Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (huitième chambre)

19 décembre 2012*

«Pourvoi — Aides d'État — Notion d''entreprise' — Activité économique — Construction d'infrastructures aéroportuaires — Piste de décollage et d'atterrissage»

Dans l'affaire C-288/11 P,

ayant pour objet un pourvoi au titre de l'article 56 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, introduit le 6 juin 2011,

Mitteldeutsche Flughafen AG, établie à Leipzig (Allemagne),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, établie à Leipzig,

représentées par Mes M. Núñez Müller et J. Dammann, Rechtsanwälte,

parties requérantes,

les autres parties à la procédure étant:

Commission européenne, représentée par MM. B. Martenczuk et T. Maxian Rusche, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse en première instance,

République fédérale d'Allemagne,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), représentée par Mes L. Giesberts et G. Kleve, Rechtsanwälte,

parties intervenantes en première instance,

LA COUR (huitième chambre),

composée de M. E. Jarašiūnas (rapporteur), président de chambre, M. A. Ó Caoimh et Mme C. Toader, juges,

avocat général: Mme E. Sharpston,

greffier: M. M. Aleksejev, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 14 novembre 2012,

* Langue de procédure: l'allemand.

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

Arrêt

1 Par leur pourvoi, Mitteldeutsche Flughafen AG (ci-après «MF») et Flughafen Leipzig-Halle GmbH (ci-après «FLH») demandent l'annulation partielle de l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 24 mars 2011, Freistaat Sachsen e.a./Commission (T-443/08 et T-455/08, Rec. p. II-1311, ci-après l'«arrêt attaqué»), par lequel celui-ci a, dans l'affaire T-455/08, d'une part, annulé l'article 1er de la décision 2008/948/CE de la Commission, du 23 juillet 2008, relative à des aides accordées par l'Allemagne à DHL et à l'aéroport de Leipzig-Halle (JO L 346, p. 1, ci-après la «décision litigieuse»), en ce qu'il fixe à 350 millions d'euros le montant de l'aide d'État que la République fédérale d'Allemagne entendait accorder à l'aéroport de Leipzig-Halle aux fins de la construction d'une nouvelle piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes et, d'autre part, rejeté le recours pour le surplus.

Les antécédents du litige et la décision litigieuse

2 Il ressort des points 1 à 12 de l'arrêt attaqué que l'aéroport de Leipzig-Halle est exploité par FLH qui est une filiale de MF dont les actionnaires sont les Lands de Saxe et de Saxe-Anhalt ainsi que les villes de Dresde (Allemagne), de Halle (Allemagne) et de Leipzig. Le 4 novembre 2004, MF a décidé de construire une nouvelle piste de décollage et d'atterrissage (ci-après la «nouvelle piste sud»), devant être financée par un apport en capital, d'un montant de 350 millions d'euros, à MF ou à FLH par leurs actionnaires publics.

3 Le groupe DHL (ci-après «DHL»), opérant dans le secteur de la distribution des colis express, détenu à 100 % par Deutsche Post AG, a décidé, après avoir négocié avec plusieurs aéroports, de déplacer sa plate-forme européenne de fret aérien de Bruxelles (Belgique) à Leipzig-Halle à partir de l'année 2008. Le 21 septembre 2005, FLH, MF et DHL Hub Leipzig GmbH (ci-après «DHL Hub Leipzig») ont signé un accord-cadre, en vertu duquel FLH était tenue de construire la nouvelle piste sud et d'honorer d'autres engagements pendant toute la durée de celui-ci, tels que la garantie que DHL puisse opérer en continu sur ladite piste et l'assurance qu'au moins 90 % des transports aériens effectués par ou pour DHL puissent être réalisés à tout moment à partir de celle-ci.

4 Le 21 décembre 2005, le Land de Saxe a émis une lettre d'intention en faveur de FLH et de DHL Hub Leipzig (ci-après la «lettre d'intention»). Celle-ci vise à garantir la performance financière de FLH pendant la durée de l'accord-cadre et engage le Land de Saxe à indemniser DHL Hub Leipzig dans l'hypothèse où l'aéroport de Leipzig-Halle ne serait plus en mesure d'être utilisé comme prévu.

5 Le 5 avril 2006, la République fédérale d'Allemagne a, conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) nº 659/1999 du Conseil, du 22 mars 1999, portant modalités d'application de l'article [88 CE] (JO L 83, p. 1), notifié à la Commission des Communautés européennes l'accord-cadre et la lettre d'intention.

6 Par lettre du 23 novembre 2006, la Commission a informé la République fédérale d'Allemagne de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, CE. Celle-ci a porté sur l'accord-cadre, sur la lettre d'intention ainsi que sur l'apport en capital.

7 Le 23 juillet 2008, la Commission a adopté la décision litigieuse. Elle a estimé, dans celle-ci, que l'apport en capital constituait une aide d'État compatible avec le marché commun, conformément à l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE. En revanche, elle a considéré que la lettre d'intention et les

garanties illimitées prévues dans l'accord-cadre constituaient des aides d'État qui n'étaient pas compatibles avec le marché commun et a demandé à la République fédérale d'Allemagne de récupérer la partie de l'aide déjà mise à la disposition de DHL au titre de ces garanties.

8 Ainsi qu'il ressort des points 62 et 67 de l'arrêt attaqué, l'apport en capital a été octroyé antérieurement à la décision litigieuse, ce que la Commission a confirmé à l'audience.

La procédure devant le Tribunal et l'arrêt attaqué

9 Par requêtes déposées au greffe du Tribunal le 6 octobre 2008, le Freistaat Sachsen ainsi que le Land Sachsen-Anhalt, dans l'affaire T-443/08, et MF ainsi que FLH, dans l'affaire T-455/08, ont introduit des recours tendant à l'annulation de l'article 1er de la décision litigieuse, dans la mesure où la Commission y déclare, d'une part, que l'apport en capital constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE et, d'autre part, que ladite aide d'État s'élève à 350 millions d'euros.

10 Par ordonnances des 30 mars 2009 et 24 juin 2010, le président de la huitième chambre du Tribunal a, d'une part, fait droit aux demandes en intervention de la République fédérale d'Allemagne et de l'Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (ci-après «ADV») dans les deux affaires et, d'autre part, décidé de joindre ces dernières aux fins de la procédure orale.

11 À l'appui de leur recours, MF et FLH, soutenues par ADV, ont soulevé huit moyens, tirés, en substance, le premier, d'une violation de l'article 87, paragraphe 1, CE, le deuxième, de ce que FLH ne pouvait pas être le bénéficiaire d'une aide d'État, le troisième, de l'impossibilité de qualifier FLH à la fois de donneur et de bénéficiaire d'une aide d'État, le quatrième, de la violation des principes de non-rétroactivité, de sécurité juridique, de protection de la confiance légitime et d'égalité, le cinquième, d'une violation du droit primaire par les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (JO 2005, C 312, p. 1, ci-après les «lignes directrices de 2005»), le sixième, avancé à titre subsidiaire, d'un vice de procédure, le septième, d'une violation de la répartition des compétences résultant du traité CE et, le huitième, du caractère contradictoire et de l'insuffisance de motivation du montant de la prétendue aide.

12 Par l'arrêt attaqué, le Tribunal a joint les affaires T-443/08 et T-455/08 aux fins de l'arrêt, a rejeté le recours dans la première affaire comme étant irrecevable et a annulé, dans la seconde, l'article 1er de la décision litigieuse en ce qu'il fixe à 350 millions d'euros le montant de l'aide d'État que la République fédérale d'Allemagne entendait accorder à l'aéroport de Leipzig-Halle aux fins de la construction de la nouvelle piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes, rejetant le recours pour le surplus.

13 Pour rejeter le premier moyen, à l'appui duquel les requérantes, dans l'affaire T-455/08 soutenaient notamment que la notion d'«entreprise», au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, ne s'appliquait pas aux aéroports régionaux en ce qui concerne le financement des infrastructures aéroportuaires, le Tribunal a d'abord considéré, pour des motifs exposés aux points 87 à 100 de l'arrêt attaqué, que, dans la mesure où elle exploitait la nouvelle piste sud, FLH exerçait une activité économique, dont celle consistant en la construction de ladite piste ne saurait être dissociée.

14 Ensuite, aux points 102 à 107 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a écarté l'argument avancé par les requérantes selon lequel la construction de la nouvelle piste sud constituait une mesure relevant de la politique régionale, de la politique économique et de la politique des transports que la Commission ne pouvait contrôler au titre des règles du traité CE relatives aux aides d'État, conformément à la communication de la Commission relative à l'application des articles [87 CE] et [88 CE] et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO 1994, C 350, p. 5, ci-après la «communication de 1994»). Il a relevé, à cet égard, que le secteur aéroportuaire avait connu des

évolutions, concernant en particulier son organisation ainsi que sa situation économique et concurrentielle, et que la jurisprudence issue de l'arrêt du Tribunal du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission (T-128/98, Rec. p. II-3929), confirmé par l'arrêt de la Cour du 24 octobre 2002, Aéroports de Paris/Commission (C-82/01 P, Rec. p. I-9297, ci-après, ensemble, les «arrêts Aéroports de Paris»), avait reconnu, dès l'année 2000, que les gestionnaires d'aéroports exerçaient une activité économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

15 De même, le Tribunal a rejeté, aux points 108 à 116 de l'arrêt attaqué, les arguments des requérantes concernant la dissociabilité alléguée des activités de construction et d'exploitation d'infrastructures aéroportuaires. Il a notamment relevé, premièrement, que la construction de la nouvelle piste sud était une condition préalable à l'exploitation de celle-ci, deuxièmement, que les entités en cause étaient en l'occurrence les mêmes, troisièmement, que, en se fondant sur le fait que l'infrastructure en question était exploitée par FLH à des fins commerciales et qu'il s'agissait donc d'une infrastructure utilisable à cette fin, la Commission avait apporté suffisamment d'éléments permettant d'étayer le lien entre la construction et l'exploitation de la nouvelle piste sud et, quatrièmement, que la construction de cette nouvelle piste sud était une activité directement rattachable à la gestion des infrastructures aéroportuaires et que le fait qu'une activité ne soit pas assurée par des opérateurs privés ou le fait qu'elle ne soit pas rentable n'étaient pas des critères pertinents pour écarter la qualification d'activité économique.

16 Enfin, le Tribunal a écarté, aux points 117 à 119 de l'arrêt attaqué, les arguments des requérantes tendant à remettre en cause la pertinence des arrêts Aéroports de Paris avant de conclure, au point 120 dudit arrêt, que c'était à bon droit que la Commission avait estimé que l'apport en capital constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

17 Pour écarter le quatrième moyen soulevé par les requérantes dans l'affaire T-455/08 et tiré de la violation des principes de non-rétroactivité, de sécurité juridique, de protection de la confiance légitime et d'égalité, le Tribunal a relevé, aux points 157 à 164 de l'arrêt attaqué, que la Commission n'avait pas, contrairement à ce que prétendaient les requérantes, appliqué les lignes directrices de 2005, mais qu'elle avait mis en œuvre les principes découlant des arrêts Aéroports de Paris. Partant, aux points 166 à 172, 181 et 182 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a également écarté les griefs relatifs à la violation des principes de protection de la confiance légitime, de sécurité juridique et d'égalité, ainsi que le cinquième moyen avancé dans cette affaire, tiré d'une violation du droit primaire par les lignes directrices de 2005.

18 Le Tribunal a également rejeté, aux points 192 et 201 à 209 de l'arrêt attaqué, le sixième moyen des requérantes dans ladite affaire, tiré d'un vice de procédure, dans le cadre duquel celles-ci soutenaient, à titre subsidiaire, que l'apport en capital devait être qualifié d'«aide existante», au sens de l'article 1er, sous b), v), du règlement nº 659/1999, ainsi que le septième moyen qu'elles présentaient dans cette même affaire, tiré d'une violation de la répartition des compétences résultant du traité CE.

19 En revanche, le Tribunal a accueilli le huitième moyen des requérantes invoqué à l'appui de leur recours dans l'affaire T-455/08 et qui était tiré du caractère contradictoire et de l'insuffisance de motivation du montant de l'aide. À cet égard, le Tribunal a retenu, au point 230 de l'arrêt attaqué, que le montant de 350 millions d'euros, figurant dans le dispositif de la décision litigieuse, était erroné au regard des considérants de celle-ci, dans la mesure où il ressortait de ces considérants que les sommes couvrant des missions de service public ne constituaient pas une aide d'État et devaient donc être déduites du montant de l'apport en capital.

Les conclusions des parties

20 MF et FLH, ainsi que ADV, demandent à la Cour:

— d'annuler le point 4 du dispositif de l'arrêt attaqué, par lequel le recours formé dans l'affaire T-455/08 a été rejeté pour le surplus, ainsi que la décision relative aux dépens;

— de statuer définitivement sur le litige en faisant droit au recours formé dans l'affaire T-455/08, dans la mesure où ce dernier poursuit l'annulation de la décision litigieuse en ce que la Commission déclare dans celle-ci que la mesure de dotation en capital accordée par la République fédérale d'Allemagne pour la construction de la nouvelle piste sud et des infrastructures aéroportuaires connexes constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, et

— de condamner la Commission aux dépens afférents au pourvoi et à la procédure de première instance.

21 La Commission conclut au rejet du pourvoi et à la condamnation des requérantes aux dépens du pourvoi.

Sur le pourvoi

22 À l'appui de leur pourvoi, les requérantes soulèvent cinq moyens tirés, premièrement, de la violation de l'article 87, paragraphe 1, CE, deuxièmement, de la violation des principes de non-rétroactivité, de protection de la confiance légitime et de sécurité juridique, troisièmement, de la violation des articles 1er, sous b), v), 17 et 18 du règlement nº 659/1999, quatrièmement, de la violation de la répartition des compétences résultant du traité CE et, cinquièmement, de la violation de l'obligation de motivation des arrêts.

Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 87, paragraphe 1, CE

Argumentation des parties

23 Les requérantes font grief au Tribunal d'avoir qualifié le financement de la construction de la nouvelle piste sud d'aide d'État en estimant que FLH devait être considérée, à cet égard, comme une entreprise dans la mesure où ladite construction était une activité économique au sens des règles en matière d'aides d'État.

24 Il convient, selon elles, de distinguer l'activité de construction d'infrastructures aéroportuaires de l'activité d'exploitation de celles-ci. Contrairement à ce qu'exigerait la jurisprudence constante des juridictions de l'Union, le Tribunal aurait omis d'examiner de manière distincte ces activités et aurait présumé que celles-ci étaient indissociables, en se bornant, au point 96 de l'arrêt attaqué, à constater que les pistes de décollage et d'atterrissage sont des éléments «essentiels» pour les activités économiques menées par l'exploitant d'un aéroport et que la construction de telles pistes permet à celui-ci d'exercer son activité économique principale. Ainsi, le Tribunal n'aurait pas vérifié si ces activités étaient différenciables et aurait méconnu le fait qu'elles concernent des acteurs et des secteurs différents.

25 Il importerait peu, pour apprécier le caractère économique d'une activité, que celle-ci constitue une «condition préalable» à une autre activité et il n'y aurait pas lieu de faire de distinction entre les activités principales et les activités annexes de l'entité considérée, la jurisprudence exigeant de procéder à cette appréciation pour chaque activité exercée par celle-ci.

26 Par ailleurs, la distinction entre la construction et l'exploitation des infrastructures serait un principe fondamental de la pratique de la Commission et découlerait, en ce qui concerne les aéroports, du point 12 de la communication de 1994, laquelle aurait non pas été annulée, mais seulement complétée par les lignes directrices de 2005. Ce serait dès lors à tort que le Tribunal a considéré que la Commission n'avait pas à faire application de la communication de 1994, alors que celle-ci n'est pas contraire au droit primaire, le traité CE n'attribuant aucune compétence propre à l'Union européenne en matière de politique des infrastructures.

27 De plus, dans l'interprétation du droit primaire, les juridictions de l'Union n'imposeraient aucunement l'application des règles en matière d'aides d'État aux mesures relatives aux infrastructures aéroportuaires et estimeraient que celles-ci ne doivent s'appliquer que lorsqu'il s'agit de l'exploitation de l'aéroport. Les requérantes se réfèrent, à cet égard, aux arrêts du Tribunal Aéroports de Paris/Commission, précité, et du 17 décembre 2008, Ryanair/Commission (T-196/04, Rec. p. II-3643), en soulignant que les faits ayant donné lieu au premier de ces arrêts portaient sur les activités d'un grand aéroport international dont la situation, sur le plan économique, serait diamétralement opposée à celle d'un aéroport régional tel que celui de Leipzig-Halle.

28 En outre, le Tribunal aurait considéré à tort, au point 115 de l'arrêt attaqué, que le fait que l'activité de construction des infrastructures ne soit pas assurée par des opérateurs privés n'était pas pertinent, alors que l'existence d'un marché suppose que l'activité en question puisse en principe être exercée par de tels opérateurs. Le Tribunal se serait borné à présumer le caractère économique de l'activité de construction de la nouvelle piste sud sans examiner les arguments avancés pour contester l'existence d'un marché pour cette activité ni la réalité économique.

29 Or, l'activité de construction d'infrastructures aéroportuaires ne pourrait pas avoir le caractère d'une activité économique en l'absence de perspectives de rentabilité, la répercussion des coûts de construction sur les utilisateurs par le biais des redevances aéroportuaires étant impossible, contrairement à ce que le Tribunal a relevé au point 94 de l'arrêt attaqué. En effet, les investisseurs privés ne pourraient pas librement répercuter ces coûts sur les utilisateurs, car ces redevances doivent être autorisées par les autorités compétentes du Land dans lequel l'aéroport en question est situé, lesquelles fonderaient leur autorisation sur des critères n'ayant aucun rapport avec les coûts de construction des infrastructures aéroportuaires. La construction de telles infrastructures relèverait par conséquent des activités qui ont toujours été et sont nécessairement exercées par des entités publiques.

30 À l'instar des requérantes, ADV, qui est une association d'entreprises exploitant des aéroports allemands, estime que qualifier l'activité de financement ou de construction d'infrastructures aéroportuaires d'activité économique est contraire au droit de l'Union.

31 Selon cette partie, une distinction fonctionnelle entre la construction et l'exploitation de telles infrastructures est nécessaire tant juridiquement qu'au regard des faits. Elle observe, notamment, que la conclusion du Tribunal selon laquelle la construction de la nouvelle piste sud serait essentielle à l'exploitation de l'aéroport et ne pourrait être considérée séparément de celle-ci est trop générale et aboutit à considérer comme économiques toutes les activités qui conditionnent l'activité de l'exploitant d'un aéroport, y compris des mesures relevant de l'exercice de la puissance publique.

32 Dans les faits, il n'existerait pas de financement privé de la construction de nouvelles infrastructures aéroportuaires, du moins dans les petits et moyens aéroports, et l'implication d'entreprises privées se limiterait à l'acquisition et à l'exploitation d'infrastructures déjà existantes ou construites par l'État. Il serait toujours impossible, malgré l'évolution du secteur aéroportuaire, de financer la construction d'infrastructures aéroportuaires coûteuses par les recettes d'exploitation. À défaut de rentabilité, il n'existerait donc pas d'activité économique.

33 ADV soutient, en outre, que c'est à tort et de manière contradictoire que le Tribunal, suivant en cela la Commission, s'est référé aux arrêts Aéroports de Paris. La conclusion selon laquelle le caractère économique de la construction de l'infrastructure aéroportuaire découle du caractère économique de l'exploitation ne pourrait être déduite de cette jurisprudence. Ni la Commission ni le Tribunal n'auraient justifié de manière acceptable, en droit, la raison pour laquelle, contrairement à la communication de 1994, le financement de la construction d'un aéroport devrait être soumis à l'examen de la Commission. En réalité, la construction d'infrastructures aéroportuaires représenterait un élément essentiel des services d'intérêt général, de sorte que cette mission relèverait typiquement de l'exercice de la puissance publique.

34 La Commission fait valoir, principalement, que la thèse défendue par les requérantes, selon laquelle la construction d'infrastructures aéroportuaires constitue une activité qu'il convient d'apprécier indépendamment de l'exploitation de l'aéroport, est manifestement inexacte. Il est en effet établi, selon elle, depuis les arrêts Aéroports de Paris, que la mise à disposition à titre onéreux d'installations aéroportuaires constitue une activité économique relevant des règles de l'Union en matière de concurrence. Les coûts de construction des installations utilisées par l'exploitant de l'aéroport seraient donc des coûts d'investissement que doit normalement supporter une entreprise commerciale. Dès lors, selon cette institution, le Tribunal n'a pas commis d'erreur de droit en considérant que FLH était une entreprise et que la construction de la nouvelle piste sud constituait un élément indissociable de l'activité économique de celle-ci.

Appréciation de la Cour

35 À l'appui de leur premier moyen, les requérantes, soutenues par ADV, reprennent en substance l'argumentation qu'elles ont développée devant le Tribunal, selon laquelle la construction ou l'extension d'infrastructures aéroportuaires ne constituent pas une activité économique entrant dans le champ d'application du droit de l'Union en matière d'aides d'État, de sorte que leur financement au moyen de fonds publics n'est pas susceptible de constituer une aide d'État.

36 Dans le cadre du pourvoi, il y a lieu d'examiner si, en l'occurrence, le Tribunal a violé l'article 87, paragraphe 1, CE en jugeant que l'activité de FLH, exploitant de l'aéroport de Leipzig-Halle et bénéficiaire avec MF de l'apport en capital destiné à financer la construction de la nouvelle piste sud, avait, en ce qui concerne cette construction, un caractère économique et que c'était dès lors à bon droit que la Commission avait estimé que ledit apport en capital constituait une aide d'État au sens de cette disposition.

37 À titre liminaire, il y a lieu d'observer que, ainsi que le font valoir les requérantes et ADV, la communication de 1994 indique, sous son point 12, que la «réalisation de projets d'infrastructures (aéroports, autoroutes, ponts, etc.) constitue une mesure de politique économique générale que la Commission ne peut contrôler au titre des règles du traité relatives aux aides d'État».

38 Pour rejeter les arguments des requérantes tirés de cette communication, le Tribunal a relevé, aux points 104 à 106 de l'arrêt attaqué, ce qui suit:

«104 Il y a toutefois lieu de rappeler, d'une part, que la question de savoir si une aide est une aide d'État au sens du traité CE doit être résolue sur la base d'éléments objectifs qui s'apprécient à la date à laquelle la Commission prend sa décision (voir, en ce sens, arrêts de la Cour du 22 juin 2006, Belgique et Forum 187/Commission, C-182/03 et C-217/03, Rec. p. I-5479, point 137, et [du 1er juillet 2008,] Chronopost et La Poste/UFEX e.a., [C-341/06 P et C-342/06 P, Rec. p. I-4777], point 95), et, d'autre part, que, si la Commission est tenue par les encadrements et les communications qu'elle adopte en matière d'aides d'État, c'est uniquement dans la mesure où ces textes ne s'écartent pas d'une bonne application des normes du traité CE, lesdits textes ne pouvant être interprétés dans un sens qui réduise la portée des articles 87 CE et 88 CE ou qui

contrevienne aux objectifs visés par ceux-ci (voir arrêt de la Cour du 11 septembre 2008, Allemagne e.a./Kronofrance, C-75/05 P et C-80/05 P, Rec. p. I-6619, point 65, et la jurisprudence citée).

105 Or, le secteur aéroportuaire a connu des évolutions, évoquées aux considérants 169 à 171 de la [décision litigieuse], concernant en particulier son organisation et sa situation économique et concurrentielle. De plus, la jurisprudence [Aéroports de Paris] a reconnu, dès 2000, que les gestionnaires d'aéroports exercent en principe une activité économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, laquelle tombe sous le coup des dispositions relatives aux aides d'État, ce qui a été confirmé par l'arrêt Ryanair/Commission, [précité] (point 88).

106 Par conséquent, eu égard à la jurisprudence visée au point 104 ci-dessus, la Commission se devait, lors de l'adoption de [la décision litigieuse], de prendre en compte cette évolution et cette interprétation, ainsi que leurs implications s'agissant de l'application de l'article 87, paragraphe 1, CE au financement des infrastructures liées à l'exercice des activités de gestion aéroportuaire, quitte à ne pas appliquer le point 12 de la communication de 1994. Eu égard aux considérations qui précèdent, c'est donc sans commettre d'erreur que la Commission a estimé, au considérant 174 de la [décision litigieuse], que, à partir de 2000, il n'y avait plus lieu, a priori, d'exclure l'application aux aéroports des dispositions relatives aux aides d'État.»

39 Ces appréciations du Tribunal sont exemptes d'erreur de droit. En effet, la Commission était tenue, eu égard aux éléments de fait et de droit prévalant au moment de l'adoption de sa décision, d'examiner l'apport en capital dans le cadre des compétences que lui attribuait l'article 88 CE. C'est dès lors à bon droit que le Tribunal a, d'une part, rejeté les arguments des requérantes relatifs à la communication de 1994 et, d'autre part, examiné le moyen dont il était saisi en vérifiant concrètement, au vu de ces éléments et non de cette communication, si la construction de la nouvelle piste sud constituait une activité économique.

40 À cet égard, s'agissant du caractère indissociable, en l'espèce, des activités d'exploitation et de construction qui est contesté par les requérantes, le Tribunal, après avoir rappelé, au point 89 de l'arrêt attaqué, que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné (arrêt du 1er juillet 2008, MOTOE, C-49/07, Rec. p. I-4863, point 21), a d'abord relevé, à bon droit, au point 93 de l'arrêt attaqué, que FLH, dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport de Leipzig-Halle, exerce une activité économique dès lors qu'elle offre des services aéroportuaires contre une rémunération issue, notamment, des taxes aéroportuaires (voir arrêt du 24 octobre 2002, Aéroports de Paris/Commission, précité, point 78) sur le marché des services aéroportuaires régionaux. Le Tribunal a constaté, à ce sujet, dans le cadre de son appréciation souveraine des faits, laquelle n'a pas été contestée par les requérantes dans le cadre du présent pourvoi, que l'existence d'un tel marché était, en l'espèce, démontrée par le fait que l'aéroport de Leipzig-Halle était en concurrence avec d'autres aéroports régionaux pour l'implantation de la plate-forme européenne de fret aérien de DHL.

41 Le Tribunal a, ensuite, au point 94 de l'arrêt attaqué, constaté que l'exploitation de la nouvelle piste sud participerait à l'activité économique de FLH, la Commission ayant indiqué, au considérant 177 de la décision litigieuse, que cette infrastructure serait exploitée à des fins commerciales par FLH qui exigerait des taxes en contrepartie de son utilisation. Il a relevé que, ainsi que la Commission l'a indiqué au considérant 15 de la décision litigieuse, ces taxes constitueraient la principale source de revenus pour le financement de cette piste, laquelle permettrait à FLH d'accroître ses capacités et son activité d'exploitation de l'aéroport de Leipzig-Halle.

42 Enfin, aux points 95 à 100 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a considéré qu'il n'y avait pas lieu de dissocier l'activité consistant à construire la nouvelle piste sud de l'utilisation ultérieure qui en serait faite, en relevant, notamment, au point 99 de cet arrêt, que, eu égard à sa nature et à son objet, la construction de ladite piste ne relevait pas, en tant que telle, de prérogatives de puissance publique, ce

que les requérantes ne prétendaient d'ailleurs pas expressément. Il convient de relever, à cet égard, que, pour accueillir le moyen d'annulation tiré du caractère contradictoire et de l'insuffisance de motivation du montant de l'aide, le Tribunal a relevé, aux points 225 et 226 de l'arrêt attaqué, que la Commission avait admis, aux considérants 182 et 183 de la décision litigieuse, que certains frais concernés par l'apport en capital relevaient de l'exercice de missions publiques, à savoir les frais afférents aux fonctions de sécurité et de police, aux mesures de protection contre les incendies et aux mesures de sécurité publique, à la sécurité de l'exploitation, au service météorologique allemand ainsi qu'au service du contrôle du trafic aérien, et ne pouvaient donc être qualifiés d'aides d'État.

43 Il apparaît de ces considérations que le Tribunal n'a pas commis d'erreur de droit en jugeant en substance que la Commission avait à bon droit estimé que la construction de la nouvelle piste sud par FLH constituait une activité économique et que, par conséquent, l'apport en capital, sous réserve des frais liés à l'exécution de missions publiques à déduire de son montant, constituait une aide d'État, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

44 En effet, contrairement à ce qu'affirment les requérantes, soutenues par ADV, il apparaît que, aux fins de déterminer si la construction de la nouvelle piste sud pouvait être qualifiée par la Commission d'activité économique, le Tribunal a, conformément à la jurisprudence (voir arrêts du 19 janvier 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Rec. p. I-43, point 19; du 24 octobre 2002, Aéroports de Paris/Commission, précité, point 75, et MOTOE, précité, point 25), procédé à un examen de cette activité et recherché quelle était la nature de celle-ci. Ce faisant, il a non pas présumé mais établi, en tenant compte des circonstances concrètes et sans commettre d'erreur de droit, que cette activité ne pouvait être dissociée de l'exploitation, par FLH, des infrastructures aéroportuaires, qui constitue une activité économique, la construction de la nouvelle piste sud ne se rattachant pas par ailleurs, en tant que telle, par sa nature ou son objet, à l'exercice de prérogatives de puissance publique.

45 Cette conclusion ne saurait être remise en cause par les autres arguments avancés par les requérantes et ADV.

46 Doit en effet être écarté, premièrement, l'argument selon lequel la construction des infrastructures aéroportuaires et l'exploitation de l'aéroport concernent des acteurs et des secteurs différents, puisque, en tout état de cause, ainsi que le Tribunal l'a constaté souverainement au point 111 de l'arrêt attaqué, sans que cela soit remis en cause au stade du présent pourvoi, les entités concernées étaient en l'occurrence les mêmes.

47 Peu importe, deuxièmement, que le Tribunal ait relevé, respectivement aux points 96, 110 et 111 de l'arrêt attaqué, que «les pistes d'atterrissage et de décollage sont des éléments essentiels pour les activités économiques menées par un exploitant d'aéroport», que «l'objectif de la construction d'une piste d'atterrissage est lié à l'activité économique principale d'un aéroport» et que la «construction et l'extension de la piste [sont] des conditions préalables à son exploitation». Ces considérations sont, certes, impropres, de par leur généralité et du fait qu'elles pourraient également valoir pour certaines activités relevant de l'exercice de prérogatives de puissance publique, à établir le caractère économique d'une activité donnée de construction d'infrastructures aéroportuaires. Elles sont cependant sans incidence sur le bien-fondé en droit des constatations du Tribunal exposées aux points 40 à 42 du présent arrêt, desquelles il résulte que, en l'occurrence, la construction de la nouvelle piste sud constituait une activité économique.

48 Troisièmement, en réponse à l'affirmation d'ADV selon laquelle la construction d'infrastructures aéroportuaires représente un élément essentiel des services d'intérêt général et constitue ainsi typiquement une mission publique, il suffit de relever que le Tribunal a constaté, au point 99 de l'arrêt attaqué, que les requérantes elles-mêmes ne prétendaient pas expressément que la construction de la nouvelle piste sud relevait, en tant que telle, de prérogatives de puissance publique.

49 Enfin, s'agissant de l'argument selon lequel l'activité de construction d'infrastructures aéroportuaires ne pourrait être assurée par des opérateurs privés, car il n'existerait pas de marché pour ce type d'activité en raison de l'absence de perspectives de rentabilité, le Tribunal l'a rejeté en relevant, au point 114 de l'arrêt attaqué, qu'il ressortait de ses constatations précédentes que la construction de la nouvelle piste sud était une activité directement rattachable à la gestion de l'aéroport, laquelle est une activité économique. Cela étant établi, le Tribunal n'avait pas, par conséquent, à rechercher s'il existait un marché spécifique pour l'activité de construction d'infrastructures aéroportuaires.

50 En outre, au point 115 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a rappelé à bon droit que, de surcroît, le fait qu'une activité ne soit pas assurée par des opérateurs privés ou le fait qu'elle ne soit pas rentable n'étaient pas des critères pertinents aux fins de la qualifier ou non d'activité économique. En effet, ainsi que l'a rappelé le Tribunal aux points 88 et 89 de cet arrêt, il est de jurisprudence constante que, d'une part, la notion d'entreprise, dans le contexte du droit de la concurrence, comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement et, d'autre part, constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné (voir, notamment, arrêts du 24 octobre 2002, Aéroports de Paris/Commission, précité, point 75; MOTOE, précité, points 21 et 22, ainsi que du 26 mars 2009, SELEX Sistemi Integrati/Commission, C-113/07 P, Rec. p. I-2207, point 69). Il en découle que le caractère économique ou non d'une activité ne dépend pas du statut privé ou public de l'entité qui l'exerce ni de la rentabilité de cette activité.

51 De plus, pour répondre aux arguments avancés dans ce contexte par les requérantes au sujet du montant des taxes aéroportuaires, il convient de rappeler que, ainsi qu'il a été relevé au point 41 du présent arrêt, le Tribunal a constaté en l'espèce, au point 94 de l'arrêt attaqué, que les taxes aéroportuaires constitueraient la principale source de revenus pour le financement de la nouvelle piste sud, comme la Commission l'a indiqué au considérant 15 de la décision litigieuse. Cette constatation factuelle, dont il ressort que, contrairement aux affirmations des requérantes, les coûts de construction de cette piste sont répercutés pour partie sur les utilisateurs, ne constitue pas, sous réserve du cas de la dénaturation des faits ou des éléments de preuve non alléguée en l'espèce, une question de droit soumise, comme telle, au contrôle de la Cour dans le cadre du pourvoi (voir notamment, en ce sens, arrêt du 22 décembre 2008, British Aggregates/Commission, C-487/06 P, Rec. p. I-10515, point 97 et jurisprudence citée).

52 Il s'ensuit que le premier moyen du pourvoi doit être rejeté comme étant pour partie irrecevable et pour partie non fondé.

Sur le deuxième moyen, tiré de la violation des principes de non-rétroactivité, de protection de la confiance légitime et de sécurité juridique

Argumentation des parties

53 Les requérantes, soutenues par ADV, estiment que le Tribunal a commis une erreur de droit en considérant que la Commission n'avait pas fait application des lignes directrices de 2005. Selon elles, la Commission ayant appliqué ces dernières de facto, le Tribunal, en refusant de le reconnaître, a méconnu les principes de non-rétroactivité, de protection de la confiance légitime et de sécurité juridique.

54 Concernant, tout d'abord, le premier de ces principes, elles soulignent que la décision relative à l'apport en capital en faveur de FLH a été adoptée à une époque où s'appliquait exclusivement la communication de 1994. Ce ne serait qu'à la fin de l'année 2005 que serait intervenu un changement dans la politique de la Commission, laquelle institution n'aurait pas annulé ladite communication, mais l'aurait complétée par les lignes directrices de 2005. Ces dernières excluraient expressément toute application rétroactive.

55 S'agissant, ensuite, de la violation alléguée des principes de protection de la confiance légitime et de sécurité juridique, les requérantes font valoir que, contrairement aux considérations du Tribunal exposées au point 167 de l'arrêt attaqué, il n'y a eu, avant l'adoption de la décision du 4 novembre 2004 relative à la construction et au financement de la nouvelle piste sud, ni pratique décisionnelle s'écartant de la communication de 1994 ni jurisprudence décidant de l'applicabilité des règles en matière d'aides d'État au financement de la construction d'infrastructures aéroportuaires, de sorte que l'évolution soudaine de l'approche de la Commission était imprévisible.

56 En effet, une analyse des décisions prises par la Commission concernant les mesures de financement d'infrastructures aéroportuaires confirmerait que, avant la publication des lignes directrices de 2005, cette institution n'avait pris aucune décision allant en ce sens. Elle aurait auparavant traité expressément ces mesures comme des mesures générales de politique économique n'entrant pas dans le champ d'application des règles relatives aux aides d'État, et ce même après le prononcé des arrêts Aéroports de Paris. Ce ne serait que dans ses décisions du 19 janvier 2005 concernant l'aide d'État N 644i/2002 (Allemagne – Construction et développement d'aéroports régionaux) et du 20 avril 2005 concernant l'aide d'État N 355/2004 relative à l'aéroport d'Anvers que la Commission aurait envisagé pour la première fois l'application de ces règles à la construction et au développement d'infrastructures aéroportuaires, tout en rappelant le principe de non-applicabilité de celles-ci. Cependant, à supposer que ces décisions aient été pertinentes, elles n'auraient pas pu ébranler la confiance légitime des opérateurs économiques concernés, étant donné qu'elles ont été publiées intégralement non pas au *Journal officiel de l'Union européenne* mais, ultérieurement, sur le site Internet de la Commission dans la seule langue de la procédure.

57 Le Tribunal se serait référé, à cet égard, de manière erronée, tout d'abord, aux arrêts Aéroports de Paris et Ryanair/Commission, précité, qui ne portaient que sur l'exploitation de telles infrastructures, ensuite, à la décision de la Commission du 13 mars 2001 concernant l'aide d'État N 58/2000 (Italie – Promotion du système aéroportuaire piémontais, ci-après la «décision de la Commission du 13 mars 2001»), qui n'aurait nullement remis en doute que les mesures de financement d'infrastructures aéroportuaires constituent des mesures de politique générale, et, enfin, à la notification faite par le gouvernement allemand de l'aide d'État N 644i/2002, laquelle concernait non pas une mesure individuelle mais un régime d'aide. Or, les États membres procéderaient souvent à la notification de leur réglementation nationale, par souci de sécurité juridique, même lorsqu'ils estiment que celle-ci ne contient aucune aide.

58 À l'audience, les requérantes ont ajouté que les arrêts Aéroports de Paris et la décision de la Commission du 13 mars 2001 n'avaient fait l'objet que d'une publication limitée au *Journal officiel des Communautés européennes,* qu'ils n'étaient pas disponibles en langue allemande sur le site Internet de la Commission et que les échanges entre cette dernière et les États membres ne faisaient l'objet d'aucune publication.

59 Enfin, les requérantes font grief au Tribunal d'avoir omis d'examiner les arguments qu'elles ont invoqués à l'encontre de la légalité des lignes directrices de 2005. Or, outre le fait que ces dernières seraient contraires au droit primaire en ce qu'elles qualifient la construction d'infrastructures aéroportuaires d'activité économique, elles seraient intrinsèquement contradictoires en ce qu'elles confirment la communication de 1994 tout en s'en écartant et méconnaîtraient, ainsi, le principe de sécurité juridique.

60 La Commission s'oppose à l'ensemble de ces arguments qui, selon elle, ne résistent pas à une simple lecture de la décision litigieuse, de laquelle il ressortirait qu'elle s'est fondée, pour établir l'existence d'une aide, non sur les lignes directrices de 2005, mais sur l'article 87, paragraphe 1, CE, tel qu'interprété dans les arrêts Aéroports de Paris. Elle indique que, compte tenu de l'éclaircissement donné par ces arrêts sur la notion d'aide d'État, qui est une notion juridique objective, elle ne pouvait plus, sans violer cet article, appliquer le point 12 de la communication de 1994.

61 En outre, eu égard aux arrêts Aéroports de Paris et à la pratique décisionnelle qui a suivi ces arrêts, il n'y avait plus, selon la Commission, de raison légitime de croire, à la fin de l'année 2004, que le financement par l'État d'une piste de décollage et d'atterrissage d'un aéroport ne pouvait en aucun cas constituer une aide d'État. Le principe de protection de la confiance légitime n'aurait donc pas été enfreint. Par ailleurs, les lignes directrices de 2005 n'ayant pas été appliquées, la branche du moyen relative à la violation du principe de sécurité juridique serait manifestement sans objet.

Appréciation de la Cour

62 S'agissant, en premier lieu, du grief relatif à la violation du principe de non-rétroactivité, le Tribunal a relevé, aux points 157 à 160 de l'arrêt attaqué, ce qui suit:

«157 [...] il convient de constater que, concernant la qualification de l'apport en capital d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, aucun élément de la [décision litigieuse] ne permet de considérer que la Commission a appliqué les dispositions des lignes directrices de 2005.

158 En effet, en ce qui concerne, tout d'abord, le critère de l'entreprise et de l'activité économique, la Commission a relevé, au considérant 173 de la [décision litigieuse], qu'il ressort de la jurisprudence [Aéroports de Paris] que les gestionnaires d'aéroports exercent en principe une activité économique au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, laquelle tombe sous le coup des dispositions relatives aux aides d'État. Au vu des évolutions récentes dans le secteur, la Commission a estimé, comme indiqué au considérant 174 de la [décision litigieuse], que, à partir de 2000, année de l'arrêt [du 12 décembre 2000,] Aéroports de Paris/Commission, [précité], il n'y avait plus lieu, a priori, d'exclure l'application aux aéroports des dispositions relatives aux aides d'État. La Commission a donc conclu, au considérant 176 de la [décision litigieuse], que, à compter de cet arrêt, les dispositions relatives aux aides d'État devaient s'appliquer à ce secteur, en soulignant que cela ne constituait pas une application rétroactive des lignes directrices de 2005, étant donné qu'il s'agissait uniquement d'une clarification par la Cour de la notion d'aide d'État.

159 Cette approche doit être approuvée, étant donné que l'interprétation que la Cour donne d'une disposition de droit de l'Union se limite à éclairer et à préciser la signification et la portée de celle-ci, telle qu'elle aurait dû être comprise et appliquée depuis le moment de son entrée en vigueur (voir arrêt du Tribunal du 12 février 2008, BUPA e.a./Commission, T-289/03, Rec. p. II-81, point 159, et la jurisprudence citée).

160 Il s'ensuit que, s'agissant de l'appréciation du critère de l'activité économique, la Commission a valablement pu mettre en œuvre les principes découlant de la jurisprudence [Aéroports de Paris], en les appliquant aux circonstances du cas d'espèce, en particulier en ce qu'il a trait au financement d'infrastructures aéroportuaires, ce qui ne constitue pas une application rétroactive des lignes directrices de 2005.»

63 Au point 161 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a en outre relevé que l'indication, au considérant 174 de la décision litigieuse, que, eu égard aux évolutions dans le secteur aéroportuaire, la Commission avait, dans ses lignes directrices de 2005, «élargi» l'approche suivie dans les arrêts Aéroports de Paris aux aéroports de tous types ne permettait pas de considérer que la Commission avait appliqué en l'espèce ces lignes directrices. Constatant, aux points 162 et 163 de l'arrêt attaqué, que la Commission n'avait pas davantage appliqué les lignes directrices de 2005 dans le cadre de son examen des critères de l'avantage économique et de l'imputabilité à l'État, le Tribunal a conclu, au point 164 de cet arrêt, que, s'agissant de la qualification de l'apport en capital d'«aide d'État», au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, la Commission n'avait pas appliqué les lignes directrices de 2005. Partant, il a rejeté le grief.

64 Ce faisant, le Tribunal n'a pas commis d'erreur de droit. En effet, d'une part, ainsi que cela résulte de l'examen du premier moyen du pourvoi, c'est à bon droit qu'il a considéré en substance, pour les motifs repris au point 38 du présent arrêt, que la Commission s'était valablement écartée de la communication de 1994. D'autre part, c'est de même à bon droit qu'il a constaté en substance que la Commission n'avait pas pour autant appliqué les lignes directrices de 2005 pour qualifier l'apport en capital d'aide d'État, mais avait apprécié celui-ci en se fondant sur les conclusions qu'elle avait tirées des arrêts Aéroports de Paris quant à l'application de l'article 87, paragraphe 1, CE.

65 Partant, c'est également à bon droit que le Tribunal n'a pas examiné les arguments avancés par les requérantes à propos de la légalité des lignes directrices de 2005, jugeant inopérants, au point 182 de l'arrêt attaqué, les griefs s'y rapportant.

66 Concernant, en second lieu, les griefs relatifs à la violation des principes de protection de la confiance légitime et de sécurité juridique, le Tribunal les a écartés au point 166 de l'arrêt attaqué au motif qu'ils reposaient sur la prémisse erronée selon laquelle les lignes directrices de 2005 avaient été appliquées rétroactivement. Au point 167 dudit arrêt, il a en outre relevé ce qui suit:

«En tout état de cause, ces griefs n'apparaissent pas fondés. En effet, la jurisprudence [Aéroports de Paris], dont il ressort que l'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique, date de 2000. En outre, l'arrêt Ryanair/Commission, [précité], qui concernait la situation antérieure à l'adoption des lignes directrices de 2005, a confirmé la jurisprudence [Aéroports de Paris], dans le contexte de l'exploitation d'un aéroport régional. Par ailleurs, il ressort de la décision de la Commission [du 13 mars 2001], que, à cette date, la Commission n'excluait pas qu'une mesure en faveur du développement des infrastructures aéroportuaires régionales puisse éventuellement constituer une aide d'État. En effet, dans cette décision, qui, contrairement à ce que prétendent les requérantes, concernait également le financement d'infrastructures aéroportuaires, la Commission a en substance estimé, ainsi qu'il ressort notamment du considérant 17, que, si la mesure en cause devait être considérée comme une aide d'État, elle serait compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE. Enfin, il doit être relevé que, si les autorités allemandes ont notifié, en 2002, l'aide d'État N 644i/2002, pour des raisons de sécurité juridique comme le font savoir les requérantes [...], c'est qu'elles envisageaient la possibilité que les mesures en cause, qui avaient pour objet d'améliorer l'infrastructure aéroportuaire régionale, aient pu constituer des aides d'État. D'ailleurs, dans le cadre de la procédure relative à ladite aide, la Commission a en substance indiqué aux autorités allemandes, le 30 juin 2003, en se référant à la jurisprudence [Aéroports de Paris], qu'il n'était pas certain que 'l'aide à la construction et au développement d'aéroports régionaux puisse être [...] considérée comme une mesure générale portant sur les infrastructures sans pertinence aux fins des aides d'État'.»

67 À cet égard, il y a lieu de relever que, comme le Tribunal l'a constaté à bon droit au point 166 de l'arrêt attaqué, l'argumentation des requérantes quant à ces griefs repose sur la prémisse erronée que la Commission a fait, dans la décision litigieuse, une application rétroactive des lignes directrices de 2005. C'est dès lors à bon droit que le Tribunal a rejeté ces griefs au point 169 de l'arrêt attaqué.

68 Pour le surplus, en ce que cette même argumentation vise à mettre en cause le point 167 de l'arrêt attaqué, elle doit être rejetée comme inopérante dès lors qu'elle porte sur des motifs surabondants dudit arrêt (voir, en ce sens, arrêt du 2 avril 2009, Bouygues et Bouygues Télécom/Commission, C-431/07 P, Rec. p. I-2665, point 148 et jurisprudence citée).

69 Il y a lieu, en conséquence, de rejeter le deuxième moyen du pourvoi comme étant pour partie inopérant et pour partie non fondé.

Sur le troisième moyen, tiré de la violation des articles 1er, sous b), v), 17 et 18 du règlement nº 659/1999

Argumentation des parties

70 Selon les requérantes, soutenues par ADV, si l'apport en capital devait être considéré comme une aide d'État, il devrait, en tout état de cause, être qualifié d'aide existante, car, à la date d'adoption de la décision d'extension de l'aéroport de Leipzig-Halle au cours de l'année 2004, il n'existait pas de marché, les aéroports régionaux n'exerçaient pas d'activité économique et n'étaient pas en concurrence avec d'autres aéroports. Dès lors, la mesure en cause ne serait devenue une aide qu'en raison de l'évolution ultérieure du marché aéroportuaire. Le Tribunal aurait donc commis une erreur de droit en rejetant le moyen soulevé de ce chef à titre subsidiaire.

71 La Commission estime que ce moyen est manifestement non fondé. D'une part, les conditions du marché avaient déjà subi une modification profonde à l'époque de l'octroi de l'apport en capital, de sorte que celui-ci devait être considéré comme une aide nouvelle. D'autre part, les articles 1er, sous b), v), 17 et 18 du règlement nº 659/1999 ne seraient applicables qu'aux régimes d'aides.

Appréciation de la Cour

72 Il convient de relever que, aux points 191 à 193 de l'arrêt attaqué, le Tribunal, après avoir exposé les motifs pour lesquels il estimait que l'apport en capital en cause avait été octroyé à une époque à laquelle la Commission avait déjà indiqué qu'elle considérait qu'un tel financement pouvait constituer une aide d'État, a exposé ce qui suit:

«191 Quant à l'argumentation des requérantes selon laquelle, s'agissant des aéroports tels que celui de Leipzig-Halle, il n'existait pas de marché lors de l'adoption de la décision d'aménagement de la piste sud, ces aéroports n'exerçant pas d'activité économique et n'étant pas en concurrence entre eux, il suffit de rappeler que, dans le cadre du premier moyen, il a été établi que FLH exerce une activité économique et qu'elle est en concurrence avec d'autres aéroports, et de constater qu'aucun élément ne permet de considérer que tel n'était pas le cas lors de l'octroi de l'apport en capital. En ce qui concerne l'évolution évoquée par la Commission dans les lignes directrices de 2005, celle-ci est antérieure à la décision de financer la piste sud en 2004. En effet, la Commission se réfère, au point 5 de ces lignes directrices, à une évolution ayant eu lieu 'ces dernières années'. Au demeurant, la Commission évoquait déjà cette évolution en 2001 dans sa décision [du 13 mars 2001], en particulier au considérant 11.

192 Dans ces conditions, il ne saurait être considéré que l'apport en capital ne constituait pas une aide au moment de son octroi, mais l'est devenu par la suite en raison de l'évolution du marché commun.

193 Il résulte de ce qui précède que l'apport en capital n'était pas une aide existante au sens de l'article 1er, sous b), v), du règlement nº 659/1999.»

73 Or, par le présent moyen, les requérantes ne font nullement valoir que ce raisonnement serait entaché d'une ou de plusieurs erreurs de droit ou d'une dénaturation des faits, mais elles se bornent à contester, en répétant en substance les arguments déjà présentés en première instance, les appréciations factuelles effectuées par le Tribunal au point 191 de l'arrêt attaqué, en soutenant qu'il n'existait pas de marché lors de l'adoption de la décision d'extension de l'aéroport Leipzig-Halle au cours de l'année 2004.

74 Il s'ensuit que les requérantes visent en réalité, par cette argumentation, à obtenir un réexamen de la requête présentée devant le Tribunal ainsi que de l'appréciation des faits opérée par celui-ci dans l'arrêt attaqué, ce qui échappe à la compétence de la Cour dans le cadre d'un pourvoi (voir jurisprudence

citée au point 51 du présent arrêt et arrêts du 4 juillet 2000, Bergaderm et Goupil/Commission, C-352/98 P, Rec. p. I-5291, points 34 et 35, ainsi que du 30 septembre 2003, Eurocoton e.a./Conseil, C-76/01 P, Rec. p. I-10091, points 46 et 47).

75 Le troisième moyen du pourvoi doit, dès lors, être écarté comme étant irrecevable.

Sur le quatrième moyen, tiré de la violation de la répartition des compétences résultant du traité CE

Argumentation des parties

76 Les requérantes, soutenues par ADV, font valoir que, en considérant, au point 203 de l'arrêt attaqué, que la Commission n'avait pas excédé ses compétences en qualifiant l'apport en capital d'aide d'État, le Tribunal a commis une erreur de droit. Il aurait méconnu le fait que la décision relative à la construction d'infrastructures de transport constitue une décision en matière d'aménagement du territoire, adoptée sur la base de dispositions de droit public de l'État membre. En soumettant le financement d'extensions d'infrastructures au droit des aides d'État, le Tribunal attribuerait à la Commission des compétences qui restreindraient les prérogatives des États membres en matière d'aménagement du territoire. Cela serait en outre contraire au principe de subsidiarité.

77 Selon la Commission, c'est à bon droit que le Tribunal a constaté que l'article 88 CE l'autorise, et même l'oblige, à examiner et à contrôler les aides d'État et que l'examen de compatibilité des aides avec le marché commun relève de sa compétence exclusive. L'argumentation des requérantes est donc, selon elle, dénuée de fondement.

Appréciation de la Cour

78 Il résulte de l'examen du premier moyen du pourvoi que le Tribunal n'a pas commis d'erreur de droit en jugeant que la Commission avait valablement estimé que l'apport en capital constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. C'est dès lors également sans entacher son arrêt d'une erreur de droit que le Tribunal, pour écarter le moyen soulevé devant lui, tiré d'une violation de la répartition des compétences résultant du traité CE, a énoncé, aux points 203 à 205 de l'arrêt attaqué, ce qui suit:

«203 En l'espèce, s'agissant [...] du grief selon lequel la Commission aurait violé les compétences des États membres, il doit être relevé que, ainsi qu'il ressort de l'examen du premier moyen, c'est sans commettre d'erreur que la Commission a considéré que l'apport en capital constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. Par conséquent, elle avait le pouvoir de l'apprécier au titre des paragraphes 2 et 3 dudit article [...]. Elle ne saurait donc avoir violé les compétences des États membres à cet égard.

204 Quant à l'allégation selon laquelle les politiques régionale et économique, dont fait partie l'aménagement de la piste sud, relèveraient exclusivement de la compétence des États membres, force est de constater que, même si elle était avérée, cette circonstance ne saurait avoir pour conséquence de priver la Commission de son pouvoir de contrôle des aides d'État que lui confèrent les articles 87 CE et 88 CE, dans l'hypothèse où les financements octroyés dans le cadre desdites politiques constituent des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

205 Enfin, en ce qui concerne le fait que la Commission ne serait pas en mesure d'assurer un meilleur contrôle que celui pouvant être exercé au niveau national, comme le requiert l'article 5, paragraphe 2, CE, force est de constater que cet argument n'est pas pertinent, puisqu'il est établi que la Commission avait, en vertu du traité CE, le pouvoir de contrôler la mesure en cause en l'espèce dès lors qu'il s'agissait d'une aide d'État.»

79 En effet, ayant constaté que la Commission avait considéré à bon droit que la mesure en cause constituait une aide d'État, le Tribunal pouvait légalement en déduire que la Commission avait exercé sur cette mesure le contrôle que lui confiait l'article 88 CE et n'avait donc pas excédé ses compétences ni, par conséquent, celles attribuées à l'Union. De plus, l'appréciation de la compatibilité d'une aide avec le marché commun relevant de sa compétence exclusive, sous le contrôle du juge de l'Union (voir notamment, en ce sens, arrêts du 16 décembre 1992, Lornoy e.a., C-17/91, Rec. p. I-6523, point 30, ainsi que du 23 mars 2006, Enirisorse, C-237/04, Rec. p. I-2843, point 23), le Tribunal a considéré à bon droit que la Commission ne saurait avoir porté atteinte au principe de subsidiarité.

80 Il s'ensuit que le quatrième moyen du pourvoi doit être rejeté comme étant non fondé.

Sur le cinquième moyen, tiré de la violation de l'obligation de motivation des arrêts

Argumentation des parties

81 Les requérantes, soutenues par ADV, font grief à l'arrêt attaqué d'être lacunaire, dans la mesure où le Tribunal présume l'exercice d'une activité économique en se référant uniquement à la décision litigieuse, sans examiner les arguments en sens contraire avancés par elles ni la réalité économique.

82 La Commission fait observer que le Tribunal a examiné de manière circonstanciée les arguments tirés d'une prétendue violation de l'article 87, paragraphe 1, CE. Il a donc, selon elle, satisfait à l'obligation de motivation des arrêts.

Appréciation de la Cour

83 Il convient de rappeler que l'obligation de motiver les arrêts résulte de l'article 36 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne, applicable au Tribunal en vertu de l'article 53, premier alinéa, du même statut, et de l'article 81 du règlement de procédure du Tribunal. Selon une jurisprudence constante, la motivation d'un arrêt du Tribunal doit faire apparaître de façon claire et non équivoque le raisonnement de celui-ci, de manière à permettre aux intéressés de connaître les justifications de la décision prise et à la Cour d'exercer son contrôle juridictionnel (arrêt du 14 octobre 2010, Deutsche Telekom/Commission, C-280/08 P, Rec. p. I-9555, points 135 et 136).

84 Le Tribunal a satisfait à cette exigence en exposant clairement et de manière non équivoque, aux points 87 à 121 de l'arrêt attaqué, les motifs pour lesquels il a rejeté les arguments des requérantes et considéré que la Commission avait à bon droit estimé que l'apport en capital constituait une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

85 Le cinquième et dernier moyen du pourvoi n'étant, par conséquent, pas fondé, il y a lieu de l'écarter et, partant, de rejeter le pourvoi.

Sur les dépens

86 Aux termes de l'article 138, paragraphe 1, du règlement de procédure de la Cour, applicable à la procédure de pourvoi en vertu de l'article 184, paragraphe 1, de ce règlement, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. Les requérantes ayant succombé en leur pourvoi, elles supporteront leurs propres dépens ainsi que ceux exposés par la Commission conformément aux conclusions de cette dernière.

87 Conformément à l'article 184, paragraphe 4, du même règlement de procédure, ADV, partie intervenante ayant participé à la procédure devant la Cour, supportera ses propres dépens.

Par ces motifs, la Cour (huitième chambre) déclare et arrête:

1) Le pourvoi est rejeté.

2) Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig-Halle GmbH supportent leurs propres dépens ainsi que ceux exposés par la Commission européenne.

3) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) supporte ses propres dépens.

Signatures