIÈREMENT LES OSP

68. L'évaluation de la nécessité et de la proportionnalité des OSP (voir le point 3.3 du présent document) devrait être effectuée plusieurs fois, à intervalles réguliers, et à tout le moins à chaque fois que l'un des éléments d'appréciation

⁽⁴⁷⁾ Ainsi qu'aux autres États membres et aéroports concernés, et aux transporteurs aériens assurant la liaison en question.

⁽⁴⁸⁾ La DG MOVE demande la publication par l'intermédiaire du Secrétariat général de la Commission, il n'appartient pas aux États membres de prendre directement contact avec l'Office des publications de l'Union européenne.

⁽⁴⁹⁾ Le projet d'avis peut couvrir des OSP imposées sur plusieurs liaisons.

⁽⁵⁰⁾ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/pso_en.htm

⁽⁵¹⁾ Article 16, paragraphe 5, du règlement n° 1008/2008. En ce qui concerne les liaisons ayant un trafic supérieur à 10 000 passagers, les avis doivent être publiés au minimum au *Journal officiel de l'Union européenne*, mais les États membres peuvent toujours les publier dans leurs propres journaux officiels nationaux également, afin d'attirer un maximum de publicité pour leur appel.

⁽⁵²⁾ Article 16, paragraphe 6, du règlement n° 1008/2008.

utiles, tel que le nombre de prestataires de services, est modifié de manière significative. Le rôle des OSP étant de pallier une défaillance spécifique du marché, il est bon qu'elles évoluent avec le marché. Une réévaluation peut conduire à une modification, voire à la suppression de l'OSP en question. Afin de s'assurer que les obligations sont respectées à tout moment par les transporteurs aériens exploitant des liaisons soumises à une OSP, un examen de leurs performances à une fréquence annuelle au minimum est privilégié à titre de bonne pratique.

69. Pour faire en sorte que des situations résultant de l'un des cas de figure décrit au paragraphe 2) du point 58 ne créent pas de discrimination entre les transporteurs aériens, chaque fois qu'un nouveau transporteur commence ou est sur le point de commencer l'exploitation d'une liaison, le niveau des capacités et des fréquences imposé par l'OSP à chaque transporteur devrait être ajusté de manière que les capacités et fréquences totales offertes sur chaque liaison n'excèdent pas ce qui est strictement nécessaire pour fournir un service adéquat.

6. CONTRATS EXCLUSIFS DE CONCESSION DE SERVICE

70. Conformément aux principes du marché intérieur, le règlement n° 1008/2008 vise à garantir que, dans toute la mesure du possible, une mise en concurrence est organisée pour l'attribution d'une OSP et que toute exception à ce principe est limitée à ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif justifié de connectivité. Ce régime tend, en outre, à permettre des économies substantielles de fonds publics pour l'État membre ou les autorités locales/régionales concernés, tout en assurant toujours une connectivité adéquate.
71. Concrètement, l'article 16, paragraphe 9, du règlement permet de limiter l'accès aux services réguliers sur la liaison soumise à une OSP à un seul transporteur de l'Union européenne uniquement si aucun autre transporteur aérien de l'Union européenne n'a commencé ou ne peut démontrer qu'il est sur le point de commencer l'exploitation durable de services aériens réguliers sur cette liaison. À cet égard, la démonstration que le transporteur aérien est sur le point de commencer l'exploitation durable des services satisfaisant à l'OSP devrait être rigoureuse et probante, c'est-à-dire que le transporteur aérien devrait, dans un délai limité et clairement établi, s'engager à offrir de tels services pendant une certaine période spécifiée dans les conditions de l'OSP et accepter la possibilité de se voir infliger des sanctions s'il ne parvient pas à honorer cet engagement. Le règlement prévoit que la limitation du régime de l'OSP à un transporteur aérien peut être ou non liée à une compensation financière ⁽⁵³⁾.

6.1. Obligation de procéder à un appel d'offres public

72. Le droit exclusif d'exploiter la liaison doit être proposé dans le cadre d'un appel d'offres public, conformément aux procédures prévues par le règlement n° 1008/2008. De nouveau, la transparence de la procédure d'appel d'offres est garantie par sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽⁵⁴⁾.
73. Si, préalablement à la procédure d'appel d'offres ou pendant celle-ci, un transporteur aérien commence à exploiter des services aériens réguliers conformément à l'OSP, ou prouve qu'il est sur le point de commencer l'exploitation durable de tels services ⁽⁵⁵⁾ (mais sans exiger un droit exclusif ou une compensation), la procédure d'appel d'offres doit être annulée et l'accès à la liaison doit rester ouvert à la concurrence ⁽⁵⁶⁾. La date butoir exacte à laquelle un transporteur aérien doit débiter l'exploitation, ou démontrer son intention de débiter l'exploitation, ne devrait pas être antérieure à la date de la conclusion du contrat avec le transporteur aérien retenu. En concluant le contrat, les parties s'engagent à respecter des obligations mutuelles concrètes, qui constituent la « limitation de l'accès » au sens de l'article 16, paragraphe 9, du règlement. Les États membres peuvent néanmoins reporter cette date butoir, par exemple jusqu'au moment où le transporteur aérien sélectionné à l'issue de la procédure d'appel d'offres débute ses activités.
74. Dans le cas où l'appel d'offres concerne une liaison dont l'accès a déjà été restreint à un seul transporteur aérien conformément à l'article 16, paragraphe 9, l'article 17, paragraphe 4, du règlement prévoit une publication de l'avis six mois avant le début de la période couverte par le nouveau contrat. L'objectif principal de ce préavis est de donner aux transporteurs aériens souhaitant exploiter la liaison sans compensation la possibilité d'empêcher, dans le respect des critères énoncés à l'article 16, paragraphe 9, une nouvelle limitation à un seul transporteur aérien sélectionné conformément à l'article 16, paragraphes 9 à 12, et à l'article 17 du règlement (voir le point précédent).

⁽⁵³⁾ Article 17, paragraphe 8, du règlement n° 1008/2008. Voir aussi le chapitre 8 du présent document. Dans la pratique, à ce jour toutes les OSP restreintes dans l'Union européenne ont été assorties d'une compensation financière.

⁽⁵⁴⁾ Article 17, paragraphe 4, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁵⁵⁾ Voir l'article 16, paragraphe 9, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁵⁶⁾ Voir également le point 71.

6.2. Admissibilité à soumettre une offre

75. Conformément à l'article 16, paragraphe 9, du règlement, seuls les transporteurs aériens de l'Union européenne, ou les transporteurs aériens qui leur sont assimilés en vertu du droit de l'Union, peuvent obtenir le droit exclusif d'exploiter une liaison soumise à une OSP. Par conséquent, sont admissibles à soumettre une offre les transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par les autorités compétentes d'un État membre, ou d'un pays tiers auquel le régime établi dans le règlement n° 1008/2008 s'applique (par exemple, la Norvège et l'Islande)⁽⁵⁷⁾. Dans la suite de ce document, il sera fait référence aux «transporteurs aériens» ou «transporteurs aériens de l'Union européenne» uniquement, pour plus de commodité.
76. Le règlement n'empêche pas un groupe de transporteurs aériens de présenter une offre commune mais, dans son offre, le transporteur aérien de l'Union européenne doit préciser l'identité du ou des transporteurs aériens (consortium) désireux d'exploiter les services soumis à des OSP dans les conditions fixées dans le cahier des charges, de sorte que les autorités nationales puissent contrôler le respect des exigences formelles par tous les transporteurs aériens concernés. Si le règlement n'interdit pas la sous-traitance, il appartient en principe à l'État membre de préciser s'il l'autorise ou non, et dans quelles conditions, pour autant que le règlement et le droit de l'Union soient respectés pour l'essentiel. En tout état de cause, le sous-traitant doit également être un transporteur aérien de l'Union européenne.
77. Une liaison soumise à une OSP ne peut être exploitée que lorsque la licence d'exploitation et le certificat de transporteur aérien (ci-après «CTA») sont compatibles avec les exigences de l'OSP. En particulier, un transporteur aérien possédant une licence dite de catégorie B, régie par l'article 5, paragraphe 3, du règlement, ne peut exploiter des aéronefs autres que ceux du type couvert par cette licence (et couvert par le CTA dont il est titulaire). Ces exigences s'appliquent au(x) transporteur(s) aérien(s) qui fournira(ont) les services soumis à des OSP.

6.3. Critères de sélection

78. La sélection parmi les offres présentées est opérée le plus rapidement possible compte tenu de l'adéquation du service et notamment des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers ainsi que du coût de la compensation éventuellement demandée à l'État ou aux États membres concernés⁽⁵⁸⁾. Les États membres sont, en principe, libres de déterminer la pondération des critères utilisés pour la sélection (attribution), en attribuant, par exemple, 70 % pour le niveau de compensation et 30 % pour la qualité⁽⁵⁹⁾. De l'avis de la Commission, rien ne s'oppose normalement à ce qu'ils fixent un plafond pour le montant total de la compensation à verser. Il est particulièrement important que tous ces critères soient indiqués préalablement et de manière claire, objective et transparente dans les documents relatifs à l'appel d'offres.

6.4. Conséquences de l'octroi du droit exclusif d'exploiter la liaison

79. Au cours de la période d'exclusivité, l'accès à la liaison concernée sera refusé à tout transporteur aérien autre que celui sélectionné à l'issue de l'appel d'offres. La durée du droit exclusif d'exploiter la liaison ne peut pas dépasser quatre ans; cette période peut toutefois être portée à cinq ans si l'OSP est imposée sur une liaison vers un aéroport desservant une région ultrapériphérique, telle que définie désormais à l'article 349 et à l'article 355, paragraphe 1, du TFUE⁽⁶⁰⁾. Si le contrat initial est conclu pour une durée inférieure à la durée maximale fixée dans le règlement n° 1008/2008 (c'est-à-dire 4 ou 5 ans)⁽⁶¹⁾, le contrat peut être reconduit pour atteindre la durée maximale applicable, à condition que cette possibilité ait été expressément prévue dans les documents de l'appel d'offres et le contrat. Dans le cas où le contrat a été conclu pour la durée maximale dès le début, alors un nouvel appel d'offres doit être organisé si l'État membre considère que les conditions le justifiant subsistent puisque, conformément à l'article 16, paragraphe 9, du règlement, la situation doit être réexaminée. En vertu de l'article 17, paragraphe 4, du règlement, dans l'hypothèse où l'appel d'offres concerne une liaison dont l'accès a déjà été limité à un seul transporteur aérien conformément à l'article 16, paragraphe 9, du règlement, l'appel d'offres est publié au moins six mois avant le début de la nouvelle concession, de manière à permettre une évaluation de la nécessité de maintenir l'accès restreint. Aucune reconduction n'est possible au-delà des durées maximales prévues, étant donné que cela nécessiterait un réexamen régulier, ce qui entraînerait la fermeture du marché à de nouveaux entrants pendant une trop longue période.

⁽⁵⁷⁾ Voir l'article 2, paragraphe 11, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁵⁸⁾ Article 17, paragraphe 7, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁵⁹⁾ Parmi les aspects de la qualité pris en considération pourraient figurer: une expérience dans le domaine des opérations soumises à une OSP; la maintenance d'aéronefs et les dispositifs de secours; l'adéquation des horaires et la durée du séjour à destination pendant un voyage d'une journée; les options interlignes proposées; les tarifs moyens proposés; les activités de vente & publicitaires; la promotion des services et la solidité financière du transporteur. En effet, la commercialisation d'une liaison pourrait s'avérer très importante pour assurer la réussite initiale de la liaison et sa viabilité à long terme au regard de l'objectif à terme de réduction et, au final, d'élimination des subventions.

⁽⁶⁰⁾ Article 16, paragraphe 9, du règlement n° 1008/2008 — les régions concernées sont la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, Mayotte, La Réunion, Saint-Martin, les Açores, Madère et les îles Canaries.

⁽⁶¹⁾ Article 17, paragraphe 9, du règlement n° 1008/2008.

80. L'exigence de proportionnalité implique que le droit exclusif devrait être limité aux services concernés par les OSP. Ainsi, si l'OSP ne s'applique que durant la saison hivernale, l'accès à la liaison devrait être libre pendant la saison estivale. L'avis relatif à l'OSP et l'invitation à soumissionner devraient clairement mentionner les périodes et les services auxquels les OSP s'appliquent. Cette information est en effet capitale pour les transporteurs aériens qui répondent à l'appel d'offres, car la portée du droit exclusif a habituellement un impact considérable sur les conditions de leur offre.
81. La limitation à un seul transporteur aérien ne devrait pas empêcher ce dernier de convenir d'accords de partage de codes avec d'autres transporteurs aériens, sous réserve du respect des règles de concurrence. Comme cela est rappelé plus haut ⁽⁶²⁾, l'autorisation prévue à l'article 15, paragraphe 4, du règlement concernant la conclusion d'accords de partage de code s'étend également aux liaisons relevant d'une OSP, et le règlement ne prévoit pas d'exclusion non plus lorsque l'accès à cette liaison est limité en vertu des paragraphes 9 et suivants de l'article 16 du règlement.
82. Sauf indication contraire dans les documents de l'appel d'offres, aucune disposition du règlement n'empêcherait le transporteur aérien de l'Union européenne jouissant du droit exclusif de sous-traiter tout ou partie des services aériens à un autre transporteur aérien de l'Union européenne. Cependant, la responsabilité de l'exécution du contrat incombe au transporteur aérien sélectionné à l'issue de la procédure d'appel d'offres.
83. L'article 16, paragraphe 9, est une exception au principe, prévu au paragraphe 8 du même article, selon lequel tout transporteur aérien peut à tout moment commencer à offrir les services définis dans le cadre d'une OSP. Si l'exclusivité a été définitivement accordée à un transporteur aérien dans le respect de la législation nationale et des cahiers des charges, ce principe ne s'applique plus.

6.5. Réexamen de l'OSP et de l'exclusivité à la fin de chaque période de concession

84. Comme indiqué précédemment, les États membres devraient évaluer régulièrement la nécessité et l'adéquation de l'OSP. En particulier, dans le cas d'une OSP restreinte (conférant un droit exclusif), la situation doit être réexaminée à l'issue de la période de concession ⁽⁶³⁾ et la nécessité de maintenir l'accès restreint doit être évaluée avant le début de la nouvelle concession ⁽⁶⁴⁾. L'objectif est, grosso modo, d'évaluer pendant la période de six mois précédant le début de la nouvelle concession si les circonstances dans lesquelles l'appel d'offres antérieur a été lancé subsistent. L'évaluation portera généralement sur l'expérience acquise durant la dernière période de concession, en particulier en ce qui concerne la demande observée, et cherchera à déterminer si des services aériens adéquats pourraient être assurés sans exclusivité et/ou avec modifications de l'OSP, ou avec des OSP moins restrictives, voire en l'absence d'OSP.
85. La période de six mois ne correspond pas au délai maximal dont dispose la Commission pour approuver le projet d'OSP. Le règlement ne prévoit pas une telle approbation: cette période répond à d'autres objectifs. Elle sert notamment à donner à d'autres transporteurs aériens la possibilité de présenter des propositions en vue d'exploiter la liaison relevant de l'OSP sans exclusivité ou compensation, ce qui démontrerait qu'il n'est plus nécessaire de prévoir un accès restreint. Dans le cas contraire, cela pourrait indiquer qu'il est nécessaire de maintenir un accès restreint. En tout état de cause, il appartient aux États membres de procéder préalablement à une évaluation de la nécessité de restreindre l'accès, sous réserve d'un réexamen par la Commission conformément au droit de l'Union.

6.6. Cas particulier: regroupement de liaisons à des fins d'appel d'offres

86. En principe, les États membres devraient procéder à des appels d'offres publics pour chaque liaison. Néanmoins, le règlement les autorise à lancer un appel d'offres public pour un groupe de liaisons soumises à une OSP, mais uniquement lorsque des motifs d'efficacité opérationnelle le justifient ⁽⁶⁵⁾. En pratique, cela revient à accorder à un seul transporteur aérien l'exclusivité de l'exploitation d'un groupe de liaisons soumises à une OSP.
87. Ce regroupement des liaisons soumises à une OSP peut notamment être justifié lorsque plusieurs liaisons à faible trafic présentent d'importantes complémentarités opérationnelles (par exemple, les liaisons à destination/au sein d'un archipel isolé ou d'une région éloignée et faiblement peuplée).

⁽⁶²⁾ Point 59.

⁽⁶³⁾ Article 16, paragraphe 9, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁶⁴⁾ Article 17, paragraphe 4, du règlement n° 1008/2008. La nouvelle concession débute, au plus tôt, le jour suivant la date d'expiration de la concession en cours, une date ultérieure étant également possible.

⁽⁶⁵⁾ Article 16, paragraphe 10, du règlement n° 1008/2008. Parmi les liaisons regroupées dans la phase d'appel d'offres, il y a 14 liaisons OSP dans l'archipel des Açores, 4 liaisons OSP desservant les îles Shetland, 6 liaisons OSP desservant les Orcades, 4 liaisons OSP desservant les îles Canaries, et 4 liaisons OSP reliant les îles italiennes de Lampedusa et de Pantelleria à 3 villes en Sicile.

88. Les motifs qui président à ce regroupement doivent être de nature opérationnelle (par exemple, nécessité d'établir une base opérationnelle dans une région reculée). Le regroupement ne peut avoir comme objectif principal de réduire l'impact budgétaire sur l'État membre. En ce sens, le regroupement de liaisons rentables et non rentables sans points communs sur le plan opérationnel n'est pas possible.
89. Le regroupement de liaisons dans le cadre d'un appel d'offres, tel que décrit ici, ne doit pas être confondu avec le regroupement de liaisons pour les soumettre à des OSP. Comme expliqué au point 28 du présent document, l'accès à une liaison donnée ne peut pas être subordonné à l'exploitation d'autres liaisons. De même, il se peut que certaines liaisons ne répondent pas aux critères de regroupement en vue d'un appel d'offres, auquel cas il est néanmoins possible de les traiter conjointement dans un seul appel d'offres, si des raisons d'efficacité administrative le justifient ⁽⁶⁶⁾.

7. PROCÉDURES POUR LES APPELS D'OFFRES PUBLICS

90. S'agissant de la phase préalable à la publication visée à l'article 17, paragraphe 4 ⁽⁶⁷⁾, le règlement prévoit que l'État membre concerné communique le texte intégral de l'appel d'offres à la Commission, sauf lorsque, conformément à l'article 16, paragraphe 5, il a annoncé l'obligation de service public par la publication d'un avis dans son journal officiel national. Dans ce cas, l'appel d'offres doit également être publié au journal officiel national ⁽⁶⁸⁾. Pour que l'avis puisse être traité rapidement et efficacement, il convient que l'État membre concerné communique également à la Commission (dans n'importe quelle langue officielle de l'Union européenne et par courrier électronique à la boîte aux lettres fonctionnelle mentionnée plus haut) ⁽⁶⁹⁾ un projet d'avis d'information concernant l'appel d'offres (au format électronique, en utilisant l'un des systèmes de traitement habituel), destiné à être publié au *Journal officiel de l'Union européenne* dans toutes les langues de l'Union européenne. Le projet d'avis devrait contenir les informations décrites à l'article 17, paragraphe 5, du règlement. La Commission a élaboré des modèles qui sont disponibles sur CIRCABC et sur demande auprès de la Commission. Les États membres sont également invités à communiquer les clauses du contrat envisagé et tout autre document se rapportant aux points mentionnés dans l'article 17, paragraphe 3, du règlement n° 1008/2008.
91. Conformément à l'article 17, paragraphe 6, du règlement n° 1008/2008, l'État membre concerné doit communiquer sans retard et gratuitement toutes les informations et tous les documents utiles demandés par les parties intéressées par ledit appel d'offres. Bien qu'il n'existe aucune obligation de fournir aux parties intéressées les documents relatifs à l'appel d'offres dans des langues autres que celle(s) de l'État membre concerné, le faire pourrait attirer davantage de soumissionnaires potentiels.
92. L'invitation à soumissionner, et le contrat qui en découle, devraient au minimum couvrir les points mentionnés à l'article 17, paragraphe 3, du règlement. Il revient aux autorités compétentes des États membres de décider du format précis et du contenu de ces documents, la Commission n'ayant pas établi de modèles.
93. Un État membre peut décider de lancer un appel d'offres unique couvrant différentes liaisons pour des raisons d'efficacité administrative ⁽⁷⁰⁾. Cela peut aboutir à une situation où plusieurs transporteurs aériens exploitent les différentes liaisons, car ce procédé n'oblige pas les transporteurs à ne soumettre des offres que pour l'ensemble des liaisons concernées.
94. Le délai de soumission des offres ne doit pas être inférieur à deux mois après le jour de la publication de l'avis ⁽⁷¹⁾. La date de début de la période d'exclusivité doit être mentionnée dans l'invitation à soumissionner. Cette date correspondra généralement à la date de début du contrat avec le transporteur aérien sélectionné, mais le contrat peut également commencer plus tard. Le contrat et les opérations relevant de celui-ci ne peuvent débuter avant la date indiquée de début de l'exclusivité.
95. En vertu de l'article 17, paragraphe 4, du règlement, dans l'hypothèse où l'appel d'offres concerne une liaison dont l'accès a déjà été limité à un seul transporteur aérien, il est publié au moins six mois avant le début de la nouvelle concession. Ainsi qu'il ressort de la disposition, cette période minimale est destinée à garantir que la nécessité de maintenir l'accès restreint soit correctement appréciée ⁽⁷²⁾. Il est également possible de publier un avis annonçant la réouverture de la liaison lorsqu'un contrat exclusif avec un transporteur prend fin et que la liaison en question est de nouveau soumise à une OSP ouverte. Toutefois, le lancement d'un nouvel appel d'offres en vertu du règlement permet également aux transporteurs aériens d'être informés et de manifester leur souhait d'exploiter la liaison sans exclusivité ni compensation.

⁽⁶⁶⁾ Article 16, paragraphe 10, du règlement n° 1008/2008. Voir le point 94 du présent document.

⁽⁶⁷⁾ Voir le point 72 du présent document.

⁽⁶⁸⁾ Article 17, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁶⁹⁾ La DG MOVE demande la publication par l'intermédiaire du Secrétariat général de la Commission. Il n'appartient pas aux États membres de prendre directement contact avec l'Office des publications de l'Union européenne. Ces avis seront par ailleurs publiés sur le site internet de la DG MOVE, dans son bulletin d'information et sur la page dédiée au groupe de discussion sur CIRCABC.

⁽⁷⁰⁾ Article 16, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁷¹⁾ Article 17, paragraphe 4, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁷²⁾ Article 17, paragraphe 4, du règlement n° 1008/2008.

96. L'État membre doit informer sans délai la Commission des résultats de l'appel d'offres public ⁽⁷³⁾. Il n'existe pas de modèle disponible à cet effet à l'heure actuelle. La Commission peut demander à l'État membre de communiquer, dans un délai d'un mois, tous les documents utiles relatifs à la sélection d'un transporteur aérien pour l'exploitation de la liaison relevant d'une OSP ⁽⁷⁴⁾.

8. COMPENSATION ET LIEN AVEC LES RÈGLES EN MATIÈRE D'AIDES D'ÉTAT

8.1. Possibilité de compensation et montant

97. La procédure d'appel d'offres vise à attribuer le droit exclusif d'exploiter la liaison relevant d'une OSP à un seul transporteur aérien. Conformément à l'article 17, paragraphe 8, du règlement, l'État membre concerné peut accorder une compensation au transporteur aérien sélectionné par l'offre parce qu'il respecte les normes imposées par l'OSP. Même lorsqu'un transporteur aérien propose d'exploiter la liaison sans compensation, le droit exclusif ne peut être conféré que par appel d'offres public ⁽⁷⁵⁾.
98. La compensation ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque OSP, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien, ainsi que d'un bénéfice raisonnable ⁽⁷⁶⁾. La notion de «bénéfice raisonnable» n'a pas été définie dans le règlement n° 1008/2008. Dans le cadre des services d'intérêt économique général, cette notion est définie à l'article 5, paragraphe 5, de la décision 2012/21/UE de la Commission ⁽⁷⁷⁾ (ci-après la «décision sur les SIEG») comme étant le taux de rendement du capital qu'exigerait une entreprise moyenne s'interrogeant sur l'opportunité de fournir le service d'intérêt économique général pendant toute la durée du mandat, en tenant compte du niveau de risque. En vertu de l'article 5, paragraphe 7, de cette décision: «Lorsque l'accomplissement du service d'intérêt économique général n'est pas lié à un risque commercial ou contractuel important, en particulier lorsque le coût net occasionné par la prestation du service d'intérêt économique général est, pour l'essentiel, intégralement compensé a posteriori, le bénéfice raisonnable ne saurait dépasser le taux de swap applicable majoré d'une prime de 100 points de base.» ⁽⁷⁸⁾ Il semble raisonnable d'appliquer ces principes par analogie dans le cadre des OSP imposées dans le domaine du transport aérien en vertu du règlement. Dans l'hypothèse où le bénéfice dépasserait le niveau raisonnable, la compensation pourrait en outre susciter des questions quant au respect de la législation sur les aides d'État.
99. Le montant de la compensation versée au transporteur aérien devrait être calculé sur la base des coûts et des recettes réels effectivement engendrés par l'exploitation de la liaison et enregistrés par le transporteur aérien. Pour que ces données soient transparentes et vérifiables, le transporteur aérien doit conserver une comptabilité suffisamment détaillée pour permettre le calcul des coûts et des recettes correspondant spécifiquement à la liaison relevant d'une OSP. En tout état de cause, le montant de la compensation est limité au montant figurant dans l'offre du transporteur aérien.

8.2. Lien avec les règles en matière d'aides d'État

100. En premier lieu, il convient de rappeler que l'évaluation de l'aide d'État et l'analyse prévue par les dispositions du règlement n° 1008/2008 sont indépendantes l'une de l'autre. Toutefois, si les dispositions du règlement n° 1008/2008 ne sont pas respectées, notamment en ce qui concerne la définition de l'OSP, et lorsqu'une compensation financière est liée à cette OSP, les règles relatives aux aides d'État ne sauraient, de même, être respectées. Tandis que les services de la Commission concernés coopèrent étroitement dans le cadre de l'évaluation des régimes d'OSP, il est important de souligner que les notifications d'aides d'État, lorsqu'elles sont requises ⁽⁷⁹⁾, sont distinctes de la notification à la Commission du régime d'OSP; au niveau administratif, cette dernière est traitée par la DG MOVE alors que les notifications requises en matière d'aides d'État sont traitées par la direction générale de la concurrence («DG COMP»). Les deux ensembles de règles et de procédures doivent être respectés, et des plaintes peuvent être déposées auprès de la Commission au titre de l'un ou de l'autre indifféremment.

⁽⁷³⁾ Article 17, paragraphe 9, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁷⁴⁾ Article 17, paragraphe 10, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁷⁵⁾ Article 16, paragraphe 10, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁷⁶⁾ Article 17, paragraphe 8, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁷⁷⁾ Décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

⁽⁷⁸⁾ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/swap_rates_en.html

⁽⁷⁹⁾ Il convient de rappeler que si les critères de l'arrêt Altmark (voir la note de bas de page n° 83) ou les dispositions de la décision sur les SIEG (voir la note de bas de page n° 85) sont respectés, cette notification n'est pas nécessaire.

8.2.1. L'octroi de subventions publiques pour compenser les coûts liés au respect d'obligations de service public

101. Le règlement s'applique de la même manière, qu'une compensation soit ou non accordée. Toutefois, lorsqu'une compensation est liée à une OSP, elle doit être accordée dans le respect des dispositions du traité en matière d'aides d'État (articles 107 à 109 du TFUE), telles qu'interprétées par la Cour de justice, ainsi que des règles contenues dans les instruments de la Commission en matière d'aides d'État pour la prestation de services d'intérêt économique général (SIEG). Ces instruments de la Commission sont les suivants:

- a) une communication ⁽⁸⁰⁾ qui clarifie les notions fondamentales sur lesquelles repose l'application des règles en matière d'aides d'État aux compensations de service public, ainsi que les conditions (dites «critères Altmark ⁽⁸¹⁾», voir le point suivant) dans lesquelles les compensations de service public ne constituent pas des aides d'État;
- b) le règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission concernant les aides «de minimis» pour la prestation de SIEG (ci-après le «règlement n° 360/2012») ⁽⁸²⁾, qui prévoit qu'une compensation de service public d'un montant n'excédant pas 500 000 EUR sur une période de trois exercices fiscaux n'est pas considérée comme une aide d'État, pour autant que les conditions fixées dans ce règlement soient remplies;
- c) la décision sur les SIEG, qui énonce les conditions en vertu desquelles les aides d'État sous forme de compensations de service public sont compatibles avec le marché intérieur et exemptées de l'obligation de notification. Le champ d'application de cette décision couvre les compensations qui sont versées aux transporteurs aériens au titre d'une OSP pour les liaisons aériennes vers des îles lorsque le trafic annuel moyen n'excède pas 300 000 passagers et qui sont conformes aux dispositions du règlement n° 1008/2008;
- d) une communication sur l'encadrement applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public ⁽⁸³⁾ (ci-après l'«encadrement SIEG»), qui fixe les conditions en vertu desquelles une compensation soumise à l'obligation de notification ⁽⁸⁴⁾ peut être déclarée par la Commission compatible avec l'article 106, paragraphe 2, du TFUE;
- e) un guide de la Commission relatif à l'application aux services d'intérêt économique général, et en particulier aux services sociaux d'intérêt général, des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État, de «marchés publics» et de «marché intérieur» ⁽⁸⁵⁾, qui fournit davantage d'orientations sur l'application des règles relatives aux SIEG.

8.2.2. Les critères de l'arrêt Altmark

102. Dans l'arrêt rendu dans l'affaire Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH («Altmark»), la Cour de justice a indiqué que les compensations de service public ne constituaient pas des aides d'État au sens de l'article 107 du TFUE pour autant que quatre critères cumulatifs soient remplis:

- 1) l'entreprise bénéficiaire doit être effectivement chargée de l'exécution d'OSP, qui sont clairement définies;
- 2) les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente;
- 3) la compensation ne peut excéder ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'accomplissement des OSP, compte tenu des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable;
- 4) lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution des OSP, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'aurait encourus une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport.

⁽⁸⁰⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4).

⁽⁸¹⁾ Affaire C-280/00, Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH.

⁽⁸²⁾ Règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général (JO L 114 du 26.4.2012, p. 8).

⁽⁸³⁾ Communication de la Commission — Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).

⁽⁸⁴⁾ À savoir lorsque les compensations de service public ne remplissent pas les critères Altmark, ne sont pas couvertes par le règlement de minimis relatif aux SIEG et ne bénéficient pas d'une exemption par catégorie en vertu de la décision.

⁽⁸⁵⁾ SWD(2013) 53 final/2, disponible à l'adresse suivante:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_fr.pdf

103. Lorsque ces quatre critères sont remplis, les compensations pour des OSP ne constituent pas des aides d'État et une notification d'aide d'État à la Commission n'est pas nécessaire (toutefois, comme indiqué plus haut, les obligations de notification et de publication imposées par le règlement n° 1008/2008 restent applicables)⁽⁸⁶⁾. Il incombe en premier lieu aux autorités nationales concernées de vérifier si ces quatre critères sont remplis par toute compensation accordée conformément à l'article 17, paragraphe 8, du règlement n° 1008/2008.
104. Les dispositions du règlement n° 1008/2008 reprennent les critères mentionnés ci-dessus: L'article 17, paragraphe 3, point a), couvre le premier critère de l'arrêt Altmark, l'article 17, paragraphe 3, point e), le deuxième, l'article 17, paragraphe 8, le troisième et, en ce qui concerne le quatrième critère Altmark, l'article 16, paragraphe 10, prévoit le recours à une procédure d'appel d'offres. Si l'article 16, paragraphe 10, ne précise pas davantage la procédure d'appel d'offres, selon l'arrêt rendu dans l'affaire Altmark, la procédure choisie devrait conduire à la prestation du service au moindre coût pour la collectivité. Par conséquent, lors de l'application du quatrième critère Altmark, s'il n'existe qu'une seule offre soumise dans le cadre de la procédure d'appel d'offres, il ne saurait, en principe, être présumé que ce critère a été respecté, à moins que i) la procédure ne prévoise des sauvegardes particulièrement strictes visant à garantir la prestation du service au moindre coût pour la collectivité, ou que ii) l'État membre concerné vérifie par des moyens supplémentaires que le résultat correspond au moindre coût pour la collectivité. Cela signifie que si les conditions du règlement n° 1008/2008 sont respectées, on peut, à la lumière des explications données ci-dessus et en principe, considérer qu'il n'y a pas d'aide d'État.
105. S'il ne peut être exclu que, au regard des critères Altmark, il puisse être question d'aide d'État, l'État membre concerné doit garantir d'une autre manière que les règles en matière d'aides d'État sont respectées. Ce cas pourrait par exemple se présenter lorsque, dans le cadre des conditions d'urgence de l'article 16, paragraphe 12, du règlement, le transporteur aérien est sélectionné sans appel d'offres ouvert, d'un commun accord entre les autorités de l'État membre et le transporteur aérien. Dans ce cas, l'État membre doit vérifier si le montant de la compensation n'implique pas l'octroi d'une aide d'État sur la base des critères Altmark ou du règlement n° 360/2012. Si ce n'est pas le cas, il est également possible que l'aide soit compatible avec le marché unique en vertu de la décision sur les SIEG, auquel cas aucune notification n'est requise, ou qu'elle doive être notifiée, mais puisse être déclarée compatible par la Commission, en vertu de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE si les conditions de l'encadrement SIEG sont remplies.

9. PROCÉDURE D'URGENCE

106. Pendant la durée d'une concession exclusive, le transporteur aérien de l'Union européenne qui a été sélectionné dans le cadre de l'appel d'offres public peut être contraint de mettre fin à la fourniture des services à bref délai, par exemple en raison de son insolvabilité financière. Dans ces circonstances, s'il y a lieu, l'article 16, paragraphe 12, du règlement prévoit une procédure d'urgence permettant d'éviter une interruption des services aériens concernés. La procédure s'applique uniquement à l'interruption soudaine et inattendue des services aériens sur une liaison OSP où les services étaient déjà assurés par un transporteur aérien sélectionné au moyen d'un appel d'offres public. Elle ne s'applique pas lorsque les procédures nationales de modification des OSP ou de renouvellement des marchés ont duré plus longtemps que prévu⁽⁸⁷⁾.
107. La procédure d'urgence ne peut être appliquée, entre autres, dans les situations suivantes:
- une compagnie aérienne exploitait la liaison sans exclusivité (OSP ouverte),
 - l'interruption des services aériens est due à la fin du contrat (puisque cette interruption de services est prévisible et n'est donc pas soudaine). Un nouvel appel d'offres aurait dû être publié au moins six mois avant le début de la nouvelle période de concession,
 - l'interruption des services aériens suit un préavis d'au moins six mois donné par le transporteur aérien effectif (l'interruption des services n'est pas soudaine ou imprévisible et il y a suffisamment de temps pour lancer un nouvel appel d'offres sans la procédure d'urgence)⁽⁸⁸⁾.
108. En cas d'interruption soudaine du service par le transporteur aérien sélectionné conformément à la procédure d'appel d'offres susmentionnée, l'État membre peut sélectionner un autre transporteur aérien de l'Union

⁽⁸⁶⁾ À titre d'exemple, il convient de souligner que le premier critère Altmark, ainsi que la décision sur les SIEG et l'encadrement SIEG requièrent tous l'existence d'un «authentique» service d'intérêt économique général, ce qui implique, dans le contexte du transport aérien, que les articles 16 et 17 du règlement n° 1008/2008 doivent être respectés.

⁽⁸⁷⁾ La Commission a constaté une utilisation plus généralisée des procédures d'urgence et des procédures nationales d'octroi dans des cas qui ne peuvent, en réalité, pas être considérés comme des situations d'urgence. Il s'agit d'une tendance qu'elle envisage de suivre et de contrôler étroitement et à laquelle elle remédiera le cas échéant.

⁽⁸⁸⁾ Article 17, paragraphe 4, du règlement n° 1008/2008 et point 97 du présent document.

européenne pour exploiter l'OSP pendant une période maximale de sept mois, si le montant des compensations reste conforme à l'article 17, paragraphe 8, du règlement⁽⁸⁹⁾ et si la sélection du nouveau transporteur aérien se fait parmi les transporteurs aériens de l'Union européenne dans le respect des principes de transparence et de non-discrimination. Un nouvel appel d'offres pour une durée de contrat régulière doit également être lancé immédiatement, ce qu'implique également l'interaction des délais expliquée immédiatement ci-après.

109. La période de sept mois est comptée à partir du début des opérations du transporteur aérien nouvellement sélectionné. Elle ne peut être renouvelée. En effet, étant donné que l'invitation à soumissionner vise le renouvellement d'un droit exclusif qui existe déjà, elle doit être lancée au moins six mois à l'avance, conformément à l'article 17, paragraphe 4, du règlement.
110. Les principes de transparence et de non-discrimination pour la sélection du transporteur aérien doivent être respectés, en tenant compte des circonstances particulières. En effet, la procédure d'urgence s'applique lorsqu'il n'y a pas assez de temps pour lancer un appel d'offres formel parce qu'un nouveau transporteur aérien doit être trouvé rapidement. Les autorités doivent toutefois contacter le plus rapidement possible plusieurs transporteurs aériens susceptibles d'être intéressés par l'exploitation de vols sur la liaison concernée. Il s'agit généralement de transporteurs aériens déjà actifs dans la région et/ou ayant participé à la dernière procédure d'appel d'offres.
111. L'État membre concerné informe immédiatement la Commission et les autres États membres concernés de la procédure d'urgence et de ses motifs⁽⁹⁰⁾. Il est recommandé que l'État membre informe également la Commission de tout contact avec d'autres transporteurs aériens et de l'issue de ces contacts. La Commission peut également publier un avis au *Journal officiel de l'Union européenne*, bien que cette publication ne soit pas requise dans le cas de la procédure d'urgence.
112. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut, conformément à la procédure consultative concernée, suspendre la procédure d'urgence si, après examen, elle considère qu'elle ne satisfait pas aux exigences de la procédure d'urgence prévues par le règlement ou est en toute autre façon contraire au droit de l'Union européenne⁽⁹¹⁾.

10. PROCÉDURES D'APPELS D'OFFRES RELATIVES AUX OSP ET LIEN AVEC LES RÈGLES DE PASSATION DES MARCHÉS PUBLICS

113. Les procédures prévues par le règlement n° 1008/2008 doivent toujours être appliquées lors de l'organisation d'appels d'offres pour les marchés publics de services aériens. Lorsqu'elle conclut un contrat de service public, l'autorité compétente d'un État membre doit respecter les règles applicables aux marchés publics. Le 26 février 2014, le Parlement européen et le Conseil ont adopté les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE⁽⁹²⁾ (ci-après la «directive 2014/24» et la «directive 2014/25»), qui établissent les règles relatives aux contrats de service public.
114. Le même jour, le Parlement européen et le Conseil ont adopté une nouvelle directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession de services⁽⁹³⁾ (ci-après la «directive 2014/23») et selon l'expérience de la Commission, la plupart des marchés attribués en application de l'article 17 du règlement n° 1008/2008 constituent des «concessions de services» au sens de cette nouvelle directive. En particulier, par ces contrats, l'autorité compétente confie la fourniture des services aériens à un seul transporteur aérien pendant une certaine période. Le transporteur aérien est tenu d'offrir le service de transport stipulé dans le contrat, normalement contre une compensation financière de la part de l'autorité⁽⁹⁴⁾. En principe, le transporteur aérien supporte le risque d'exploitation (si ce n'est pas le cas, un tel contrat peut en principe être considéré comme un marché public au sens des directives 2014/24 ou 2014/25), y compris le risque lié à la demande pour ses services de transport, puisque les autorités compétentes ne garantissent généralement pas dans le contrat que le transporteur aérien amortira tous les investissements effectués et les coûts encourus lors de l'exécution de ses obligations contractuelles⁽⁹⁵⁾. La qualification en tant que concession est importante, étant donné que l'article 10, paragraphe 3, de la directive 2014/23 sur l'attribution de contrats de concession stipule explicitement que celle-ci ne s'applique pas aux concessions relatives à des services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens du règlement n° 1008/2008. Dans les rares cas où le contrat pourrait être considéré comme un contrat de service public couvert par la directive 2014/24 ou la directive 2014/25, selon le cas, la directive applicable s'appliquerait en principe en même temps que le règlement n° 1008/2008, ce dernier, en tant que *lex specialis*, prévalant en cas de conflit.

⁽⁸⁹⁾ Comme toujours, les règles en matière d'aides d'État doivent également être respectées.

⁽⁹⁰⁾ Article 16, paragraphe 12, dernier alinéa, première phrase, du règlement n° 1008/2008.

⁽⁹¹⁾ Ibidem, deuxième phrase.

⁽⁹²⁾ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65). Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

⁽⁹³⁾ Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

⁽⁹⁴⁾ Voir également l'affaire C-205/99, *Analir/Administración General del Estado*, ECLI:EU:C:2001:107, points 63 et 65.

⁽⁹⁵⁾ La différence de niveau de risque aurait également un effet sur la définition du bénéfice raisonnable.

11. POUVOIRS D'ENQUÊTE ET DE DÉCISION DE LA COMMISSION

115. Les États membres adoptent toutes les mesures nécessaires pour garantir que toute décision (y compris les décisions d'attribution) en matière d'OSP peut être réexaminée d'une manière effective et dans les plus brefs délais pour cause d'infraction au droit de l'Union européenne ou à la réglementation nationale qui le met en œuvre ⁽⁹⁶⁾.
116. Conformément à l'article 18, paragraphe 1, du règlement, la Commission peut demander à l'État membre de communiquer, dans un délai de deux mois, un document justifiant l'obligation de service public et la conformité de cette dernière avec critères énoncés à l'article 16, une analyse de l'économie de la région, une analyse de la proportionnalité entre les obligations envisagées et les objectifs de développement économique et, enfin, une analyse des services aériens existants, le cas échéant, et des autres modes de transport disponibles pouvant être considérés comme des substituts éventuels à l'obligation envisagée. Le droit de recevoir les documents et les analyses visés à l'article 18, paragraphe 1, point a) à d), permet à la Commission d'être informée de l'OSP et de sa justification. Ces documents élaborés par l'État membre concerné peuvent également clarifier le contexte de l'OSP et sa conformité en vertu du règlement.
117. La Commission procède à une enquête, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, en vertu de l'article 18, paragraphe 2, du règlement.
118. Conformément à l'article 18, paragraphe 2, la Commission décide ⁽⁹⁷⁾, en tenant compte de tous les facteurs à prendre en considération, si les articles 16 et 17 doivent continuer à s'appliquer à la liaison en question. L'objectif est de garantir l'application correcte de la réglementation applicable tant à l'imposition de l'OSP en tant que telle qu'à la limitation de l'accès au titre de l'article 16, paragraphe 9, et le montant éventuel de la compensation octroyée.

⁽⁹⁶⁾ Article 18, paragraphe 1, du règlement n° 1008/2008. Il incombe aux États membres de décider si ces mesures sont prises par un organe administratif ou judiciaire.

⁽⁹⁷⁾ En appliquant la procédure consultative conformément à l'article 18, paragraphe 2, du règlement n° 1008/2008.

ANNEXE I

Questionnaire élaboré par la DG COMP et la DG MOVE pour la notification des OSP à la Commission

Notification d'une obligation de service public (OSP) imposée en vertu des articles 16 et 17 du règlement (CE) n° 1008/2008 ⁽¹⁾

* Veuillez joindre ce formulaire à ceux qui doivent être envoyés à la DG MOVE en vue de leur publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

* Le formulaire doit être transmis à l'adresse suivante: MOVE-PSO@ec.europa.eu

* Joindre aux pages 1 et 2 la notification de l'imposition de l'OSP.

* Joindre à la page 3 la notification de l'appel d'offres.

Informations sur la région		
Région desservie par l'OSP ⁽²⁾		
Type de liaison	S'agit-il d'une zone périphérique ou d'une zone de développement? S'agit-il d'une liaison à faible trafic considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport?	
Justification relative aux besoins de la région ⁽³⁾		

Informations sur la ou les liaisons		
Depuis quand l'OSP est-elle imposée sur la liaison ⁽⁴⁾ ?		
Trafic total sur la liaison au cours des deux dernières années (exprimé en nombre de passagers)		
Trafic total ⁽⁵⁾ dans les aéroports desservis au cours des deux dernières années	Aéroport de destination (desservant la région concernée)	
	Aéroport d'origine	

Informations sur les services aériens de substitution	
Aéroports de substitution à l'aéroport de destination/d'origine ⁽⁶⁾	

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

⁽²⁾ Veuillez indiquer en particulier les villes à desservir par les liaisons OSP.

⁽³⁾ Veuillez indiquer les raisons mentionnées à l'article 16, paragraphe 1, et à l'article 16, paragraphe 3, point a), du règlement n° 1008/2008 qui justifient la nécessité d'imposer une OSP.

⁽⁴⁾ Veuillez joindre le texte de la dernière imposition ou modification de l'OSP en vertu du règlement n° 1008/2008 ou, le cas échéant, du règlement n° 2408/92.

⁽⁵⁾ Passagers au départ et à l'arrivée.

⁽⁶⁾ Cette liste doit comprendre au minimum les aéroports situés dans un rayon de 150 kilomètres ou dans une isochrone de 90 minutes de la ou des villes de la région concernée.

Informations sur les services aériens de substitution

Description des services aériens de substitution (fréquences, horaires, escales, caractère saisonnier)	
Comparaison de la durée des déplacements entre le service aérien couvert par les OSP et les services de substitution	
Conclusion sur l'absence d'une solution de substitution valable pour les passagers	

Informations sur les modes de transport de substitution

Autres modes de transport disponibles (veuillez cocher la case correspondante)	Maritimes?		Ferroviaires?		Routiers?	
Description des services proposés par les modes de transport de substitution (fréquences, horaires, escales, caractère saisonnier)						
Comparaison de la durée des déplacements entre le service aérien couvert par les OSP et les services de substitution						
Conclusion sur l'absence d'une solution de substitution valable pour les passagers						

Informations sur l'OSP:

Brève présentation de l'OSP en termes de tarifs, d'horaires, de fréquences et de capacité	
Comment ces aspects du service ont-ils été établis?	

Informations sur l'appel d'offres

Précisez si l'appel d'offres porte sur plusieurs liaisons pour des raisons d'efficacité opérationnelle	
Précisez si l'appel d'offres vise à offrir l'exclusivité, sans compensation financière. Dans la négative, veuillez expliquer pourquoi cette option n'est pas appropriée	
Précisez si une compensation financière a été proposée et pour quel montant	
Précisez comment la compensation proposée dans l'appel d'offres et le cahier des charges a été calculée	

Informations concernant les aides d'État

Les services de la Commission souhaitent attirer l'attention des autorités nationales sur le fait que le respect des exigences du règlement n° 1008/2008 est sans préjudice de l'évaluation au regard des règles relatives aux aides d'État d'une éventuelle compensation financière octroyée en vertu de l'article 17, paragraphe 8, dudit règlement (voir notamment le point 68 de la communication de la Commission du 20 décembre 2011 sur l'application des règles en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général ⁽¹⁾).

En particulier, la conformité d'une telle compensation avec l'article 17, paragraphes 3 et 8, et avec l'article 16, paragraphe 10, du règlement n° 1008/2008 n'est pas suffisante pour considérer que les quatre conditions cumulatives de l'arrêt *Altmark* ⁽²⁾ sont remplies. Il incombe aux autorités nationales de vérifier si ces quatre conditions sont remplies par toute compensation accordée conformément à l'article 17, paragraphe 8, du règlement n° 1008/2008. Si tel n'est pas le cas, la compensation en question constitue une aide d'État (une aide *de minimis* au sens du règlement n° 360/2012 est réputée ne pas remplir tous les critères de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE et n'est donc pas soumise à l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité ⁽³⁾).

Ces aides d'État peuvent être déclarées compatibles et exemptées de l'obligation de notification si les critères de la décision de la Commission sur les aides d'État sous forme de compensations de service public ⁽⁴⁾ sont remplis. Dans le cas contraire, l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité s'applique. La compensation peut alors être déclarée compatible avec le marché intérieur sur la base de l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public ⁽⁵⁾. Afin de limiter le nombre de notifications, les États membres peuvent notifier des régimes d'aides plutôt que des mesures d'aide individuelles.

⁽¹⁾ JO C 8 du 11.1.2012, p. 4.

⁽²⁾ Affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, points 87 à 93. Ces quatre conditions sont les suivantes: 1. L'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies. 2. Les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis, de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes. 3. La compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. 4. Lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis* accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général (JO L 114 du 26.4.2012, p. 8).

⁽⁴⁾ Décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3). Il s'agit par exemple de liaisons vers des îles, sur lesquelles le trafic annuel au cours des deux exercices précédents n'a pas excédé 300 000 passagers.

⁽⁵⁾ JO C 8 du 11.1.2012, p. 15.

ANNEXE II

Extrait des dispositions relatives aux OSP contenues dans le règlement n° 1008/2008**Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte)**

Considérants 11 et 12 et articles 16 à 18:

considérant ce qui suit:

- (11) Afin de tenir compte des caractéristiques et des contraintes particulières que présentent les régions ultrapériphériques, en particulier leur éloignement, leur insularité et leur petite taille, et de la nécessité de les relier de manière adéquate aux régions centrales de la Communauté, des dispositions spécifiques concernant les règles en matière de durée de validité des contrats pour les obligations de service public applicables aux liaisons avec ces régions peuvent se justifier.
- (12) Il y a lieu de définir clairement et sans ambiguïté les conditions dans lesquelles il est permis d'imposer des obligations de service public, les procédures d'appel d'offres qui s'y rapportent devant par ailleurs permettre la participation d'un nombre suffisant de concurrents. La Commission devrait être en mesure d'obtenir toutes les informations dont elle a besoin pour pouvoir évaluer cas par cas la justification économique des obligations de service public.

*Article 16***Principes généraux applicables aux obligations de service public**

1. Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Cette obligation n'est imposée que dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation minimale de services aériens réguliers répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale, auxquelles le transporteur aérien ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial.

Les normes fixes imposées sur la liaison soumise à une obligation de service public de ce type sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

2. Au cas où d'autres modes de transport ne peuvent assurer un service continu avec au moins deux fréquences quotidiennes, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre de l'obligation de service public, que tout transporteur aérien communautaire qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres conditions de l'obligation de service public.

3. La nécessité et l'adéquation d'une obligation de service public envisagée sont évaluées par les États membres compte tenu:

- a) de la proportionnalité entre l'obligation envisagée et les besoins de développement économique de la région concernée;
- b) de la possibilité de recourir à d'autres modes de transport et de la capacité de ces modes de transport à répondre aux besoins considérés, notamment si des services ferroviaires d'une durée inférieure à trois heures sont déjà assurés sur la liaison envisagée, avec des fréquences et des correspondances suffisantes et des horaires satisfaisants;
- c) des tarifs des passagers et des conditions de transport aérien qui peuvent être proposés aux utilisateurs;
- d) de l'effet conjugué de l'exploitation de tous les transporteurs aériens exploitant ou comptant exploiter la liaison.

4. Lorsqu'un État membre souhaite imposer une obligation de service public, il communique le texte de la mesure envisagée pour imposer l'obligation de service public à la Commission, aux autres États membres concernés, aux aéroports concernés et aux transporteurs aériens assurant la liaison en question.

La Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* un avis:

- a) désignant les deux aéroports reliés par la liaison en question et les éventuelles escales;
- b) mentionnant la date d'entrée en vigueur de l'obligation de service public; et

c) indiquant l'adresse complète où le texte et l'ensemble des informations et/ou des documents se rapportant à l'obligation de service public sont mis à disposition sans retard et gratuitement par l'État membre concerné.

5. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4, en ce qui concerne les liaisons pour lesquelles le nombre prévu de passagers utilisant les services aériens est inférieur à 10 000 par an, l'avis relatif à une obligation de service public est publié soit au *Journal officiel de l'Union européenne*, soit au journal officiel national de l'État membre concerné.

6. La date d'entrée en vigueur d'une obligation de service public n'est pas antérieure à la date de publication de l'avis mentionné au paragraphe 4, deuxième alinéa.

7. Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des paragraphes 1 et 2, le transporteur aérien communautaire doit pouvoir procéder à la vente de sièges, à condition que le service aérien en question réponde à toutes les exigences fixées dans le cadre de l'obligation de service public. En conséquence, ce service aérien est considéré comme un service aérien régulier.

8. Lorsqu'une obligation de service public a été imposée en vertu des paragraphes 1 et 2, tout autre transporteur aérien communautaire est à tout moment autorisé à commencer des services aériens réguliers qui répondent à toutes les exigences fixées dans le cadre de l'obligation de service public, y compris la durée d'exploitation qui peut être requise conformément au paragraphe 2.

9. Nonobstant le paragraphe 8, si aucun transporteur aérien communautaire n'a commencé ou ne peut démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur une liaison, conformément à l'obligation de service public qui a été imposée sur cette liaison, l'État membre concerné peut limiter l'accès des services aériens réguliers sur cette liaison à un seul transporteur aérien communautaire pour une période maximale de quatre ans, à l'issue de laquelle la situation est réexaminée.

Cette période peut être portée à cinq ans si l'obligation de service public est imposée sur une liaison vers un aéroport desservant une région ultrapériphérique, telle que visée à l'article 299, paragraphe 2, du traité.

10. Le droit d'exploiter les services visés au paragraphe 9 est concédé après appel d'offres conformément à l'article 17, soit pour une seule liaison, soit, dans les cas où des raisons d'efficacité opérationnelle le justifient, pour un groupe de liaisons, à tout transporteur aérien communautaire autorisé à exploiter de tels services aériens. Pour des raisons d'efficacité administrative, un État membre peut lancer un appel d'offres unique couvrant différentes liaisons.

11. Une obligation de service public est réputée éteinte si aucun service aérien régulier n'a été exploité pendant une période de douze mois sur la liaison soumise à cette obligation.

12. En cas d'interruption inopinée de service par le transporteur aérien communautaire sélectionné conformément à l'article 17, l'État membre concerné peut, en cas d'urgence, désigner d'un commun accord un autre transporteur aérien communautaire pour exécuter l'obligation de service public pendant une période maximale de sept mois, non renouvelable, moyennant le respect des conditions suivantes:

- a) toute compensation versée par l'État membre est effectuée dans le respect de l'article 17, paragraphe 8;
- b) le choix est opéré parmi les transporteurs aériens communautaires conformément aux principes de transparence et de non-discrimination;
- c) un nouvel appel d'offres est lancé.

La Commission et les États membres concernés sont informés sans retard de la procédure d'urgence et de ses motifs. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut, conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, suspendre la procédure si, après examen, elle considère qu'elle ne satisfait pas aux exigences du présent paragraphe ou est en toute autre façon contraire au droit communautaire.

Article 17

Procédure d'appel d'offres pour l'obligation de service public

1. L'appel d'offres prévu par l'article 16, paragraphe 10, est effectué selon la procédure énoncée aux paragraphes 2 à 10 du présent article.

2. L'État membre concerné communique le texte intégral de l'appel d'offres à la Commission, sauf lorsque, conformément à l'article 16, paragraphe 5, il a annoncé l'obligation de service public par la publication d'un avis dans son journal officiel national. Dans ce cas, l'appel d'offres est également publié au journal officiel national.

3. L'appel d'offres et le contrat qui en résulte couvrent notamment les points suivants:

- a) les normes requises par l'obligation de service public;
- b) les règles concernant la modification et la résiliation du contrat, notamment pour tenir compte des modifications imprévisibles;
- c) la durée de validité du contrat;

- d) les sanctions en cas de non-respect du contrat;
- e) les paramètres objectifs et transparents sur lesquels se fonde le calcul de la compensation éventuelle pour l'exécution des obligations de service public.

4. La Commission assure la publicité de l'appel d'offres par un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne*. Le délai de soumission des offres n'est pas inférieur à deux mois après le jour de la publication dudit avis. Dans l'hypothèse où l'appel d'offres concerne une liaison dont l'accès a déjà été limité à un seul transporteur conformément à l'article 16, paragraphe 9, il est publié au moins six mois avant le début de la nouvelle concession, de manière à permettre une évaluation de la nécessité de maintenir l'accès restreint.

5. L'avis contient les informations suivantes:

- a) État(s) membre(s) concerné(s);
- b) liaison aérienne concernée;
- c) durée de validité du contrat;
- d) adresse complète où le texte de l'appel d'offres et l'ensemble des informations et/ou documents pertinents se rapportant à l'appel d'offres et à l'obligation de service public sont mis à disposition par l'État membre concerné;
- e) délai de soumission des offres.

6. Le ou les États membres concernés communiquent sans retard et gratuitement toutes les informations et tous les documents pertinents demandés par les parties intéressées par ledit appel d'offres.

7. La sélection parmi les offres présentées est opérée le plus rapidement possible compte tenu de l'adéquation du service et notamment des prix et des conditions qui peuvent être proposés aux usagers ainsi que du coût de la compensation requise, le cas échéant, du ou des États membres concernés.

8. L'État membre concerné peut verser une compensation à un transporteur aérien sélectionné en vertu du paragraphe 7, pour avoir respecté les normes découlant d'une obligation de service public imposée en vertu de l'article 16. Cette compensation ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le transporteur aérien ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

9. La Commission est informée par écrit et sans retard des résultats de l'appel d'offres et de la procédure de sélection par l'État membre, qui lui fournit notamment les informations suivantes:

- a) nombre et noms des soumissionnaires et informations sur les entreprises de ceux-ci;
- b) éléments sur l'exploitation fournis dans les offres;
- c) compensation demandée dans les offres;
- d) nom du soumissionnaire retenu.

10. À la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut demander aux États membres de communiquer, dans un délai d'un mois, tous les documents relatifs à la sélection d'un transporteur aérien pour l'exécution d'une obligation de service public. Dans l'hypothèse où les documents demandés ne sont pas communiqués dans le délai, la Commission peut décider de suspendre l'appel d'offres conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2.

Article 18

Examen des obligations de service public

1. Les États membres adoptent toutes les mesures nécessaires pour garantir que toute décision prise en vertu des articles 16 et 17 puisse être réexaminée d'une manière effective et, en particulier, dans les plus brefs délais au motif qu'elle contrevient au droit communautaire ou à la réglementation nationale qui le met en œuvre.

En particulier, à la demande d'un État membre ou de sa propre initiative, la Commission peut demander aux États membres de communiquer, dans un délai de deux mois:

- a) un document justifiant l'obligation de service public et la conformité de cette dernière aux critères énoncés à l'article 16;
- b) une analyse de l'économie de la région;
- c) une analyse de la proportionnalité entre les obligations envisagées et les objectifs de développement économique;
- d) une analyse des services aériens existants, le cas échéant, et des autres modes de transport disponibles pouvant être considérés comme des substituts éventuels à l'obligation envisagée.

2. À la demande d'un État membre qui estime que le développement d'une liaison est indûment restreint par le libellé des articles 16 et 17, ou de sa propre initiative, la Commission procède à une enquête et, dans un délai de six mois à partir de la réception de la demande et conformément à la procédure visée à l'article 25, paragraphe 2, décide, en tenant compte de tous les facteurs à prendre en considération, si les articles 16 et 17 doivent continuer à s'appliquer à la liaison en question.

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire M.7746 — Teva/Allergan Generics)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2017/C 194/02)

Le 10 mars 2016, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché intérieur. Cette décision se fonde sur l'article 6, paragraphe 1, point b), en liaison avec l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾. Le texte intégral de la décision n'est disponible qu'en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il pourrait contenir. Il pourra être consulté:

- dans la section consacrée aux concentrations, sur le site internet de la DG Concurrence de la Commission (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ce site permet de rechercher des décisions concernant des opérations de concentration à partir du nom de l'entreprise, du numéro de l'affaire, de la date ou du secteur d'activité,
- sur le site internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>), qui offre un accès en ligne au droit de l'Union européenne, sous le numéro de document 32016M7746.

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire M.8503 — Goldman Sachs/Eurazeo/Dominion Web Solutions)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2017/C 194/03)

Le 8 juin 2017, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché intérieur. Cette décision se fonde sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾. Le texte intégral de la décision n'est disponible qu'en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il pourrait contenir. Il pourra être consulté:

- dans la section consacrée aux concentrations, sur le site internet de la DG Concurrence de la Commission (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Ce site permet de rechercher des décisions concernant des opérations de concentration à partir du nom de l'entreprise, du numéro de l'affaire, de la date ou du secteur d'activité,
- sur le site internet EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>), qui offre un accès en ligne au droit de l'Union européenne, sous le numéro de document 32017M8503.

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

IV

*(Informations)*INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

CONSEIL

DÉCISION DU CONSEIL

du 8 juin 2017

**portant renouvellement du conseil de direction du Centre européen pour le développement de la
formation professionnelle**

(2017/C 194/04)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le règlement (CEE) n° 337/75 du Conseil du 10 février 1975 portant création d'un Centre européen pour le développement de la formation professionnelle ⁽¹⁾, et notamment son article 4,

vu la candidature présentée par le gouvernement hongrois,

considérant ce qui suit:

- (1) Par ses décisions du 14 juillet 2015 ⁽²⁾ et du 14 septembre 2015 ⁽³⁾, le Conseil a nommé les membres du conseil de direction du Centre européen pour le développement de la formation professionnelle pour la période allant du 18 septembre 2015 au 17 septembre 2018.
- (2) Un siège de membre du conseil de direction du Centre dans la catégorie des représentants des gouvernements est vacant pour la Hongrie à la suite de la démission de M. Lázló ODROBINA.
- (3) Il y a lieu de nommer les membres dudit conseil de direction pour la durée du mandat restant à courir, soit jusqu'au 17 septembre 2018,

DÉCIDE:

Article premier

Est nommée membre du conseil de direction du Centre européen pour le développement de la formation professionnelle pour la durée du mandat restant à courir, soit jusqu'au 17 septembre 2018:

REPRÉSENTANTS DES GOUVERNEMENTS

HONGRIE

M^{me} Krisztina VUJKOV TOMORNÉ

⁽¹⁾ JO L 39 du 13.2.1975, p. 1.

⁽²⁾ JO C 232 du 16.7.2015, p. 2.

⁽³⁾ JO C 305 du 16.9.2015, p. 2.

Article 2

La présente décision est publiée, pour information, au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Luxembourg, le 8 juin 2017.

Par le Conseil

Le président

K. SIMSON

COMMISSION EUROPÉENNE

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

16 juin 2017

(2017/C 194/05)

1 euro =

	Monnaie	Taux de change		Monnaie	Taux de change
USD	dollar des États-Unis	1,1167	CAD	dollar canadien	1,4766
JPY	yen japonais	124,33	HKD	dollar de Hong Kong	8,7108
DKK	couronne danoise	7,4361	NZD	dollar néo-zélandais	1,5441
GBP	livre sterling	0,87453	SGD	dollar de Singapour	1,5457
SEK	couronne suédoise	9,7370	KRW	won sud-coréen	1 265,35
CHF	franc suisse	1,0885	ZAR	rand sud-africain	14,3831
ISK	couronne islandaise		CNY	yuan ren-min-bi chinois	7,6089
NOK	couronne norvégienne	9,4615	HRK	kuna croate	7,3995
BGN	lev bulgare	1,9558	IDR	rupiah indonésienne	14 849,32
CZK	couronne tchèque	26,233	MYR	ringgit malais	4,7756
HUF	forint hongrois	307,91	PHP	peso philippin	55,614
PLN	zloty polonais	4,2184	RUB	rouble russe	64,2300
RON	leu roumain	4,5835	THB	baht thaïlandais	37,923
TRY	livre turque	3,9225	BRL	real brésilien	3,6681
AUD	dollar australien	1,4683	MXN	peso mexicain	20,0887
			INR	roupie indienne	71,9515

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

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION**du 15 juin 2017****relative à la publication au *Journal officiel de l'Union européenne* de la demande de modification du cahier des charges d'une dénomination du secteur vitivinicole visée à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil [Almansa (AOP)]**

(2017/C 194/06)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 97, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Espagne a introduit une demande de modification du cahier des charges de la dénomination «Almansa» conformément à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013.
- (2) La Commission a examiné cette demande et constaté que les conditions établies aux articles 93 à 96, à l'article 97, paragraphe 1, ainsi qu'aux articles 100, 101 et 102 du règlement (UE) n° 1308/2013, sont remplies.
- (3) Afin de permettre la présentation des déclarations d'opposition conformément à l'article 98 du règlement (UE) n° 1308/2013, il convient dès lors de publier au *Journal officiel de l'Union européenne* la demande de modification du cahier des charges de la dénomination «Almansa»,

DÉCIDE:

Article unique

La demande de modification du cahier des charges de la dénomination «Almansa» (AOP) conformément à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013, figure à l'annexe de la présente décision.

Conformément à l'article 98 du règlement (UE) n° 1308/2013, un droit d'opposition à la modification du cahier des charges visée au premier alinéa du présent article est conféré pendant deux mois à partir de la date de la publication de la présente décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 15 juin 2017.

Par la Commission

Phil HOGAN

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

ANNEXE

«ALMANSA»

AOP-ES-A0044-AM03

Date de dépôt de la demande: 31 août 2015

Demande de modification du cahier des charges**1. Règles applicables à la modification**

Article 105 du règlement n° 1308/2013 – Modification non mineure

2. Description et motifs de la modification**2.1. Description du produit**

Les modifications apportées sont dues aux changements survenus sur le marché du vin où le consommateur demande de plus en plus des vins de faible teneur en alcool et des vins de nouvelles variétés vinifères qui se sont adaptées de manière optimale à nos sols et à notre climat.

Par ailleurs, on précise le titre alcoométrique acquis par les vins blanc jeune, rosé, rouge jeune et rouge «roble» pour les vins demi-secs, demi-doux et doux, en indiquant un degré d'alcool minimum de 9 % pour ce type de vins.

En raison de la demande et de la concurrence du marché, l'appellation d'origine Almansa mise sur l'élaboration des vins mousseux de qualité qui s'ouvrent à un nouveau marché et continuent à promouvoir l'appellation d'origine Almansa.

C'est pourquoi, sous ce point, on fixe les paramètres à respecter dans l'élaboration des vins mousseux de qualité portant l'appellation d'origine Almansa.

2.2. Pratiques œnologiques utilisées

Pour le vin blanc jeune, le vin rouge jeune, le vin blanc fermenté en barrique et le vin blanc «Crianza», on élimine la pression maximum de pressage, en maintenant constant le rendement maximum de récolte. Le rendement de la récolte est le rendement mesuré et c'est en fonction de lui qu'on détermine la limite de pression à laquelle doit fonctionner le pressage.

Pour le vin rosé jeune, on élimine la limite concernant la durée de macération parce que, pour l'élaboration d'un vin, il n'est pas possible de fixer les durées minimale et maximale de macération puisque cette durée dépendra du degré de maturité du raisin, de la température du moût pendant le processus de macération et de la variété du raisin. On évitera ainsi que les vins rosés aient une couleur trop marquée, un tanin trop fort, soient très robustes et difficilement commercialisables.

On ajoute un nouveau paragraphe pour les vins mousseux de qualité, précisant que les vins mousseux de qualité doivent s'adapter aux exigences énoncées à la lettre C de l'annexe II du règlement (CE) n° 606/2009. Avec ces vins, on élaborera l'appellation d'origine Almansa. En outre, il sera possible d'indiquer le type de fermentation selon les dispositions de l'article 66, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 607/2009 de la Commission.

2.3. Délimitation de l'aire géographique

Dans ce paragraphe, il est demandé de modifier la façon de délimiter la zone géographique en la définissant par municipalités, alors qu'elle est actuellement définie par polygones cadastraux. De 1975 (arrêté 16414 du 19 mai 1975 qui régit l'appellation d'origine Almansa et son conseil régulateur) à 2006 (arrêté 01-02-2006 de la Consejería de Agricultura, établissant les normes de production et régissant d'autres caractéristiques ou spécifications techniques des vins portant l'appellation d'origine Almansa), la zone géographique était définie par les communes; en 2006, la norme de production de ces vins a été modifiée et la zone géographique définie par polygones cadastraux.

La définition actuelle de la zone géographique a été déterminée en fonction des superficies plantées en vignes. Cette aire géographique n'est pas continue, présente des îles entre les polygones cadastraux indiquées dans la norme de production et ne correspond pas à l'aire de production historique de la D.O. Almansa, étant donné que les zones non incluses respectent les conditions de production du JO Almansa et devraient donc figurer dans le cahier des charges. La modification présentée évitera des erreurs à l'avenir dues au remembrement et à des changements de nomenclature/numérotation de polygones cadastraux dans le cadastre.

C'est pourquoi on demande que la définition de l'aire géographique de l'appellation d'origine Almansa comprenne les parcelles et pièces de vigne situées dans les communes suivantes:

- Almansa,
- Alpera,
- Bonete,
- Corral Rubio,
- Higuera,uela,
- Hoya Gonzalo,
- Pétrola,
- la zone de la municipalité de Chinchilla, correspondant à son quartier de Villar de Chinchilla, délimité par la voie de service AB-402, (allant de Horna à Venta de Alhama), limitrophe d'un côté des communes de Pétrola et de Corral Rubio et de l'autre, des communes de Bonete, Higuera,uela et Hoya Gonzalo.

Toutes ces communes représentent une surface homogène où les conditions pédologiques et climatiques sont comparables et présentent les caractéristiques exigées par le cahier des charges de l'appellation d'origine Almansa, telles qu'elles figuraient dans la norme de production de ces vins avant 2006.

2.4. Cépages

On inclut la variété de raisin noir «Pinot Noir» (comme variété secondaire) puisqu'elle est implantée dans la zone géographique depuis 2000 et permet d'obtenir des vins de la qualité exigée par l'AO Almansa.

2.5. Lien

Ce paragraphe précise les liens existants avec l'aire géographique en ce qui concerne les vins mousseux de qualité.

Les conditions pédoclimatiques, l'emplacement de l'aire, l'expérience des viticulteurs comme producteurs de vins et les variétés de l'appellation d'origine sont les conditions propices permettant de produire des raisins ayant la qualité exigée pour l'appellation d'origine utilisés dans l'élaboration de vins mousseux de qualité.

2.6. Noms et adresses des autorités de contrôle

On indique le nom et l'adresse des autorités de contrôle en fonctions au moment de la présentation de la demande de modification et on conserve le lien internet où il est possible de consulter les données actualisées des autorités de contrôle de l'AOP Almansa.

DOCUMENT UNIQUE

1. Dénomination

Almansa

2. Type d'indication géographique

AOP — Appellation d'origine protégée

3. Catégories de produits de la vigne

- 1. Vin
- 5. Vin mousseux de qualité

4. Description du ou des vins

Vins jeunes blanc et rosé, secs

Les vins blancs sont légers, d'un titre alcoométrique moyen, d'un jaune soutenu et modérément aromatiques.

Les vins rosés ont une couleur allant de rose fraise à framboise. Ils sont frais, légers, et d'une acidité moyenne. En bouche, ils sont gais et fruités.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique total maximal (en % du volume):	11,5
Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	11,5

Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	10
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	180

Vins jeunes blanc et rosé, demi-secs, demi-doux et doux

Pour ce qui est de leur apparence et de leur parfum, ils ressemblent aux vins secs de la même variété.

Quant à leur goût, il est équilibré pour ce qui est de leur titre alcoométrique, leur acidité et leur teneur en sucre résiduel.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique total maximal (en % du volume):	11,5
Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	9
Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	10
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	180

Vin blanc fermenté en fût et vin blanc «Crianza»

Pour ce qui est de son apparence, il est propre et brillant, de couleur jaune paille et/ou avec des tonalités or.

Au nez, il présente des arômes primaires avec des arômes tertiaires de grillé provenant du fût. Intensité moyenne à élevée.

En bouche, il est équilibré, doux aux papilles, avec un arrière-goût fruité et des notes de bois brut.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique total maximal (en % du volume):	11,5
Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	11,5
Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	11,7
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	180

Vin rouge jeune et vin rouge «roble», secs

Les vins rouges ont une couleur sobre et lumineuse, dans les tons de violet/grenat et/ou pourpre. Leur excellent niveau d'acidité permet un vieillissement et une conservation prolongés. Les vins ont un arôme et une intensité de couleur très élevés, et présentent un bel assemblage d'intensité moyenne.

Ce sont des vins ayant du corps, charnus, avec une robe ample, équilibrés et au caractère légèrement tannique. Ceux qui ont séjourné en fûts de chêne ont une persistance moyenne et arôme rétronasal avec touches de grillé.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique total maximal (en % du volume):	12
Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	12
Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	11,7
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	150

Vin rouge jeune et vin rouge jeune «Roble», demi-secs, demi-doux et doux.

Pour ce qui est de leur apparence et de leur parfum, ils ressemblent aux vins secs de la même variété.

Quant à leur goût, il est équilibré pour ce qui est de leur titre alcoométrique, leur acidité et leur teneur en sucre résiduel.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique total maximal (en % du volume):	12
Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	9
Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	11,7
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	150

Vins rouges «Crianza», «Reserva» et «Gran reserva»

De couleur rouge cerise ou rubis, avec d'éventuelles tonalités tuilées. Robe moyenne-intense ou moyenne.

Bel assemblage d'arômes fruités et de fût ou arômes d'épices Intensité moyenne-élevée ou élevée.

Vin structuré doté d'une tannicité moyenne et d'un arrière-goût harmonieux et persistant. *Acidité volatile maximale: 15 meq/l pour les vins vieillis.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique total maximal (en % du volume):	12
Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	12
Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	16,7
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	150

Vin mousseux de qualité

Bulles fines et persistantes, pour les vins blancs des tons pâles à dorés et brillants, pour les rosés des tons rosés à tuilés. Arômes propres et fruités; dans les vins de réserve, les arômes sont intenses. En bouche, ils sont équilibrés et gouleyants.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique total maximal (en % du volume):	11
Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	10
Acidité totale minimale:	4 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	13,3
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	185

5. Pratiques vitivinicoles

a) Pratiques œnologiques essentielles

Pratique œnologique spécifique

Le processus de fermentation alcoolique doit s'effectuer jusqu'à l'épuisement total des sucres fermentescibles; la température appropriée pour obtenir les arômes primaires caractéristiques ne doit pas dépasser 20 °C pour les vins blancs, 25 °C pour les vins rosés et 28 °C pour les vins rouges. La fermentation pourra être interrompue afin de conserver les sucres résiduels, ou bien, à partir de vins secs, en recourant à l'édulcoration au moyen de moûts concentrés rectifiés provenant de la zone de production.

Les vins pourront subir une période de vieillissement qui, pour les vins «Crianza», «Reserva» et «Gran reserva», sera respectivement de 18, 24 et 36 mois. Les fûts seront en bois de chêne, d'une contenance de 330 litres.

Les vins mousseux de qualité devront s'adapter aux exigences de l'annexe II du règlement (CE) n° 606/2009.

b) Rendements maximaux

Variétés de vins blancs provenant de vignes taillées en gobelet

7 860 kg de raisins par hectare

Variétés de vins blancs provenant de vignes taillées en gobelet

55 hl par hectare

Variétés de vins rouges provenant de vignes taillées en gobelet

6 430 kg de raisins par hectare

Variétés de vins rouges provenant de vignes taillées en gobelet

45 hl par hectare

Variétés de vins blancs provenant de vignes taillées en espaliers

11 430 kg de raisins par hectare

Variétés de vins blancs provenant de vignes taillées en espaliers

80 hl par hectare

Variétés de vins rouges provenant de vignes taillées en espaliers

10 000 kg de raisins par hectare

Variétés de vins rouges provenant de vignes taillées en espaliers

70 hl par hectare

6. Zone délimitée

Elle comprend les parcelles et pièces de vigne situées dans les communes suivantes: Almansa, Alpera, Bonete, Corral Rubio, Higuereula, Hoya Gonzalo, Pétrola et Chinchilla, zone délimitée par la voie de service AB-402, (allant de Horna à Venta de Alhama), limitrophe d'un côté des municipalités de Pétrola et de Corral Rubio et de l'autre, des municipalités de Bonete, Higuereula et Hoya Gonzalo.

7. Cépages principaux

Verdejo

Garnacha Tintorera

Monastrell

8. Description du ou des liens

Vin

1) Informations détaillées sur l'aire géographique (facteurs naturels et humains)

L'aire géographique qui comprend l'appellation d'origine Almansa est un haut plateau limitrophe à l'est, par le couloir d'Almansa, de l'ancien royaume de Valence. Cet endroit a marqué pendant des siècles le passage des terres du Levant vers la Castille. Le principal critère de distinction du territoire qui comprend l'appellation d'origine Almansa, par rapport aux terres du Levant, est la différence d'altitude qui passe de 400 mètres (dans le village voisin de Fuente La Higuera) à 700 mètres (à Almansa) au-dessus du niveau de la mer, alors que ces deux villes ne sont distantes que de 15 km. Le climat est de type continental extrême, avec des hivers très froids et secs qui alternent avec des étés très chauds. Les précipitations se concentrent au printemps et à la fin de l'été, la pluviométrie moyenne ne dépassant pas 250 mm par an.

Le sol est généralement riche en calcaire et présente une alternance de zones pierreuses au substrat peu épais et d'autres zones plus sableuses et profondes. Ce ne sont en général pas des terres très fertiles, produisant de faibles rendements à l'hectare.

Les communes qui composent l'appellation d'origine Almansa se trouvent toutes à l'intérieur de la province d'Albacete. Il s'agit d'une zone éminemment rurale dont la principale agglomération urbaine est la ville d'Almansa elle-même avec ses 26 000 habitants, l'agriculture constituant la première ressource de la région. L'appellation d'origine Almansa a été créée en 1966.

2) Informations sur la qualité ou les caractéristiques du vin dues fondamentalement ou exclusivement au milieu géographique.

Le climat continental semi-aride de la zone de production de l'appellation d'origine Almansa, associé à un sol peu fertile, facilite un autocontrôle de la production dans les vignes, la moyenne par hectare étant de 4 500 kg. Ce faible rendement par pied augmente la concentration chromatique, la concentration de tanins et la richesse aromatique des vins rouges. Durant la phase de maturation, l'élévation au-dessus du niveau de la mer permet une inversion thermique nocturne très marquée. Ce phénomène favorise la production de vins de grande qualité.

3) Lien entre les caractéristiques de la zone géographique et la qualité du vin

La zone de production de l'appellation d'origine Almansa se trouve dans une région de transition, les vignobles se situent sur des terres de plaines, caractérisées par des sols perméables, riches en calcaire et pauvres en substances nutritives; en outre, la pluviométrie moyenne est faible, ne dépassant pas 250 mm par an. La faible pluviométrie, la perméabilité des sols et le bas rendement permettent d'obtenir des vins d'un arôme et d'une intensité chromatique très élevés.

Vin mousseux de qualité

1) Informations détaillées sur l'aire géographique (facteurs naturels et humains)

Le climat extrême, marqué par des hivers très froids et secs et des étés très chauds dans la zone de production ainsi que l'altitude moyenne, les sols riches en calcaire et la tradition viticole de l'appellation d'origine Almansa constituent les conditions appropriées pour produire des raisins ayant la qualité exigée et les conditions idéales pour élaborer des vins mousseux de qualité.

2) Informations sur la qualité ou les caractéristiques du vin dues fondamentalement ou exclusivement au milieu géographique.

Les faibles précipitations et les sols peu fertiles donnent un faible rendement de raisins par hectare, ce qui confère aux vins mousseux de qualité de l'appellation d'origine Almansa ampleur et équilibre, et leur permet de présenter des bulles fines et persistantes.

3) Lien entre les caractéristiques de la zone géographique et la qualité du vin.

Les températures extrêmes et la richesse du sol en calcaire permettent de cultiver les variétés autorisées conférant aux vins ampleur et équilibre; de même, la sécheresse, les faibles rendements et l'ensoleillement ainsi qu'un titre alcoométrique naturel permettent de produire les vins mousseux de qualité présentant les degrés d'alcool définis.

9. Autres conditions essentielles

Cadre juridique:

Dans la législation nationale

Type de condition supplémentaire:

Dispositions complémentaires relatives à l'étiquetage

Description de la condition:

Pour utiliser la mention d'une variété de vigne déterminée et unique, il est nécessaire qu'au moins 86 % du raisin soit issu de ladite variété et que cela soit consigné dans les registres des vins.

10. Lien vers le cahier des charges du produit

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20131202_PLIEGO_DOP_ALMANSA.pdf

DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION**du 16 juin 2017****relative à la publication au *Journal officiel de l'Union européenne* de la demande de modification du cahier des charges d'une dénomination du secteur vitivinicole visée à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil [Méntrida (AOP)]**

(2017/C 194/07)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 97, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) L'Espagne a introduit une demande de modification du cahier des charges de la dénomination «Méntrida» conformément à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013.
- (2) La Commission a examiné cette demande et constaté que les conditions établies aux articles 93 à 96, à l'article 97, paragraphe 1, ainsi qu'aux articles 100, 101 et 102 du règlement (UE) n° 1308/2013, sont remplies.
- (3) Afin de permettre la présentation des déclarations d'opposition conformément à l'article 98 du règlement (UE) n° 1308/2013, il convient dès lors de publier au *Journal officiel de l'Union européenne* la demande de modification du cahier des charges de la dénomination «Méntrida»,

DÉCIDE:

Article unique

La demande de modification du cahier des charges de la dénomination «Méntrida» (AOP) conformément à l'article 105 du règlement (UE) n° 1308/2013, figure à l'annexe de la présente décision.

Conformément à l'article 98 du règlement (UE) n° 1308/2013, un droit d'opposition à la modification du cahier des charges visée au premier alinéa du présent article est conféré pendant deux mois à partir de la date de la publication de la présente décision au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 16 juin 2017.

Par la Commission

Phil HOGAN

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

ANNEXE

«MÉNTRIDA»

AOP-ES-A0047-AM03

Date de dépôt de la demande: 15 juillet 2015

Demande de modification du cahier des charges**1. Règles applicables à la modification**

Article 105 — Modification non mineure

2. Description et motifs de la modification**2.1. Description du produit**

En raison de la demande actuelle des marchés et des consommateurs, il est demandé d'intégrer dans le cahier des charges des vins mousseux blancs, rosés et rouges, afin de:

- diriger une partie de la production vers un type de marché moins saturé en ce qui concerne l'offre de produits.
- On observe une augmentation des ventes de ces produits et nous jugeons opportun de le protéger grâce des normes de qualité différenciée.
- Les marchés internationaux exigent de plus en plus de diversification des produits et que ceux-ci satisfassent aux besoins du consommateur. Si nous ne diversifions pas, nous ne sommes pas compétitifs et de ce fait, il est décidé d'élargir la représentation des produits dans toutes les gammes et tous les prix, surtout à l'exportation.

2.2. Pratiques œnologiques utilisées

De nouvelles pratiques œnologiques spécifiques sont établies pour le nouveau type de produit vitivinicole «vins mousseux».

2.3. Délimitation de l'aire géographique

Dans ce paragraphe, il est demandé de mettre à jour les 17 communes de l'aire de production, qui sont: Argés (uniquement les polygones 3 et 5), Cardiel de los Montes, Carpio del Tajo (El), Carriches, Cazalegas, Erustes, Garciotún, Guadamur (uniquement les polygones 17 et 18), Illán de Vacas, Lominchar, Mata (La), Mesegar, Nuño Gómez, Olías del Rey, Palomeque, San Martín de Pusa et Talavera de la Reina.

Il est nécessaire de mettre à jour ces communes car celles-ci n'avaient pas au début de plantations de vigne et n'ont pas été intégrées dans les premières normes de production établies. Certaines de ces communes ont déjà été mentionnées dans l'aire de production définie dans les règlements de l'appellation d'origine publiés en 1966, 1976 et 1992 et ces 17 communes se trouvent géographiquement dans l'aire de production délimitée et sont limitrophes.

Il existe actuellement des plantations de vigne des variétés autochtones de l'aire, autorisées dans le cahier des charges de l'AOP Méntrida et, comme cela a été démontré pour toutes ces communes, tant leur sol que leur climat sont semblables à ceux des communes de l'aire; on peut donc considérer que les communes mentionnées font partie de l'aire de production de l'AOP Méntrida.

Les caractéristiques des sols, du climat et des variétés de ces communes que l'on souhaite mettre à jour, sont semblables à celles qui constituent déjà cette appellation d'origine.

2.4. Lien

Un nouveau lien est établi pour le nouveau type de produit vitivinicole «vins mousseux».

2.5. Noms et adresses des autorités de contrôle

Le nom et l'adresse des autorités de contrôle compétentes au moment de la présentation de la demande de modification sont indiqués ainsi que le lien du site web à consulter pour connaître les autorités de contrôle actualisées de l'AOP Méntrida.

DOCUMENT UNIQUE

1. Dénomination(s)

Méntrida (es)

2. Type d'indication géographique

AOP — Appellation d'origine protégée

3. Catégories de produits de la vigne

1. Vin

4. Vin mousseux

4. Description du ou des vins

Vin blanc sec et vin blanc sec «Roble»

Les vins blancs sont de couleur jaune pâle/paille, éventuellement avec des nuances verdâtres (au cours des premiers mois, ensuite elles disparaissent), subtilement dorées en fonction de la variété et, le cas échéant, du temps passé en fût. Les arômes sont propres, d'une intensité moyenne ou forte. Les arômes fruités ressortent, avec de fraîches tonalités florales ou herbacées. Pour le vin blanc «Roble», des arômes de pâtisserie tels que la crème et un fond grillé ressortent. Ils sont savoureux et aromatiques.

Anhydride sulfureux total: sera adapté aux dispositions de l'annexe I B du règlement (CE) n° 606/2009 de la Commission.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	11
Acidité totale minimale:	5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	10

Vin blanc, vin blanc «Roble», vin demi-sec, demi-doux et doux

Phases visuelle et olfactive similaires à celles des vins secs de la même variété.

Phase gustative: vin équilibré par rapport au titre alcoométrique, à l'acidité et la teneur en sucres résiduels.

Anhydride sulfureux total: sera adapté aux dispositions de l'annexe I B du règlement (CE) n° 606/2009 de la Commission.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	9
Acidité totale minimale:	5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	10

Vin rosé sec, demi-sec, demi-doux et doux

Couleur rose fraise, brillante et vive, avec des reflets cardinalices lorsqu'il est jeune. Arôme puissant, rappelant la fraise, la framboise, les fruits rouges et/ou les pétales de rose.

Frais, fruité (fruits rouges, fraise, framboise), savoureux, puissant.

Les vins commercialisés sans filtration ni stabilisation se définissent à la phase visuelle comme «légèrement troubles ou voilés», tandis qu'en phase gustative, leur goût peut être plus dense et charnu.

Titre alcoométrique acquis minimal pour des vins secs: 11,5 % vol.

Anhydride sulfureux total: sera adapté aux dispositions de l'annexe I B du règlement (CE) n° 606/2009 de la Commission.

Caractéristiques analytiques générales

Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	9
Acidité totale minimale:	5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	10

Vin rouge jeune et vin rouge jeune «Roble», vin rouge sec et vin rouge «Crianza», «Reserva» et «Gran Reserva»

Titrage élevé. Couleur rouge cerise, grenat foncé ou bigarreau, avec des nuances violacées éclatantes sur le bord ou du rouge rubis au rouge cerise, avec des touches orangées et tuilées. Fruités (mûre, groseille), ou avec des notes florales, parfois épicées ou boisées. Vin savoureux et aromatique, avec des tanins bien intégrés. Lors de son passage en fût de chêne, il est puissant à l'entrée en bouche; la structure et le corps sont appréciables, avec des arrière-goûts fruités intenses et des notes boisées caractéristiques du bois. Arrière-goût légèrement amer, long et intense.

*Acidité volatile avec possible dépassement de 1 mEq/l pour chaque degré d'alcool au-dessus de 11 % vol. et chaque année de vieillissement, jusqu'à 16,6 mEq/l maximum. *Anhydride sulfureux: 200 mg/l si sucres > 5 g/l.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	12
Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	13,3
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	150

Vin rouge jeune et vin rouge jeune «Roble», vin demi-sec, demi-doux et doux

Phases visuelle et olfactive similaires à celles des vins secs de la même variété.

Phase gustative: vin équilibré par rapport au titre alcoométrique, à l'acidité et la teneur en sucres résiduels.

Anhydride sulfureux total: sera adapté aux dispositions de l'annexe I B du règlement (CE) n° 606/2009 de la Commission.

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	9
Acidité totale minimale:	4,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	13,3

Vin mousseux rouge, blanc et rosé

Fines bulles persistantes. Il possède des arômes propres et fruités. Le vin «Reserva» présente des arômes intenses. Vin équilibré en bouche, doté d'une structure gouleyante.

Les vins blancs présentent des teintes pâles d'or et dorées dans le cas des vins «Reserva». Les vins rosés ont des tonalités rosées renvoyant aux pétales de rose et tuilées dans le cas des vins «Reserva». Les vins rouges présentent des tonalités violettes et brillantes, ainsi que des tonalités boisées pour les vins «Reserva».

Caractéristiques analytiques générales:

Titre alcoométrique acquis minimal (en % du volume):	10
Acidité totale minimale:	3,5 en grammes par litre, exprimée en acide tartrique
Acidité volatile maximale (en milliéquivalents par litre):	13,3
Teneur maximale totale en anhydride sulfureux (en milligrammes par litre):	185

5. Pratiques vitivinicoles

a) Pratiques œnologiques essentielles

Des pressions inférieures à 2,5 kg/cm² sont appliquées pour l'extraction du moût et du vin et sa séparation des marcs, de manière que le rendement ne dépasse pas 70 litres de moût ou de vin par 100 kg de vendange.

Dans les vins blancs, les moûts, exempts des parties solides de la grappe, fermentent à des températures inférieures à 20 °C. Pour les vins rouges, la durée minimale de macération du moût avec les peaux est de 48 heures.

Pour les vins nécessitant un vieillissement, la fermentation alcoolique se déroule à une température n'excédant pas 30 °C. Durant le processus de vieillissement, ils sont conservés dans des fûts de chêne d'une capacité maximale de 330 litres.

b) Rendements maximaux

Plants taillés en gobelet

7 150 kgs de raisin à l'hectare

Plants taillés en gobelet

50 hl à l'hectare

Plants taillés en espalier

12 850 kg de raisin à l'hectare

Plants taillés en espalier

90 hl à l'hectare

6. Zone délimitée

Située au nord de la province de Tolède: province de Tolède: Albarreal de Tajo, Alcabón, Aldeaencabo, Almorox, Arcicollar, Argés (uniquement les polygones 3 et 5), Barcience, Bargas, Burujón, Camarena, Camarenilla, Cardiel de los Montes, Carmena, Carpio de Tajo (El), Carranque, Carriches, Casar de Escalona (El), Casarrubios del Monte, Castillo de Bayuela, Cazalegas, Cebolla, Cerralbos (Los), Chozas de Canales, Domingo Pérez, Erustes, Escalona, Escalonilla, Fuensalida, Garciotún, Gerindote, Guadamur (uniquement les polygones 17 et 18), Hormigos, Huecas, Illán de Vacas, Lominchar, Lucillos, Malpica de Tajo, Maqueda, Mata (La), Métrida, Mesegar, Montearagón, Nombela, Novés, Nuño Gómez, Olías del Rey, Otero, Palomeque, Paredes, Pelahustán, Portillo, Quismundo, Real de San Vicente, Recas, Rielves, San Martín de Pusa, Santa Cruz del Retamar, Santa Olalla, Talavera de la Reina, Toledo, Torre de Esteban Hambrán (La), Torrijos, Val de Santo Domingo, Valmojado, Ventas de Retamosa (Las), Villamiel, Viso (El) et Yunclillos.

7. Cépages principaux

Garnacha Tinta

8. Description du ou des liens

Vin

Le climat continental extrême, caractérisé par de longs hivers froids, des étés chauds et des précipitations très rares, ainsi que le sol sableux, acide et contenant très peu de chaux, permettent d'obtenir des vins possédant un titre alcoométrique élevé et dotés d'une teneur élevée en extrait sec, à la fois charnus, corpulents et chauds.

Vin mousseux

Le milieu géographique permet de cultiver les variétés indiquées au point 6 du présent cahier des charges, qui confèrent ampleur et équilibre aux vins.

De même, la sécheresse et les heures d'ensoleillement procurent un titre alcoométrique naturel permettant de produire des vins présentant les titres alcoométriques définis. Les vins énoncés au point précédent sont utilisés comme vin de base pour l'élaboration des vins mousseux. Par conséquent, les indications contenues dans ce même paragraphe sont également applicables à ces vins.

9. **Autres conditions essentielles**

Cadre juridique: —

Type de condition supplémentaire: —

Description de la condition: —

10. **Lien vers le cahier des charges du produit**

http://pagina.jccm.es/agricul/paginas/comercial-industrial/consejos_new/pliegos/20121108_PLIEGO_DOP_MENTRIDA.pdf

V

(Avis)

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

COMMISSION EUROPÉENNE

Notification préalable d'une concentration**(Affaire M.8505 — NN Group/ATP/Hotel)****Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2017/C 194/08)

1. Le 6 juin 2017, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise NN Group N.V. («NN Group», Pays-Bas), par l'intermédiaire de sa filiale à 100 % REI Germany B.V. («REI», Pays-Bas), et Arbejdsmarkedets Tillægspension («ATP», Danemark) acquièrent indirectement, au sens de l'article 3, paragraphe 1), point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle en commun d'un complexe immobilier situé à Munich, en Allemagne, qui comprend principalement un hôtel Holiday Inn («l'hôtel»), par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- NN Group: établissement financier international d'origine néerlandaise qui fournit des services d'investissement et d'assurance,
- ATP: fonds de pension public danois comptant 4,9 millions de membres et soumis au contrôle de l'autorité danoise de contrôle des services financiers. Il gère plusieurs régimes de prévoyance et de sécurité sociale contribuant à offrir une sécurité de base aux citoyens danois,
- l'hôtel: complexe immobilier comprenant l'hôtel Holiday Inn, situé Hochstraße 3, à Munich, en Allemagne, ainsi que le parking, les restaurants, le bar et les équipements de loisir attenants.

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

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

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur (+32 22964301), par courrier électronique à COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier postal, sous la référence M.8505 — NN Group/ATP/Hotel, à l'adresse suivante:

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

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

⁽²⁾ JO C 366 du 14.12.2013, p. 5.

Notification préalable d'une concentration
(Affaire M.8508 — Engie/CDC/SolaireCorsica 1, 2 et 3)
Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(2017/C 194/09)

1. Le 6 juin 2017, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Engie (France) et Caisse des dépôts et consignations («CDC», France) acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle en commun des entreprises SolaireCorsica 1, SolaireCorsica 2 et SolaireCorsica 3 (France) par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- Engie: ensemble de la chaîne de valorisation énergétique dans les secteurs du gaz, de l'électricité et des services énergétiques;
- CDC: groupe financier et gestionnaire de fonds français, détenu par l'État, qui investit à la fois dans des projets du secteur public et des activités sur les marchés ouverts;
- SolaireCorsica 1, 2 et 3: propriété et gestion d'une centrale photovoltaïque produisant de l'électricité en Corse (France).

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

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

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur (+32 22964301), par courrier électronique à COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier postal, sous la référence M.8508 — Engie/CDC/SolaireCorsica 1, 2 et 3, à l'adresse suivante:

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

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

⁽²⁾ JO C 366 du 14.12.2013, p. 5.

Notification préalable d'une concentration
(Affaire M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business)
Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(2017/C 194/10)

1. Le 9 juin 2017, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Cummins, Inc. («Cummins», États-Unis) et Eaton Corporation («Eaton», Irlande) acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle en commun de certaines parties de l'entreprise Eaton («Eaton JV Business»), par achat d'actions.
2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:
 - Cummins: conception, fabrication, distribution et entretien de moteurs et de produits connexes, dans le monde entier,
 - Eaton: fourniture de solutions à forte efficacité énergétique permettant de gérer la force électrique, hydraulique et mécanique, y compris la fabrication et la vente de transmissions automatiques pour véhicules utilitaires,
 - Eaton JV Business: fourniture et développement de transmissions automatiques pour véhicules utilitaires lourds ou de poids moyen.
3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement sur les concentrations. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée du traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽²⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.
4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur (+32 22964301), par courrier électronique à COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier postal, sous la référence M.8495 — Cummins/Eaton Corporation/Eaton JV Business, à l'adresse suivante:

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

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

⁽²⁾ JO C 366 du 14.12.2013, p. 5.

Notification préalable d'une concentration
(Affaire M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business)
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(2017/C 194/11)

1. Le 8 juin 2017, la Commission européenne a reçu notification, conformément à l'article 4 et à la suite d'un renvoi en application de l'article 4, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise FMC Corporation («FMC», États-Unis) acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle de plusieurs parties de l'entreprise E.I. du Pont de Nemours and Company («DuPont», États-Unis) (l'«activité cédée»).

Ce projet de concentration s'inscrit dans le cadre d'un accord d'achat et de vente d'actifs conclu entre DuPont et FMC le 31 mars 2017, qui prévoit le rachat par FMC de certaines activités de DuPont, conformément aux engagements de cession offerts par The Dow Chemical Company («Dow») et DuPont dans le cadre de la procédure de contrôle des opérations de concentration entre entreprises liée au projet de concentration entre Dow et DuPont (affaire M.7932 — Dow/DuPont).

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- FMC: société mondiale de produits chimiques de spécialité qui possède des intérêts sur les marchés agricole, industriel et de consommation,
- l'activité cédée: la majorité des activités mondiales de DuPont dans le secteur des insecticides et herbicides, ainsi que ses activités de R&D dans le domaine de la protection des cultures. Elle comprend aussi une licence exclusive pour la fourniture de picoxystrobine pure, un composant actif pour fongicides utilisé dans la formulation de produits purs ou mélangés pour les applications liées à la riziculture dans l'EEE.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement sur les concentrations.

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

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopie (+32 22964301), par courrier électronique à COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier postal, sous la référence M.8435 — FMC/DuPont Divestment Business, à l'adresse suivante:

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

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

Notification préalable d'une concentration
(Affaire M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park)
Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)
(2017/C 194/12)

1. Le 12 juin 2017, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada («OIRPC/ CPPIB», Canada) et le British Telecom Pension Scheme («BTPS», Royaume-Uni) acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle en commun de l'ensemble du parc d'activités de Milton Park («Milton Park», Royaume-Uni) par achat d'actions.
2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:
 - OIRPC/ CPPIB: basé à Toronto, investissement des fonds du Régime de pensions du Canada. L'OIRPC investit principalement dans les biens immobiliers, les capitaux de sociétés cotées en bourse, le capital-investissement, les infrastructures et les investissements à revenu fixe;
 - BTPS: régime de retraite professionnelle créé en faveur des salariés de BT Group plc. Les activités de BTPS comprennent des investissements dans l'immobilier et celles de son groupe plus vaste consistent en des fonds en obligations et en actions au Royaume-Uni et à l'étranger;
 - Milton Park, situé à Didcot, dans l'Oxfordshire (Royaume-Uni), est un parc immobilier de 302 ha qui compte 92 bâtiments et 250 occupants, et qui emploie plus de 9 000 personnes. Milton Park appartient aujourd'hui à BTPS.
3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement sur les concentrations. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée du traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽²⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.
4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur (+32 22964301), par courrier électronique à COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou par courrier postal, sous la référence M.8526 — CPPIB/BTPS/Milton Park, à l'adresse suivante:

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

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

⁽²⁾ JO C 366 du 14.12.2013, p. 5.

AUTRES ACTES

COMMISSION EUROPÉENNE

Publication d'une demande de modification en application de l'article 50, paragraphe 2, point a), du règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif aux systèmes de qualité applicables aux produits agricoles et aux denrées alimentaires

(2017/C 194/13)

La présente publication confère un droit d'opposition conformément à l'article 51 du règlement (UE) n° 1151/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

DEMANDE D'APPROBATION D'UNE MODIFICATION NON MINEURE CONCERNANT LE CAHIER DES CHARGES D'UNE APPELLATION D'ORIGINE PROTÉGÉE OU D'UNE INDICATION GÉOGRAPHIQUE PROTÉGÉE

Demande d'approbation d'une modification conformément à l'article 53, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement (UE) n° 1151/2012

«BLEU D'Auvergne»

N° UE: PDO-FR-02214 — 4.1.2017

AOP (X) IGP ()

1. Groupement demandeur et intérêt légitime

Syndicat Interprofessionnel Régional du «Bleu d'Auvergne»

Adresse: Mairie
15400 Riom-ès-Montagnes
France

Tél. +33 471781198
Fax +33 471781198
Courriel: bleudauvergne@wanadoo.fr

Le Syndicat Interprofessionnel Régional du «Bleu d'Auvergne» est composé d'opérateurs de l'AOP «Bleu d'Auvergne» (producteurs, collecteurs, transformateurs et affineurs) et présente un intérêt légitime à déposer la demande.

2. État membre ou pays tiers

France

3. Rubrique du cahier des charges faisant l'objet de la/des modification(s)

- Dénomination du produit
- Description du produit
- Aire géographique
- Preuve de l'origine
- Méthode de production
- Lien
- Étiquetage
- Autres: lien, contrôle

⁽¹⁾ JO L 343 du 14.12.2012, p. 1.

4. Type de modification(s)

- Modification du cahier des charges d'une AOP/IGP enregistrée ne pouvant être considérée comme mineure au sens de l'article 53, paragraphe 2, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 1151/2012
- Modification du cahier des charges d'une AOP/IGP enregistrée, pour laquelle un document unique (ou équivalent) n'a pas été publié, ne pouvant être considérée comme mineure au sens de l'article 53, paragraphe 2, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 1151/2012

5. Modification(s)

Description du produit

Afin de disposer d'une description complète du produit, il est ajouté que le «Bleu d'Auvergne» est «fabriqué exclusivement» avec du lait de vache «emprésuré» et qu'il présente une pâte «non pressée, non cuite, fermentée et salée».

La phrase:

«Ce fromage se présente sous deux formats: — les grands formats d'environ 20 cm de diamètre, de 8 à 10 cm de hauteur, et d'un poids de 2 à 3 kg; — les petits formats d'environ 10,5 cm de diamètre et d'un poids de 350 g, 500 g ou 1 kg»

est remplacée par la phrase:

«Ce fromage se présente sous la forme d'un cylindre plat de 19 cm à 23 cm de diamètre, de 8 à 11 cm de hauteur et d'un poids de 2 à 3 kg».

Ainsi, seul le fromage de grand format (19 à 23 cm de diamètre et 8 à 11 cm de hauteur) est retenu dans l'appellation, les fromages de petit format n'étant plus fabriqués depuis de nombreuses années. Le diamètre du fromage est encadré par une valeur minimale de 19 cm et une valeur maximale de 23 cm, plus précises que les termes «environ 20 cm» qui figurent dans le cahier des charges en vigueur. La hauteur maximum est augmentée d'un centimètre pour tenir compte des pratiques constatées.

La teneur en matière sèche du produit est fixée à 51 % minimum au lieu de 52 % et il est ajouté que ce paramètre est exprimé «après complète dessiccation» aux fins du contrôle. Cette modification tient compte de l'évolution progressive du produit vers une texture plus onctueuse. Un rapprochement des notes de dégustation et des résultats d'extrait sec montre une corrélation positive, les fromages de bonne qualité gustative correspondant, souvent, aux fromages dont les extraits secs sont les plus bas.

La phrase:

«Le fromage ne peut être commercialisé sous l'appellation d'origine "Bleu d'Auvergne" qu'à partir du 28^e jour à compter de la date d'emprésurage.»

est ajoutée, en remplacement de la phrase:

«La durée d'affinage est de quatre semaines au minimum pour les fromages de plus de 1 kg et de deux semaines au minimum pour les fromages dont le poids est inférieur à 1 kg», qui figure sous la rubrique «Méthode d'obtention» du cahier des charges en vigueur.

La durée d'affinage des fromages est ainsi remplacée par un délai minimum avant commercialisation équivalent en durée du fait de l'introduction de la possibilité d'une phase de conservation faisant suite à la phase d'affinage proprement dite. Ce délai est exprimé en jours plutôt qu'en semaines et il est précisé qu'il est comptabilisé à compter de la date d'emprésurage, conformément aux usages et afin de faciliter le contrôle.

La croûte du produit est décrite de façon plus précise (à la place de «croûte naturelle fleurie»), par les phrases «La croûte du "Bleu d'Auvergne" est saine, sans mouillères, ni exsudation. Elle ne présente pas une seule couleur uniforme. Elle peut présenter des moisissures blanches, grises, vertes, bleues et noires.» La description organoleptique du produit est complétée par les éléments suivants: «La pâte présente une couleur blanche à ivoire avec des ouvertures et un persillage régulièrement réparti, de couleur bleu à vert. Ce persillage est de grosseur grain de blé à grain de maïs. La texture est fondante, onctueuse et fine. Le goût du "Bleu d'Auvergne" est intense, typé, équilibré, avec des arômes de bleu, de sous-bois, voire de champignons. Il peut présenter une légère pointe de sel et d'amertume. Il est rehaussé, de façon plus ou moins accentuée selon le degré d'affinage, par les saveurs issues de l'activité de la moisissure *Penicillium roqueforti*.» Cette description, issue des séances d'examen organoleptique réalisées par les professionnels du «Bleu d'Auvergne» permet de mieux caractériser le produit et est utile à l'examen organoleptique du produit dans le cadre du contrôle.

Il est ajouté que «Le "Bleu d'Auvergne" peut être commercialisé sous forme de portions de tous formats», le produit étant largement diffusé en découpe.

Aire géographique

La description de la phase d'affinage ayant été complétée en distinguant une phase d'affinage en cave entre 6 et 12 °C et éventuellement une phase de conservation au froid entre 0 et 6 °C, la première phrase indiquant les étapes localisées dans l'aire géographique est complétée en mentionnant la phase de conservation des fromages jusqu'au 28^e jour à compter de la date d'emprésurage.

La délimitation de l'aire géographique est modifiée. L'aire géographique est réduite de 1 158 à 630 communes. En effet, elle est recentrée sur le socle hercynien et sa couverture volcanique, les vastes bassins sédimentaires et les grandes vallées alluviales étant exclus. Elle privilégie les régions agricoles à vocation herbagère, dont les pratiques sont orientées vers l'herbe et qui bénéficient d'une altitude et d'une pluviométrie favorables à cette production. Enfin, elle s'inscrit dans l'aire traditionnelle du «Bleu d'Auvergne», et traduit le maintien d'usages actuels de transformation et de collecte laitière pour le «Bleu d'Auvergne». Dans les zones exclues de l'aire géographique, il n'y a plus de collecte de lait destiné à la fabrication de «Bleu d'Auvergne» ni de fabrication de «Bleu d'Auvergne» avérées.

Preuve de l'origine

Il est prévu une déclaration d'identification des opérateurs, en remplacement de la déclaration d'aptitude. L'identification des opérateurs est un préalable à leur habilitation, reconnaissant leur aptitude à satisfaire aux exigences du cahier des charges du signe dont ils revendiquent le bénéfice. Il est également prévu des déclarations nécessaires à la connaissance et au suivi des produits destinés à être commercialisés en appellation d'origine.

La liste des enregistrements que les opérateurs doivent effectuer est complétée. Les précisions apportées aux conditions de production définies par le cahier des charges nécessitent en effet des éléments d'enregistrement supplémentaires pour permettre leur contrôle.

Méthode de production

Production du lait:

Des dispositions relatives aux conditions d'élevage, de conduite et d'alimentation du troupeau laitier sont introduites de façon à consigner les pratiques traditionnelles.

Le troupeau laitier est défini. Il s'agit de «l'ensemble des vaches laitières et les génisses de renouvellement présentes sur l'exploitation», étant entendu que «les vaches laitières sont les animaux en lactation et les animaux taris» et «les génisses sont les animaux compris entre le sevrage et leur première mise-bas.» Cette définition vise à établir clairement à quels animaux il est fait référence à travers l'emploi des termes «troupeau laitier», «vaches laitières» et «génisses» dans la suite du cahier des charges, pour éviter toute confusion.

Il est ajouté que l'introduction dans les troupeaux laitiers de vaches ou génisses nées et/ou élevées hors de l'aire géographique est interdite. En effet, historiquement, les éleveurs de l'aire géographique sont autonomes pour assurer le renouvellement de leurs troupeaux car les génisses ou les vaches achetées en dehors de l'aire géographique pouvaient éprouver des difficultés d'adaptation tant au milieu de moyenne montagne qu'au type d'alimentation, entraînant leur réforme rapide. L'interdiction d'introduire dans les troupeaux laitiers des animaux nés et/ou élevés hors de l'aire géographique permet ainsi une meilleure adaptation des animaux au milieu et à l'alimentation, et cela d'autant plus qu'il n'y a pas d'exigence en matière de race.

Il est toutefois prévu que pour raisons sanitaires ou pour les races Abondance, Aubrac, Brune, Ferrandaise, Simmental Française et Tarentaise présentes en faibles effectifs dans l'aire géographique, cette disposition peut faire l'objet d'une dérogation accordée de manière circonstanciée et limitée dans le temps par l'autorité nationale compétente. En effet, ces races sont réputées plus adaptées aux zones de montagne, ce qui leur permet de répondre à l'exigence d'adaptation au milieu géographique. Par ailleurs, elles sont soumises au respect des mêmes conditions de production que les vaches d'autres races dès lors qu'elles sont présentes sur une exploitation engagée dans l'AOP «Bleu d'Auvergne».

Il est ajouté que «Durant toute l'année, la ration de base du troupeau laitier est composée exclusivement de fourrages provenant de l'aire géographique de l'appellation.». Cette autonomie fourragère sur l'aire géographique contribue au renforcement du lien au terroir.

La composition de la ration de base est ensuite explicitée: Il s'agit de tous les fourrages, y compris les luzernes brin long séchées en bottes, et à l'exclusion des crucifères, car elles ont un fort impact sur les caractéristiques organoleptiques du lait (odeur de choux).

La proportion d'herbe pâturée, fanée, pré-fanée ou ensilée dans la ration de base des vaches laitières est fixée à 70 % minimum en moyenne sur l'année, exprimée en matière sèche. Elle est fixée à 30 % minimum quotidiennement. Hors période de pâturage, les vaches laitières reçoivent du foin (herbe fauchée et séchée avec un taux de

matière sèche supérieur à 80 %), à hauteur de 3 kg minimum en matière sèche par vache et par jour. La production du «Bleu d'Auvergne» est en effet ancrée dans une zone de montagne où domine la production d'herbe utilisée pour l'alimentation des vaches laitières. A travers les dispositions du cahier des charges, la place de l'herbe en tant que base de l'alimentation est affirmée.

Une obligation de pâturage, au minimum 150 jours par an, est définie pour les vaches laitières en lactation, ainsi qu'une surface minimum de 30 ares par vache mise à disposition pour le pâturage. Le pâturage est en effet un élément central de l'alimentation des vaches laitières en lactation dans l'aire géographique de l'appellation d'origine. Il rejoint la notion exprimée dans le paragraphe précédent sur l'importance de l'herbe dans la ration des vaches laitières.

L'interdiction de l'élevage hors-sol du troupeau laitier est affirmée, pour garantir le lien au territoire à travers l'alimentation des animaux.

Le chargement des exploitations est limité à une vache laitière par hectare de surface fourragère, ce qui s'inscrit dans la continuité des propositions précédentes favorisant une alimentation à partir des ressources fourragères de l'exploitation, et donc en provenance de l'aire géographique, et contribue au maintien du caractère relativement extensif des exploitations.

Les conditions de stockage des fourrages pour les vaches laitières sont décrites: Les silos de type «taupinière» et couloir sont confectionnés sur plate-forme bétonnée ou stabilisée, les fourrages secs sont stockés sous abri fixe. Ces dispositions visent à préserver la qualité des fourrages.

Pour les vaches laitières, l'apport d'aliments complémentaires est limité à 1 800 kg en matière sèche par vache laitière et par an, en moyenne sur l'ensemble des vaches laitières, et pour les génisses, l'apport d'aliments complémentaires ne peut excéder 30 % de la ration totale, exprimée en matière sèche, en moyenne sur l'année. Il s'agit d'éviter que ces aliments prennent une place trop importante dans l'alimentation et de favoriser ainsi la ration de base, originaire de l'aire géographique. Par ailleurs, les matières premières autorisées dans l'alimentation complémentaire des vaches laitières et les additifs autorisés font chacun l'objet d'une liste positive, nécessaires pour mieux gérer, garantir et contrôler l'alimentation. Le tannage des tourteaux au formaldéhyde est interdit, cette pratique n'étant pas en adéquation avec les pratiques traditionnelles.

Une disposition interdisant les OGM dans l'alimentation des animaux et les cultures de l'exploitation est ajoutée, afin de maintenir le caractère traditionnel de l'alimentation.

Des dispositions encadrant l'épandage des matières organiques fertilisantes sont définies afin de préserver l'alimentation des vaches de tout risque de contamination par des éléments polluants.

Lait mis en œuvre:

Il est ajouté que le lait est stocké en tank réfrigéré après la traite et que son stockage à la ferme ne peut excéder 48 heures, afin de limiter sa dégradation et éviter le développement de germes indésirables.

Il est ajouté que «Le dépotage des citernes dans des tanks fixes est obligatoirement réalisé dans l'aire géographique de l'appellation.» Cette disposition est de nature à garantir la traçabilité du lait collecté et faciliter le contrôle.

Il est ajouté que les laits utilisés peuvent être crus, thermisés ou pasteurisés, ce qui correspond aux pratiques mises en œuvre depuis plusieurs décennies.

Transformation:

La préparation du lait avant emprésurage est décrite, dans le cas de la fabrication fermière et de la fabrication laitière, conformément aux savoir-faire, de façon à garantir leur maintien.

- En fabrication fermière, le report du lait est limité à deux traites successives (la première étant réfrigérée pour sa conservation) et l'emprésurage a lieu 16 heures au maximum après la traite la plus ancienne.
- En fabrication laitière, une prématuration du lait est effectuée avant emprésurage, à une température comprise entre 6 et 14 °C pendant une durée minimum de 4 heures. La mise en température de prématuration s'accompagne ou non d'une adjonction de ferments et a lieu dans les 24 heures après réception du lait à l'atelier. Ces conditions sont favorables au développement des germes lactiques présents ou ajoutés dans le milieu. Elles permettent ainsi de provoquer une légère acidification avant l'emprésurage et d'obtenir un caillé à dominance lactique par la suite. La prématuration est un procédé historique dans la fabrication laitière du «Bleu d'Auvergne».

- Pour les deux types de fabrication, l'homogénéisation et la standardisation en matière grasse sont autorisées. L'homogénéisation est une technique qui favorise le développement de l'arôme du fromage, permet une meilleure répartition de la matière grasse dans le caillé et permet d'obtenir une pâte plus blanche, avec une meilleure perception du persillage.

La température d'emprésurage est encadrée, entre 30 et 34 °C. Elle a en effet une grande influence sur l'activité de la présure dans cette étape primordiale.

Le *Penicillium roqueforti* est nommément cité dans la liste des ingrédients, auxiliaires de fabrication et additifs autorisés dans les laits et au cours de la fabrication du «Bleu d'Auvergne», outre les matières premières laitières. Dans cette même liste, la référence aux «cultures inoffensives de bactéries, levures et moisissures» est remplacée par une référence aux «autres» cultures (outre le *Penicillium*) de bactéries, levures et moisissures «dont l'innocuité est démontrée par l'usage», pour plus de précision. L'ensemencement avec du *Penicillium roqueforti* est ensuite affirmé, car c'est un élément indispensable dans le processus technologique de la fabrication du «Bleu d'Auvergne». À noter que la référence au *Penicillium roqueforti* remplace la référence au *Penicillium glaucum* évoquée dans le résumé publié à la suite d'une évolution dans la connaissance des moisissures et dans leur classification. Par ailleurs, pour éviter toute ambiguïté lors des contrôles, il est précisé que les milieux de culture reconstitués sont autorisés comme support de croissance des ferments.

Après coagulation, les étapes de tranchage et brassage du caillé, ainsi que la séparation de la majeure partie du caillé et du sérum avant la mise en moule, sont introduites pour rendre compte des usages: «Après coagulation, le caillé est tranché en cubes de grosseur grain de maïs à noisette. Le brassage permet d'obtenir un grain «coiffé». Avant moulage, la majeure partie du sérum est séparée du caillé. Le caillé est mis en moule après découpage et brassage.» Il s'agit donc de décrire la fabrication par la grosseur du grain de caillé après découpage (de la taille d'un grain de maïs à celle d'une noisette) et de noter l'apparition (recherchée) d'un grain coiffé qui intervient dans la formation de l'ouverture par la suite, les grains de caillé restant individuels au moment du moulage.

La phase d'égouttage du caillé après moulage est détaillée. Une durée d'au maximum 72 heures est définie, en remplacement de l'adverbe «lentement» présent dans le cahier des charges en vigueur qui est imprécis, afin de consigner les pratiques actuelles et de disposer d'une valeur pour la réalisation des contrôles. Il est ajouté que l'égouttage est réalisé sans pressage, avec des retournements et à une température permettant d'obtenir un pH inférieur à 5 en fin d'étape. Cette valeur de pH est un passage obligé pour obtenir un égouttage suffisant pour le «Bleu d'Auvergne».

La phrase: «La conservation par maintien à une température négative des matières premières laitières, des produits en cours de fabrication, du caillé ou du fromage frais est interdite» est remplacée par la phrase: «Le report du caillé est interdit ainsi que la conservation par maintien à une température négative, des matières premières laitières, des produits en cours de fabrication ou du fromage frais». Il s'agit d'interdire le report du caillé par tout moyen que ce soit, car cela ne correspond à aucun usage historique.

Les modalités de salage sont modifiées pour s'adapter à l'évolution des outils de fabrication.

Les phrases:

«Le fromage est salé en fin d'égouttage, par frottage ou saupoudrage de sel, sur toute sa surface, dans une salle dont la température peut varier de 14 °C à 22 °C. Ce salage est éventuellement précédé d'un saumurage»

remplacent la phrase:

«Le fromage est égoutté lentement, salé à la main en deux temps au gros sel sec, avec plusieurs retournements». En effet, la technique manuelle et en deux temps, toujours utilisée, ne peut plus rester l'unique méthode de salage en raison de l'évolution de ces outils. Le gros sel et le sel fin peuvent être tous deux utilisés. Le salage par frottage ou saupoudrage de sel, manuel ou non, permet la formation de la croûte typique du «Bleu d'Auvergne». Il peut éventuellement être précédé d'un saumurage du produit, qui est une pratique utilisée depuis quelques années en complément du salage par frottage ou saupoudrage de sel sans qu'elle affecte les qualités organoleptiques du produit, comme le montrent les résultats de dégustation. Il est précisé que le salage est effectué en fin d'égouttage.

L'étape du piquage est complétée, en indiquant qu'un seul piquage est réalisé et en définissant un délai maximum de 10 jours entre l'emprésurage et le piquage, afin de garantir la qualité du produit.

Affinage

À la place de «La durée d'affinage est de quatre semaines au minimum pour les fromages de plus de 1 kg et de deux semaines au minimum pour les fromages dont le poids est inférieur à 1 kg», il est indiqué que «À compter de la date de piquage, les fromages sont affinés nus durant au minimum 15 jours en cave ou hâloir, à une température

comprise entre 6 et 12 °C et une hygrométrie supérieure à 90 %. Les fromages sont ensuite conservés, le cas échéant, dans une salle à une température comprise entre 0 et 6 °C, tant que le délai de 28 jours à compter de la date d'emprésurage n'est pas atteint», conformément aux usages. La phase d'affinage à nu à une température comprise entre 6 et 12 °C et une hygrométrie supérieure à 90 % permet au *Penicillium roqueforti* de se développer dans la pâte. Suivant ce développement, et après 15 jours minimum à compter de la date de piquage, les fromages sont gardés en cave entre 6 et 12 °C jusqu'au 28^e jour à compter de la date d'emprésurage ou bien sont conservés dans une salle à une température comprise entre 0 et 6 °C, pour ralentir le développement du *Penicillium roqueforti*, jusqu'au 28^e jour à compter de la date d'emprésurage. Le but est de maîtriser la pousse du bleu et de révéler le panel aromatique du produit.

Il est ajouté qu'aucune opération de découpe du produit ne peut intervenir avant que le délai de 28 jours à compter de la date d'emprésurage ne soit atteint, afin de garantir l'intégrité du produit jusqu'à ce qu'il ait acquis toutes ses caractéristiques et d'éviter de le dénaturer.

Étiquetage

Il est introduit une taille minimum de caractère pour la dénomination enregistrée: «au moins égale aux deux tiers de celles des caractères les plus grands figurant sur l'étiquetage», afin d'assurer une lisibilité suffisante de la dénomination par rapport aux autres indications figurant sur l'étiquetage.

Il est inscrit l'obligation d'apposer le symbole AOP de l'Union européenne.

Il est ajouté que l'emploi de tout qualificatif directement accolé au nom de l'appellation est interdit. Cela correspond à une mise à jour avec les évolutions en terme d'étiquetage des produits sous appellation d'origine.

Pour prendre en compte la diversité des modes d'emballage, la phrase indiquant que les fromages doivent être présentés en emballage sous feuille d'aluminium est supprimée, d'autres emballages pouvant être utilisés.

Autres

La rubrique «Éléments justifiant le lien avec le milieu géographique» est reformulée et structurée en trois parties. La partie «spécificité de l'aire géographique» reprend les facteurs naturels en mettant en valeur la production d'herbe de l'aire géographique ainsi que les facteurs humains en synthétisant le volet historique et en soulignant les savoir-faire spécifiques des producteurs de «Bleu d'Auvergne» (alimentation des vaches laitières privilégiant l'herbe, brassage des grains de caillé en cuve de fabrication, égouttage sans pressage, salage, piquage et affinage). La partie «spécificité du produit» est actualisée avec les éléments introduits dans la description du produit. Enfin, le point «lien causal» explique les interactions entre les facteurs naturels et humains et le produit.

À la sous-rubrique «Contrôles sur le produit», il est ajouté que «les examens sont réalisés par sondage sur des fromages ayant au minimum 28 jours à compter de la date d'emprésurage, selon les procédures décrites dans le plan de contrôle». Ces modalités sont ensuite reprises dans le plan de contrôle de l'appellation d'origine élaboré par un organisme de contrôle.

À la rubrique «Références concernant la structure de contrôle», le nom et les coordonnées des structures de contrôle sont mises à jour.

Enfin, un tableau présentant les principaux points à contrôler et leur méthode d'évaluation est ajouté.

DOCUMENT UNIQUE

«BLEU D'Auvergne»

N° UE: PDO-FR-02214 — 4.1.2017

AOP (X) IGP ()

1. **Dénomination(s)**

«Bleu d'Auvergne»

2. **État membre ou pays tiers**

France

3. Description du produit agricole ou de la denrée alimentaire

3.1. Type de produit

Classe 1.3. Fromages

3.2. Description du produit portant la dénomination visée au point 1

Le «Bleu d'Auvergne» est un fromage fabriqué exclusivement avec du lait de vache emprésuré, à pâte persillée, non pressée, non cuite, fermentée et salée.

Ce fromage se présente sous la forme d'un cylindre plat de 19 à 23 cm de diamètre, de 8 à 11 cm de hauteur et d'un poids de 2 à 3 kg.

La teneur en matière grasse est d'au moins 50 % après complète dessiccation et la teneur en matière sèche non inférieure à 51 %.

Le fromage ne peut être commercialisé sous l'appellation d'origine «Bleu d'Auvergne» qu'à partir du 28^e jour à compter de la date d'emprésurage.

La croûte du «Bleu d'Auvergne» est saine, sans mouillères, ni exsudation. Elle ne présente pas une seule couleur uniforme. Elle peut présenter des moisissures blanches, grises, vertes, bleues et noires.

La pâte présente une couleur blanche à ivoire avec des ouvertures et un persillage régulièrement réparti, de couleur bleu à vert.

Ce persillage est de grosseur grain de blé à grain de maïs.

La texture est fondante, onctueuse et fine.

Le goût du «Bleu d'Auvergne» est intense, typé, équilibré, avec des arômes de bleu, de sous-bois, voire de champignons. Il peut présenter une légère pointe de sel et d'amertume. Il est rehaussé, de façon plus ou moins accentuée selon le degré d'affinage, par les saveurs issues de l'activité de la moisissure *Penicillium roqueforti*.

3.3. Aliments pour animaux (uniquement pour les produits d'origine animale) et matières premières (uniquement pour les produits transformés)

Durant toute l'année, la ration de base du troupeau laitier est composée exclusivement de fourrages provenant de l'aire géographique de l'appellation. En ce qui concerne les aliments complémentaires apportés au troupeau laitier, le relief et le climat de moyenne montagne de l'aire géographique ne permettent pas techniquement leur production dans l'aire géographique. Pour les vaches laitières, cet apport d'aliments complémentaires est limité à 1 800 kg en matière sèche par vache laitière et par an, en moyenne sur l'ensemble des vaches laitières. Pour les génisses, il ne peut excéder 30 % de la ration totale, exprimée en matière sèche, en moyenne sur l'année. Par conséquent, il ressort de ces dispositions qu'au minimum 70 % de la matière sèche de la ration alimentaire totale mise à disposition du troupeau laitier sont produits dans l'aire géographique.

À l'exclusion des crucifères, qui sont interdits sous forme de fourrages pour l'ensemble des animaux de l'exploitation, tous les fourrages peuvent entrer dans la composition de la ration de base du troupeau laitier. Les luzernes brin long séchées en bottes en font partie.

En moyenne sur l'année, l'herbe pâturée, fanée, pré-fanée ou ensilée représente au moins 70 % de la ration de base des vaches laitières, exprimée en matière sèche.

Quotidiennement, l'herbe pâturée, fanée, pré-fanée ou ensilée représente au moins 30 % de la ration de base des vaches laitières, exprimée en matière sèche.

Hors période de pâturage, les vaches laitières reçoivent quotidiennement au minimum 3 kg de foin par vache, exprimés en matière sèche. On entend par foin, de l'herbe fauchée et séchée avec un taux de matière sèche supérieur à 80 %.

En période de disponibilité d'herbe, dès que les conditions climatiques le permettent, le pâturage des vaches laitières en lactation est obligatoire. En tout état de cause, la durée de pâturage ne peut être inférieure à 150 jours par an.

Seuls sont autorisés dans l'alimentation complémentaire et les additifs distribués aux vaches laitières les matières premières et les additifs précisés dans une liste positive.

Seuls sont autorisés dans l'alimentation des animaux les végétaux, les co-produits et aliments complémentaires issus de produits non transgéniques.

3.4. *Étapes spécifiques de la production qui doivent avoir lieu dans l'aire géographique délimitée*

La production du lait, la fabrication, l'affinage et la conservation des fromages jusqu'au 28^e jour à compter de la date d'emprésurage sont effectués dans l'aire géographique.

3.5. *Règles spécifiques applicables au tranchage, râpage, conditionnement, etc., du produit auquel la dénomination fait référence*

Le «Bleu d'Auvergne» peut être commercialisé sous forme de portions de tous formats.

3.6. *Règles spécifiques applicables à l'étiquetage du produit auquel la dénomination fait référence*

L'étiquetage doit comporter obligatoirement la mention du nom de l'appellation inscrit en caractères de dimensions au moins égales aux deux tiers de celles des caractères les plus grands figurant sur l'étiquetage.

L'emploi de tout qualificatif directement accolé au nom de l'appellation d'origine est interdit dans l'étiquetage, la publicité, les factures ou papiers de commerce, à l'exception des marques de commerce ou de fabrique particulières.

4. **Description succincte de la délimitation de l'aire géographique**

L'aire géographique du «Bleu d'Auvergne» s'étend au territoire suivant:

Département de l'Aveyron:

Communes de Brommat, Lacroix-Barrez, Mur-de-Barrez, Murols, Taussac, Thérondels.

Département du Cantal:

Cantons d'Arpajon-sur-Cère, Aurillac-1, Aurillac-2, Aurillac-3, Mauriac, Murat, Naucelles, Riom-ès-Montagnes, Saint-Flour-1, Saint-Flour-2, Saint-Paul-des-Landes, Vic-sur-Cère, Ydes.

Communes d'Alleuze, Anglards-de-Saint-Flour, Boisset, Celoux, Chaliers, Chazelles, Clavières, Lavastrie, Leynhac, Lorcières, Marcolès, Maurs, Mourjou, Neuvéglise, Quézac, Rageade, Roannes-Saint-Mary, Rouziers, Ruynes-en-Margeride, Saint-Antoine, Saint-Constant-Fournoulès, Saint-Étienne-de-Maurs, Saint-Georges, Saint-Julien-de-Toursac, Saint-Mamet-la-Salvetat, Sansac-de-Marmiesse, Soulages, Vabres, Val d'Arcomie, Védrières-Saint-Loup, Vitrac.

Département de la Corrèze:

Communes d'Atillac, Auriac, Bassignac-le-Bas, Bassignac-le-Haut, Bort-les-Orgues, Camps-Saint-Mathurin-Léobazel, La Chapelle-Saint-Géraud, Confolent-Port-Dieu, Darazac, Eygurande, Feyt, Gouilles, Hautefage, Lafage-sur-Sombre, Lamazière-Basse, Lapleau, Laroche-près-Feyt, Latronche, Laval-sur-Luzège, Liginac, Margerides, Mercœur, Merlines, Mestes, Monestier-Merlines, Monestier-Port-Dieu, Neuvic, Palisse, Reygade, Rilhac-Xaintrie, Saint-Bonnet-les-Tours-de-Merle, Saint-Bonnet-près-Bort, Saint-Cirgues-la-Loutre, Saint-Étienne-aux-Clos, Saint-Exupéry-les-Roches, Saint-Fréjoux, Saint-Geniez-ô-Merle, Saint-Hilaire-Foissac, Saint-Hilaire-Luc, Saint-Julien-aux-Bois, Saint-Julien-le-Pèlerin, Saint-Julien-près-Bort, Saint-Pantaléon-de-Lapleau, Saint-Privat, Saint-Victour, Sarroux, Sérandon, Servièrès-le-Château, Sexcles, Soursac, Thalamy, Ussel, Veyrières.

Département de la Haute-Loire:

Communes d'Ally, Arlet, Autrac, Auvers, La Besseyre-Saint-Mary, Blesle, Bonneval, La Chaise-Dieu, La Chapelle-Geneste, Charraix, Chastel, Chazelles, Cistrières, Crouce, Desges, Espalem, Ferrussac, Grenier-Montgon, Lubilhac, Malvières, Mercœur, Pébrac, Pinols, Saint-Austremoine, Saint-Cirgues, Saint-Étienne-sur-Blesle, Sembadel, Tailhac.

Département du Lot:

Communes d'Anglars, Bannes, Bessonies, Le Bourg, Le Bouyssou, Cahus, Cardaillac, Cornac, Espeyroux, Frayssinhes, Gorses, Labastide-du-Haut-Mont, Labathude, Lacapelle-Marival, Latouille-Lentillac, Latronquière, Laurettes, Laval-de-Cère, Leyme, Molières, Montet-et-Bouxaal, Prendeignes, Sabadel-Latronquière, Saint-Bressou, Saint-Cirgues, Saint-Hilaire, Saint-Maurice-en-Quercy, Saint-Médard-Nicourby, Saint-Perdoux, Saint-Vincent-du-Pendit, Sainte-Colombe, Sénaillac-Latronquière, Sousceyrac-en-Quercy, Terrou, Teyssieu, Viazac.

Département de la Lozère:

Cantons de Langogne, Saint-Chély-d'Apcher.

Communes d'Albaret-le-Comtal, Arzenc-d'Apcher, Aumont-Aubrac, Les Bessons, Brion, Chambon-le-Château, Chauchailles, Chaulhac, La Chaze-de-Peyre, Estables, La Fage-Montivernoux, La Fage-Saint-Julien, Fau-de-Peyre, Fontans, Fournels, Grandrieu, Javols, Julianges, Lachamp, Lajo, Les Laubies, Le Malzieu-Forain, Le Malzieu-Ville, Les Monts-Verts, Noalhac, La Panouse, Paulhac-en-Margeride, Ribennes, Rieutort-de-Randon, Saint-Alban-sur-Limagnole, Saint-Amans, Saint-Denis-en-Margeride, Saint-Gal, Saint-Juéry, Saint-Laurent-de-Veyrès, Saint-Léger-du-Malzieu, Saint-Paul-le-Froid, Saint-Privat-du-Fau, Saint-Sauveur-de-Peyre, Saint-Symphorien, Sainte-Colombe-de-Peyre, Sainte-Eulalie, Serverette, Servières, Termes, La Villedieu.

Département du Puy-de-Dôme:

Communes d'Aix-la-Fayette, Ambert, Les Ancizes-Comps, Anzat-le-Luguet, Apchat, Arlanc, Augerolles, Aurières, Auzelles, Avèze, Baffie, Bagnols, Bertignat, Besse-et-Saint-Anastaise, Beurières, Bongheat, Bort-l'Étang, La Bourboule, Bourg-Lastic, Briffons, Bromont-Lamothe, Brousse, Bulhon, La Celle, Ceilloux, Ceysnat, Chambon-sur-Dolore, Chambon-sur-Lac, Chaméane, Champagnat-le-Jeune, Champétières, Chapdes-Beaufort, La Chapelle-Agnon, La Chapelle-sur-Usson, Charbonnières-les-Vieilles, Charensat, Charnat, Chastreix, Chaumont-le-Bourg, Cisternes-la-Forêt, Combrailles, Compains, Condat-en-Combraille, Condat-lès-Montboissier, Courpière, Crevant-Laveine, Cros, Culhat, Cunlhat, Domaize, Doranges, Dorat, Dore-l'Église, Échandelys, Égliseneuve-d'Entraigues, Égliseneuve-des-Liards, Églisolles, Escoutoux, Espinchal, Estandeuil, Esteil, Fayet-le-Château, Fayet-Ronaye, Fernoël, La Forie, Fournols, Gelles, Giat, La Godivelle, La Goutelle, Grandrif, Grandval, Herment, Heume-l'Église, Isserteaux, Job, Jumeaux, Labesette, Landogne, Laqueuille, Larodde, Lastic, Lezoux, Limons, Luzillat, Manglieu, Manzat, Marat, Marsac-en-Livradois, Mazun, Mayres, Mazaye, Mazoires, Medeyrolles, Messeix, Miremont, Le Monestier, Mons, Mont-Dore, Montel-de-Gelat, Montfermy, Montmorin, Murat-le-Quaire, Murol, Nébouzat, Néronde-sur-Dore, Neuville, Noalhat, Novacelles, Olby, Olliegues, Olmet, Orcival, Orléat, Paslières, Perpezat, Peschadoires, Peslières, Picherande, Pontaumur, Pontgibaud, Prondines, Pulvérières, Puy-Saint-Gulmier, Queuille, Roche-Charles-la-Mayrand, Rochefort-Montagne, Saillant, Saint-Alyre-d'Arlanc, Saint-Alyre-ès-Montagne, Saint-Amant-Roche-Savine, Saint-Anthème, Saint-Avit, Saint-Bonnet-le-Bourg, Saint-Bonnet-le-Chastel, Saint-Bonnet-près-Orcival, Saint-Clément-de-Valorgue, Saint-Dier-d'Auvergne, Saint-Donat, Saint-Éloy-la-Glacière, Saint-Étienne-des-Champs, Saint-Étienne-sur-Usson, Saint-Ferréol-des-Côtes, Saint-Flour, Saint-Genès-Champanelle, Saint-Genès-Champespe, Saint-Genès-la-Tourette, Saint-Georges-de-Mons, Saint-Germain-près-Herment, Saint-Germain-l'Herm, Saint-Gervais-sous-Meymont, Saint-Hilaire-les-Monges, Saint-Jacques-d'Ambur, Saint-Jean-d'Heurs, Saint-Jean-des-Ollières, Saint-Jean-en-Val, Saint-Jean-Saint-Gervais, Saint-Julien-Puy-Lavèze, Saint-Just, Saint-Martin-des-Olmes, Saint-Martin-d'Ollières, Saint-Nectaire, Saint-Ours, Saint-Pierre-Colamine, Saint-Pierre-le-Chastel, Saint-Pierre-Roche, Saint-Priest-des-Champs, Saint-Quentin-sur-Sauxillanges, Saint-Romain, Saint-Sauves-d'Auvergne, Saint-Sauveur-la-Sagne, Saint-Sulpice, Saint-Victor-la-Rivière, Sainte-Agathe, Sainte-Catherine, Sallèdes, Saulzet-le-Froid, Sauvagnat, Sauvessanges, Sauviat, Sauxillanges, Savennes, Sermentizon, Singles, Sugères, Tauves, Thiers, Thiolières, Tortebeuse, La Tour-d'Auvergne, Tours-sur-Meymont, Tralaigues, Trémouille-Saint-Loup, Trézioux, Valbeileix, Valz-sous-Châteauneuf, Vernet-la-Varenne, Le Vernet-Sainte-Marguerite, Verneugheol, Vernines, Vertolaye, Villosanges, Vinzelles, Viverols, Voingt.

5. Lien avec l'aire géographique

L'aire géographique du «Bleu d'Auvergne» correspond à la partie centre-nord du Massif Central.

Elle repose essentiellement sur le socle hercynien du Massif Central, composé de roches métamorphiques et granitiques, avec une couverture volcanique.

Il s'agit d'une zone de moyenne montagne culminant généralement à plus de 1 000 m et présentant une altitude toujours supérieure à 500 m.

Elle se caractérise par la prédominance d'un climat de montagne nuancé, à l'ouest par les influences d'un climat océanique altéré et à l'est par les influences d'un climat continental dégradé. Au sein de ce climat parfois complexe, le paramètre le plus déterminant est le régime pluviométrique, qui conditionne de façon importante la production d'herbe abondante observée sur le territoire. L'aire géographique correspond ainsi aux secteurs où la pluviométrie est supérieure à 800 mm/an.

S'agissant des facteurs humains, la zone du Puy-de-Dôme située à l'ouest des Monts d'Auvergne, propice à la pousse de l'herbe et à la production de lait, est le berceau historique de la production de «Bleu d'Auvergne», qui apparaît au milieu du XIX^e siècle. Ce secteur constitue le premier noyau de l'appellation, à partir duquel se développe progressivement la production. À l'origine fermière, la fabrication s'étend progressivement aux laiteries dans la seconde moitié du XIX^e siècle, notamment grâce aux innovations techniques proposées par Antoine Roussel, un auvergnat qui instaure le piquage du fromage. La diffusion de cette méthode dès la fin du XIX^e siècle conduit à l'apparition d'un second noyau de production dans le sud-ouest du massif du Cantal, puis la production de «Bleu d'Auvergne» s'étend progressivement à l'ensemble de l'aire géographique. Une définition du «Bleu d'Auvergne» est entérinée en 1934 par le ministère de l'agriculture et le produit est reconnu en appellation d'origine en mars 1975.

Aujourd'hui encore l'alimentation des vaches laitières privilégie l'herbe produite dans l'aire géographique, qui représente en moyenne sur l'année plus des deux tiers de la ration de base. Le pâturage est obligatoire au minimum 150 jours par an.

Par ailleurs, la fabrication du «Bleu d'Auvergne» met en œuvre des savoir-faire spécifiques. Les grains de caillé sont brassés en cuve de fabrication afin de les coiffer, c'est-à-dire les entourer d'une fine pellicule les empêchant de se souder entre eux lors du moulage. Ils sont ensuite mis en moule. Suit un égouttage sans pressage, accompagné de retournements. Le fromage est salé en fin d'égouttage par frottage ou saupoudrage de sel, sur toute sa surface, puis piqué une seule fois pour aérer la pâte. Enfin, il suit un affinage en cave humide et aérée.

Le «Bleu d'Auvergne» est un fromage au lait de vache de 2 à 3 kg, dont la pâte présente un persillage de grosseur grain de blé à grain de maïs régulièrement réparti sur toute sa surface, de couleur bleu à vert.

Son goût est intense, typé, équilibré, avec des arômes de bleu, de sous-bois, voire de champignons. Il est rehaussé par les saveurs issues de l'activité de la moisissure *Penicillium roqueforti*.

La production du «Bleu d'Auvergne» est ancrée dans une zone de moyenne montagne où l'altitude et le climat, marqué par d'importantes précipitations, favorisent une importante production d'herbe utilisée pour l'alimentation des vaches laitières, notamment à travers la pratique du pâturage.

Ces hautes terres volcaniques et granitiques du plateau central, aux hivers longs et rigoureux, ont par ailleurs déterminé depuis longtemps des usages de production spécifiques.

La fabrication de ce fromage d'un poids de 2 à 3 kg permettait un temps de conservation important et constituait une solution aux problèmes de transformation et de report imposés par les caractéristiques du climat et les besoins des hommes. Par ailleurs, cette fabrication fut longtemps une alternative à la production de «Cantal» pour les petits producteurs qui n'avaient pas suffisamment de lait pour fabriquer une fourme de «Cantal».

Les caractéristiques organoleptiques du «Bleu d'Auvergne» sont notamment déterminées par la mise en œuvre d'une technologie de fabrication particulière. Le coiffage des grains grâce au brassage en cuve et l'égouttage sans pressage favorisent la création d'ouvertures dans la pâte, réparties de façon régulière. Le piquage crée des cheminées d'aération dans la pâte. L'apport d'oxygène par ces cheminées permet le développement du *Penicillium roqueforti* dans les ouvertures. Cela explique le persillage très fin (de grosseur grain de blé à grain de maïs) et régulièrement réparti de couleur bleu-vert du «Bleu d'Auvergne». L'activité du *Penicillium roqueforti* contribue également à la formation du goût du produit. Le salage par frottage ou saupoudrage de sel sur toute la surface du fromage permet de parfaire l'égouttage et joue un rôle important dans la construction du goût intense et typé du «Bleu d'Auvergne». Enfin, l'affinage dans des caves humides et aérées permet le développement des arômes caractéristiques de bleu, de sous-bois et de champignons du «Bleu d'Auvergne».

Référence à la publication du cahier des charges

(article 6, paragraphe 1, deuxième alinéa, du présent règlement)

https://info.agriculture.gouv.fr/gedei/site/bo-agri/document_administratif-710d3e0c-449b-40f1-a1ee-bada81ef7a31/telechargement

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



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR