II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 11 juin 1998
relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris)

[notifiée sous le numéro C(1998) 1417]

(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)

(98/513/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité ([1]), modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Autriche, de la Finlande et de la Suède, et notamment son article 3,

vu la plainte d'Alpha Flight Services du 22 juin 1995 faisant état d'une infraction à l'article 86 du traité commise par Aéroports de Paris et demandant à la Commission de mettre fin à cette infraction,

après avoir donné aux entreprises intéressées l'occasion de faire connaître leur point de vue au sujet des griefs retenus par la Commission, conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement n° 17 et au règlement n° 99/63/CEE de la Commission du 25 juillet 1963 relatif aux auditions prévues à l'article 19, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 17 du Conseil ([2]),

après consultation du comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit:

I. FAITS

a) Objet de la décision

(1) La présente décision concerne le régime de redevances commerciales appliqué par l'exploitant des aéroports parisiens, Aéroports de Paris (ADP), en contrepartie de l'autorisation d'activité délivrée aux prestataires de certaines catégories de services d'assistance en escale dans les aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG).

(2) Le 22 juin 1995, la société Alpha Flight Services SARL (AFS), prestataire de services de commissariat aérien *(catering)* sur l'aéroport de Paris-Orly, a déposé une plainte formelle à l'encontre d'Aéroports de Paris au motif que celui-ci imposerait des redevances discriminatoires aux prestataires de services de commissariat aérien en violation des dispositions de l'article 86 du traité.

b) Les parties

(3) ADP est un établissement public doté de l'autonomie financière, inscrit au registre du commerce de Paris et exerçant des activités d'aménagement, d'exploitation et de développement de l'ensemble

([1]) JO 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.
([2]) JO 127 du 20. 8. 1963, p. 2268/63.

des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des avions, de guider la navigation, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transporté par air. ADP est donc notamment l'exploitant des aéroports d'Orly et CDG.

(4) AFS est une filiale de la société britannique Alpha Airport Group fournissant des services de commissariat aérien sur l'aéroport d'Orly. Alpha Airport Group fournit des services d'avitaillement aux compagnies aériennes sur divers aéroports communautaires, en particulier Londres, Amsterdam et Orly. Le chiffre d'affaires relatif aux activités de commissariat d'AFS à Orly atteignait en 1995 environ 150 millions de francs français.

(5) Les relations contractuelles entre ADP et d'autres prestataires de services d'assistance en escale, incluant certaines compagnies aériennes exerçant des activités d'auto-assistance, ont été examinées par la Commission dans le cadre de cette affaire. Ces entreprises ne sont pas visées par la présente procédure, mais seront citées dans la suite du texte.

c) **Conventions commerciales conclues par ADP**

(6) AFS et ADP ont conclu une convention commerciale pour une durée de vingt-cinq ans débutant le 1er février 1990.

(7) AFS exerce ses activités à Orly depuis 1974, à l'époque sous la dénomination Forte Airport Services. En 1988, ADP a organisé un appel d'offres afin de sélectionner une seule société prestataire de services de commissariat aux tiers à Orly en plus de la compagnie Air France. L'appel d'offres laissait le choix aux soumissionnaires entre une concession «courte» d'environ cinq ans n'impliquant pas d'investissements substantiels et une concession «longue» impliquant des investissements sur un terrain de l'aéroport. Dans les deux cas, les conditions financières demandées par ADP n'envisageaient que le versement d'une redevance calculée sur la base du chiffre d'affaires du prestataire (voir l'annexe 2 des observations d'ADP du 25 août 1995, en particulier l'article 12 du cahier des charges).

(8) Le 17 mars 1988, le conseil d'administration d'ADP a sélectionné la société Forte Airport Services. Le 21 mai 1992, ADP et la société Forte Airport Services ont signé une concession d'une durée de vingt-cinq ans débutant rétroactivement le 1er février 1990 et délivrant une autorisation d'exercice de services de commissariat aérien sur l'aéroport d'Orly ainsi qu'une autorisation d'occupation de biens immobiliers situés sur cet aéroport. La concession fut amendée le 12 avril 1995 afin de prendre en compte le changement de dénomination sociale de Forte Airport Services devenue AFS.

(9) La convention commerciale d'AFS définit, entre autres, les conditions suivantes:

— article 17, objet de la convention — ADP autorise AFS à occuper sur l'aéroport d'Orly un ensemble de biens destinés à l'exploitation d'un commissariat hôtelier ainsi qu'à construire et équiper un bâtiment nécessaire à cette exploitation,

— article 18, étendue de l'autorisation — l'autorisation accordée est limitée à l'aéroport d'Orly et AFS est autorisée à exercer une liste d'activités de commissariat comportant la préparation, le conditionnement, la mise à bord et l'enlèvement de la nourriture, des boissons et des articles prévus pour les passagers et l'équipage. AFS peut également exercer des activités de préparation et de nettoyage des cabines des avions. De plus, AFS est autorisée à exercer des activités de traiteur non destinées à la consommation en vol ou destinées à la clientèle extérieure à l'aéroport. Selon les informations recueillies lors de l'audition du 16 avril 1997, AFS n'exercerait pas d'activités de préparation et de nettoyage des cabines. De plus, l'activité de traiteur à l'extérieur représenterait une part négligeable de son activité,

— articles 19 à 21, désignation des biens et conditions relatives aux travaux — ces dispositions concernent l'autorisation d'occupation de biens immobiliers d'une superficie d'environ 8 000 mètres carrés sur l'aéroport d'Orly. Elles prévoient également le contrôle par ADP des travaux réalisés par le prestataire pour la construction de nouvelles installations,

— article 22, conditions relatives à l'exploitation — ces dispositions imposent à AFS le respect de critères de qualité de service, aussi bien pour la tenue des installations que pour la satisfaction des compagnies aériennes. Il est prévu que la qualité des services autorisés devra toujours répondre aux besoins et aux exigences d'efficacité et de rapidité du transport aérien. L'exploitant s'engage à respecter une liste de critères précis dont le

non-respect peut conduire ADP à favoriser l'installation rapide d'un ou de plusieurs autres concessionnaires susceptibles de rendre des services de meilleure qualité. ADP a la faculté de recueillir les appréciations et les réclamations de la clientèle d'AFS, notamment par le moyen d'enquêtes de qualité,

— article 23, conditions financières — en contrepartie de l'autorisation d'occupation et de l'autorisation d'exploitation concédées par ADP, AFS s'engage à verser une redevance définie selon les termes suivants:

i) aucune redevance domaniale n'est perçue;

ii) une redevance commerciale est calculée proportionnellement au chiffre d'affaires [. . .] réalisé par AFS, [. . .]. Le chiffre d'affaires des prestations élaborées dans les installations de Rungis et fournies directement à tout autre client installé sur les plates-formes d'ADP, qu'il s'agisse de compagnies aériennes ou non, reste soumis à redevance [1]. Le taux de la redevance commerciale variait initialement [. . .] en fonction du chiffre d'affaires réalisé. Ces taux furent abaissés uniformément à [. . .] le 26 février 1993;

iii) enfin, l'exploitant a initialement versé à ADP une somme de [. . .] de francs français en sus de la redevance.

(10) Il convient de remarquer qu'AFS occupe également des installations à Rungis, en dehors de l'enceinte de l'aéroport. Ces installations n'appartiennent pas au domaine d'ADP (voir le courrier d'AFS du 18 mars 1996 et l'article 23.2 de la convention d'AFS).

(11) AFS s'est plainte des redevances commerciales différentes qui sont demandées par ADP à AFS et Orly Air Traiteur (OAT), prestataires concurrents pour la fourniture de services de commissariat aérien à Orly. La Commission a demandé le 6 juillet 1995 à ADP de l'informer des conditions consenties pax ADP à OAT. La réponse et les observations d'ADP du 27 juillet 1995 et du 25 août 1995 font ressortir les éléments suivants.

(12) [. . .], le conseil d'administration d'ADP a autorisé la société La Toque Dorée, devenue par la suite OAT, à fournir des services de commissariat à Orly. Le 17 juillet 1992, ADP rappelait par courrier aux compagnies aériennes d'Orly que, à la suite de l'autorisation d'activité octroyée à La Toque Dorée, devenue par la suite OAT, seules CARH (Air France), Forte Airport Services et La Toque Dorée étaient autorisées à effectuer des prestations de *catering* pour les compagnies d'Orly.

(13) OAT est une filiale détenue majoritairement par le groupe Air France, à travers sa filiale Servair, qui fournit également des services d'assistance en escale à CDG. [. . .]. Les modalités d'exploitation d'OAT ont été définies dans un courrier daté du [. . .]. [. . .], ADP a octroyé à OAT une concession d'une durée de vingt-cinq ans, débutant [. . .] en décembre 1992, et portant sur l'autorisation d'exploitation de services de commissariat sur l'aéroport d'Orly et l'occupation de biens immobiliers situés dans l'aéroport.

(14) La convention d'OAT précise notamment:

a) article 19, objet de la convention — ADP autorise OAT, d'une part, à occuper sur l'aéroport d'Orly un terrain désigné à l'article 20 en vue de construire et d'aménager un commissariat hôtelier et, d'autre part, à exercer sur l'aéroport d'Orly les activités définies à l'article 24;

b) articles 20 à 23, désignation des biens, étendue des travaux et dispositions diverses — OAT est ainsi autorisée à occuper un terrain [. . .] et à y bâtir les installations et les équipements nécessaires;

c) article 24, activité autorisée — le bénéficiaire de la convention est autorisé à exercer une liste d'activités de commissariat incluant la préparation, le conditionnement et la mise à bord des avions de plateaux-repas, de boissons et d'articles destinés aux passagers ou à l'équipage. OAT est autorisée à fournir des services de traiteur non destinés à la consommation en vol ou destinés à la clientèle extérieure à l'aéroport;

d) article 25, conditions d'exploitation — contrôle par ADP de la qualité des services fournis aux compagnies aériennes (voir l'article 22 de la convention d'AFS);

e) article 26, conditions financières — ces conditions distinguent les conditions de rémunération des deux autorisations dans les termes suivants:

— d'une part, en contrepartie de l'autorisation d'occupation de terrain, le bénéficiaire s'engage à verser à ADP une redevance domaniale annuelle proportionnelle à la surface occupée,

— d'autre part, en contrepartie de l'autorisation d'exercice d'activité accordée, le bénéficiaire s'engage à verser à ADP une redevance commerciale composée de:

[1] Dans la version de la présente décision destinée à la publication, certains éléments ont été omis pour des raisons de confidentialité.

i) un taux de [...] sur le chiffre d'affaires total réalisé avec la Compagnie nationale Air France et les compagnies filiales du groupe Air France, Air Charter et Air Inter (les prestations réalisées par OAT avec les filiales ou sous-filiales de Servair, titulaires d'une autorisation d'exploitation commerciale avec ADP sont exclues de l'assiette du chiffre d'affaires);

ii) un taux de [...] sur le chiffre d'affaires total réalisé avec toute autre compagnie aérienne.

(15) Dans ses commentaires du 27 juillet 1995, point 2.3, ADP a indiqué que la structure des conditions financières consenties aux prestataires est composée d'une partie fixe correspondant à l'occupation des immeubles et d'une partie variable correspondant au chiffre d'affaires développé sur l'aéroport et que, au demeurant, cette structure tarifaire est appliquée dans toutes les conventions commerciales d'ADP et forme un tout indissociable.

(16) Le 1er février 1996, une demande de renseignements au titre des dispositions de l'article 11 du règlement nº 17 fut adressée à ADP afin d'obtenir des précisions sur l'identité des prestataires de services d'assistance en escale autorisés par ADP à Orly et à CDG et sur les redevances demandées à ces prestataires. La réponse d'ADP à cette demande présente la liste exhaustive des prestataires autorisés pour chaque catégorie d'assistance. Les catégories d'assistance soumises à une redevance sur le chiffre d'affaires incluent les services de commissariat, les services de nettoyage et les services relatifs au fret.

(17) Certains transporteurs sont autorisés par ADP à exercer des activités d'auto-assistance destinées à leurs services de transport aérien. Les transporteurs ayant un intérêt économique à développer une activité d'auto-assistance sont ceux qui ont un volume d'activité suffisant dans l'aéroport. Dès lors, un nombre limité de transporteurs exerce l'auto-assistance pour chacune des trois catégories d'assistance précitées. Certains transporteurs exercent leurs activités d'auto-assistance à travers des filiales spécialisées.

(18) Suivant le régime adopté par ADP, des taux de redevance commerciale différents sont appliqués aux prestataires en distinguant:

— le chiffre d'affaires externe (ou extra-groupe) concernant les prestations aux tiers,

— le chiffre d'affaires interne (ou intra-groupe) concernant les prestations destinées aux compagnies aériennes du même groupe. Il s'agit donc du chiffre d'affaires relatif à l'auto-assistance, le taux correspondant étant généralement inférieur au taux externe et, dans certains cas, nul.

(19) Les taux des redevances externes et internes varient selon l'identité du prestataire, comme il apparaît dans le tableau récapitulatif suivant:

Société	Redevance externe	Redevance interne [1]	
Service «commissariat»			
AFS	[...]	[...]	Orly
OAT (groupe Air France)	[...]	[...]	Orly
Servair (groupe Air France)	[...]	[...]	CDG
Skychef	[...]	[...]	CDG
HRS (sous-traitant AOM)	[...]	[...]	
Service «nettoyage»			
ACNA (groupe Air France)	[...]	[...]	Orly
Euronetec	[...]	[...]	Orly
Servair (groupe Air France)	[...]	[...]	CDG
Skychef	[...]	[...]	CDG
SAP (sous-traitant AOM)	[...]	[...]	
Service «fret»			
Air France [2]	[...]	[...]	
France Handling	[...]	[...]	
SFS	[...]	[...]	
Witra (sous-traitant Lufthansa)	[...]	[...]	
Trafic (sous-traitant TWA)	[...]	[...]	

Société	Redevance externe	Redevance interne (1)	
Alitalia, Lufthansa, Swissair	[. . .]	[. . .]	CDG
Air Canada, JAL, TWA	[. . .]	[. . .]	CDG
Fedex, UPS	[. . .]	[. . .]	CDG
Aéropostale	[. . .]	[. . .]	CDG

(1) Redevance s'appliquant aux activités d'auto-assistance.
(2) Le courrier d'ADP du 1er avril 1996 précisait qu'Air France fournissait un faible volume d'assistance aux tiers.

(20) Par ailleurs, les prestataires de services mentionnés versent à ADP des redevances domaniales proportionnelles aux surfaces occupées dans le périmètre de l'aéroport. Les tarifs appliqués varient selon les prestataires.

(21) Selon les informations transmises par ADP le 23 mai 1997 en réponse à une demande de renseignements de la Commission, les montants des redevances commerciales variables versées par certains prestataires au titre de 1996 étaient les suivants (en milliers de francs français):

Société	Chiffre d'affaires externe	Redevance externe	Chiffre d'affaires interne (1)	Redevance interne
Services «commissariat» et «nettoyage» (2)				
AFS	[. . .]	[. . .]		
OAT	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Skychef	[. . .]	[. . .]		
Servair	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
ACNA	[. . .]	[. . .]	[. . .]	[. . .]
Service «fret»				
Witra	[. . .]	[. . .]		
Trafic (3)	[. . .]	[. . .]		

(1) Chiffre d'affaires relatif à l'auto-assistance.
(2) Un taux unique est appliqué à un même prestataire fournissant plusieurs catégories de services.
(3) Sur la période du 1er avril 1996 au 31 mars 1997.

(22) Dans ses observations du 28 février 1997 et lors de l'audition du 16 avril 1997, ADP a fait valoir qu'il ne demande pas le paiement des redevances commerciales prévues par les conventions des prestataires de services d'assistance relatifs au fret. ADP justifie cette exemption temporaire en raison de la fragilité économique des prestataires concernés. [. . .].

d) **Agrément des prestataires de services d'assistance dans les aéroports parisiens**

(23) Les conventions commerciales conclues par ADP et chaque prestataire de services délivrent deux autorisations: d'une part, l'autorisation d'occuper des biens immobiliers appartenant au domaine public géré par ADP et, d'autre part, l'autorisation d'exercice pour les catégories d'assistance concernant le commissariat aérien, le nettoyage des avions et le fret.

(24) En complément des autorisations d'exercice, les prestataires de services ayant accès aux avions sont soumis à une procédure d'agrément permettant à ADP d'interdire l'accès aux installations de l'aéroport et aux compagnies aériennes d'entreprises extérieures non autorisées.

(25) En 1993, AFS a demandé l'application de mesures de contrôle plus strictes afin d'empêcher l'accès à la zone réservée de l'aéroport d'entreprises non autorisées à fournir à Orly des services de commissariat aérien aux tiers. AFS se plaignait de la fourniture de services d'assistance aux tiers par des usagers dont l'autorisation était limitée à l'auto-assistance. AFS considérait qu'il ne lui était pas possible de concurrencer au niveau des prix un prestataire non soumis aux redevances aéroportuaires et que l'accès de prestataires non agréés entraînait un manque à gagner pour ADP en termes de redevances (voir les annexes 13, 14, 15 et 20 de la plainte d'AFS).

(26) Le 31 mai 1994, en réponse à la requête d'AFS, ADP a rappelé que la mise en place d'une procédure d'agrément des activités sur la plate-forme d'Orly correspondait à son souci de mettre un terme aux activités non autorisées (voir l'annexe 23 de la plainte d'AFS). Au cours de l'audition du 16 avril 1997, ADP a donné une description de la procédure d'agrément: un formulaire remis par ADP est nécessaire pour obtenir l'autorisation d'accès de la part des services de police chargés des contrôles.

(27) Par ailleurs, AFS a demandé à ADP une autorisation d'exercice sur l'aéroport CDG. Le 24 mai 1995, ADP indiquait à AFS que sa demande d'autorisation à CDG ne pouvait être acceptée, en particulier pour les motifs suivants (voir l'annexe 26 de la plainte d'AFS):

«— les impératifs de sûreté imposent que l'accès en zone réservée soit limité aux stricts besoins de l'assistance aéroportuaire, compte tenu de la nécessité d'exercer un contrôle efficace sur les personnes et les biens. Si l'on prend en considération les moyens très importants déjà mis en œuvre par les autorités de police en coopération avec notre établissement, il nous apparaît assurément déraisonnable d'augmenter le nombre d'intervenants en zone réservée, sous peine de compromettre de manière irrémédiable la qualité et l'efficacité des contrôles susvisés,

— la nécessité d'assurer la sécurité des personnes et des biens impose également, compte tenu du nombre important d'accidents constatés en dépit des mesures draconiennes adoptées en la matière, de limiter notamment le nombre de véhicules amenés à se déplacer en zone réservée. L'intervention d'un nouvel opérateur serait de nature à accroître de manière significative les risques d'accidents de toute nature: Aéroports de Paris ne pourrait donc accorder une telle autorisation sans engager sa responsabilité,

— enfin, sur un plan strictement commercial, il n'est nullement démontré que le marché du *catering,* qui ne présente aucun caractère monopolistique, soit prêt à accueillir un nouvel intervenant. Au demeurant, aucune compagnie aérienne n'a à ce jour manifesté de mécontentement quant à l'organisation mise en place par Aéroports de Paris, ni demandé une augmentation du nombre de prestataires dans ce domaine.»

(28) Le 29 octobre 1996, AFS a informé ADP du fait qu'une compagnie opérant à partir d'Orly avait sélectionné sur la base d'un appel d'offres un prestataire non agréé par ADP en dépit de l'autorisation pour l'auto-assistance délivrée à cette compagnie. En réponse, ADP a indiqué le 24 décembre 1996 à AFS que cette situation n'était pas conforme aux autorisations d'activité en vigueur et que, en conséquence, les instructions nécessaires avaient été données aux services d'ADP afin qu'il soit mis fin à cette pratique dans les délais les plus brefs (voir les observations d'AFS du 21 février 1996).

(29) En conséquence, les procédures d'autorisation prévues par ADP lui permettent de contrôler effectivement les modalités d'accès au marché des prestataires de services d'assistance dans les aéroports parisiens.

e) **Le litige**

(30) À l'occasion de l'installation d'OAT, ADP a proposé à son conseil d'administration de retenir les conditions financières négociées avec le prestataire. [. . .].

(31) En 1992, un différend entre AFS et ADP a surgi au sujet du calcul de la redevance sur le chiffre d'affaires et de la qualité des services d'AFS. Après un accord portant sur le paiement d'une compensation par Forte Airport Services et la constatation de la nouvelle situation créée par l'arrivée d'OAT, ADP et AFS se sont accordés sur la réduction à [. . .] du taux de la redevance commerciale d'AFS. La concession fut amendée à cet effet le 26 février 1993.

(32) Certaines correspondances commerciales d'AFS avec ses clients l'ont informée du taux de redevance commerciale que son concurrent OAT versait à ADP (voir l'annexe 20 de la plainte d'AFS). Certaines correspondances montrent que certaines compagnies invoquent les taux de redevances commerciales versées à ADP par les prestataires concurrents pour demander une réduction de l'offre de prix d'AFS (voir les annexes 16 à 19 de la plainte d'AFS).

(33) À titre d'exemple, un transporteur demandant à AFS une offre de prix ajoutait qu'il y avait lieu «également de préciser les redevances éventuelles à subir au niveau de la plate-forme aéroportuaire d'Orly».

(34) À la suite d'une offre d'AFS, un autre client indiquait que «la redevance d'ADP est source d'inquiétude (. . .) en raison de la distorsion que cette redevance provoque sur une offre autrement bien construite (traduction)». En informant AFS de l'existence d'une offre de prix plus attractive qui était proposée par un prestataire concurrent, ce transporteur demandait une réduction du prix d'AFS permettant expressément de réduire l'effet de la redevance commerciale.

(35) Dans plusieurs courriers et, en particulier, le 29 décembre 1993 (voir l'annexe 20 de la plainte), AFS a informé ADP qu'elle considérait que les taux de redevances commerciales appliqués aux chiffres d'affaires des prestataires concurrents à Orly n'étaient pas équivalents, même après prise en compte d'éventuelles différences de charges domaniales, et que ces différences de taux introduisaient un biais entre prestataires concurrents. AFS faisait valoir à ADP que la différence de taux lui occasionnait la perte de clients et demandait en conséquence l'alignement de ces taux de redevances pour les prestataires concurrents.

(36) Le 31 mai 1994, ADP a répondu à la demande d'AFS en soulignant que l'abaissement du taux de redevance commerciale d'AFS le 26 février 1993 conduisait, compte tenu des charges foncières, à un niveau équivalent à celui des autres concessionnaires.

f) **Arguments essentiels des parties**

(37) Le 22 juin 1995, AFS a déposé auprès de la Commission une plainte formelle à l'encontre d'ADP au motif que celui-ci imposerait des redevances abusives aux prestataires de services de commissariat aérien en violation des dispositions de l'article 86 du traité. AFS considère que l'application de taux de redevances commerciales et domaniales identiques à ceux d'OAT lui ferait bénéficier d'une diminution du montant de sa redevance annuelle d'environ 3,5 millions de francs français.

(38) Lors de l'audition du 16 avril 1997, AFS a de plus présenté des exemples précis de négociations avec des compagnies communautaires clientes. Selon AFS, ces exemples mettraient en lumière les effets discriminatoires des redevances commerciales sur les prestataires concurrents: d'une part, l'offre de prix trop élevés peut conduire AFS à perdre des clients, d'autre part, AFS peut être contrainte d'aligner son offre sur celle de son concurrent en sacrifiant une part de sa marge bénéficiaire égale à la différence des niveaux des redevances commerciales. La différence de taux de redevances commerciales [...] conduirait ainsi AFS à perdre [...] de sa marge bénéficiaire.

(39) [...]

(40) La Commission a adopté le 4 décembre 1996 une communication des griefs à l'encontre d'ADP au titre de l'article 86 du traité. Dans ses observations du 28 février 1997 sur la communication des griefs et lors de l'audition du 16 avril 1997, ADP a fait valoir les points suivants:

— ADP n'occuperait aucune position dominante vis-à-vis des prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports parisiens car les activités d'ADP seraient limitées à la mise à disposition de biens immobiliers,

— les conventions commerciales d'ADP seraient conformes au droit français concernant l'occupation du domaine public,

— les conditions financières consenties à AFS et OAT seraient équivalentes à condition de tenir compte des charges foncières respectives et d'exclure, dans le cas d'OAT, le chiffre d'affaires réalisé avec les compagnies membres du même groupe,

— les situations d'OAT et d'AFS ne seraient pas équivalentes, notamment en raison des biens immobiliers différents occupés par ces prestataires dans le périmètre de l'aéroport,

— enfin, les usagers exerçant l'auto-assistance ne pourraient être considérés comme exerçant leurs activités sur le même marché des services d'assistance que les prestataires de services aux tiers.

II. ANALYSE JURIDIQUE

a) **Dispositions applicables**

(41) La plainte d'AFS dans cette affaire concerne le régime des redevances appliquées par le gestionnaire des aéroports parisiens aux activités de commissariat aérien *(catering)* exercées dans les aéroports parisiens d'Orly et CDG. Toutefois, des régimes de redevances similaires sont utilisés par l'exploitant des aéroports concernés pour d'autres services d'assistance en escale: les services de nettoyage des avions et les services d'assistance fret et poste.

(42) Il y a lieu de rappeler que l'article 59 du traité a pour objectif de supprimer les restrictions à la libre prestation de services dans la Communauté et que, conformément à l'article 61 du traité, cet objectif doit être atteint dans le cadre de la politique commune des transports.

(43) Tel est l'objectif de la directive 96/67/CE du Conseil [1] qui prévoit, sous certaines conditions, l'ouverture progressive, à partir du 1er janvier 1998 et jusqu'au 31 décembre 2002, de l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. La directive établit un cadre juridique nouveau à l'intérieur duquel les règles de concurrence entre entreprises continuent de déployer leurs effets.

[1] JO L 272 du 25. 10. 1996, p. 36.

(44) En adoptant la directive 96/67/CE, le Conseil a considéré que l'accès des installations aéroportuaires doit être garanti aux prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale et aux usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et permettre une concurrence effective et loyale et que, toutefois, cet accès peut donner lieu à la perception d'une rémunération. Les dispositions de l'article 16, paragraphe 3, de ladite directive prévoient que, lorsque l'accès aux installations aéroportuaires entraîne la perception d'une rémunération, celle-ci sera déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. La directive 96/67/CE ne préjuge cependant pas de l'application des règles de concurrence prévues par le traité. La Commission continue de veiller au respect des règles de concurrence (voir le considérant 28 de la directive).

(45) Concernant l'application des dispositions des articles 85 et 86 du traité, le secteur des transports a été soustrait à l'application du règlement n° 17 par le règlement n° 141 du Conseil [1], lequel a été ultérieurement remplacé par les trois règlements sectoriels relatifs aux transports terrestres, maritimes et aériens [voir l'arrêt de la Cour de justice du 11 mars 1997 dans l'affaire C-264/95 P, Commission/UIC [2]].

(46) Dans ce cadre, les dispositions de l'article 1er du règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil [3], modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 2410/92 [4], prévoient que ledit règlement détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux services de transport aérien entre deux aéroports de la Communauté.

(47) Les activités du gestionnaire de l'aéroport ainsi que les activités d'assistance fournies dans ces aéroports ne font pas partie du service de transport aérien entre deux aéroports de la Communauté. Ces activités échappent donc au champ d'application des règlements de procédure spécifiques au secteur des transports et relèvent du règlement n° 17 pour l'application des articles 85 et 86 du traité.

(48) En conséquence, la Commission considère que le règlement de procédure applicable dans le cas d'espèce est le règlement n° 17.

b) **Notion d'entreprise**

(49) Il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour de justice que la notion d'entreprise dans le droit communautaire de la concurrence comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement [voir notamment l'arrêt du 23 avril 1991 dans l'affaire C-41/90, Höfner et Elser/Macrotron [5]].

(50) Les articles 85 et 86 du traité s'appliquent aux comportements d'une entité publique lorsqu'il est établi que, à travers cette entité, l'État exerce des activités économiques de caractère industriel ou commercial consistant à offrir des biens ou des services sur le marché. Il n'importe pas que l'État agisse directement par le moyen d'un organe faisant partie de l'administration publique ou par le moyen d'une entité qu'il a investie de droits spéciaux ou exclusifs. Il est donc nécessaire d'examiner la nature des activités exercées par l'entreprise publique ou l'entité investie par l'État de droits spéciaux ou exclusifs [voir l'arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire 118/85, Commission/Italie [6]] et l'arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C-343/95, Calì & Figli contre SEPG [7]].

(51) ADP est un établissement public doté de l'autonomie financière, inscrit au registre du commerce de Paris et exerçant les activités d'aménagement, d'exploitation et de développement de l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne et qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des avions, de guider la navigation, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transporté par air.

(52) L'article R.252-12 du code français de l'aviation civile prévoit que le conseil d'administration d'ADP définit la politique générale des aéroports parisiens, qu'il a l'initiative des mesures nécessaires à la création des ressources destinées à couvrir les charges d'administration, d'entretien, d'exploitation et d'amélioration des aéroports et qu'il décide de la mise à la disposition des usagers, sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public, des terrains, ouvrages et installations des aéroports ainsi que des installations annexes.

(53) Selon le rapport annuel d'ADP pour l'année 1996, le chiffre d'affaires d'ADP provenait en particulier de:

— recettes commerciales (concessions commerciales, carburant et autres recettes): 1 054 millions de francs français, soit 15 % du chiffre d'affaires total,

[1] JO 124 du 28. 11. 1962, p. 2751/62.
[2] Rec. 1997, p. I-1287, point 44 des motifs.
[3] JO L 374 du 31. 12. 1987, p. 1.
[4] JO L 240 du 24. 8. 1992, p. 18.
[5] Rec. 1991, p. I-1979, point 21 des motifs.
[6] Rec. 1987, p. 2599, points 7 et 8 des motifs.
[7] Rec. 1997, p. I-1547, points 16, 17 et 18 des motifs.

— usage d'installations et matériels (parcs de stationnement, transport, passerelles, navettes): 866 millions de francs français, soit 12,5 % du chiffre d'affaires total,

— assistance aéroportuaire (aide technique des avions au sol, enregistrement des passagers): 1 253 millions de francs français, soit 18 % du chiffre d'affaires total,

— redevances domaniales (terrains, bâtiments): 720 millions de francs français, soit 10 % du chiffre d'affaires total.

(54) Il ressort des éléments du dossier que les activités d'ADP concernant la gestion des aéroports incluent notamment: l'agrément du prestataire pour l'exercice d'une certaine catégorie d'assistance (voir en particulier les considérants 9, 14 et 23 à 29), le contrôle des déplacements des véhicules et des personnes et l'organisation des activités se déroulant sur les installations utilisées en commun (voir les considérants 12, 26 et 27), le contrôle de la qualité des services d'assistance fournis aux compagnies aériennes (voir les considérants 9, 14 et 30). En contrepartie de ses services de gestionnaire des aéroports parisiens, ADP négocie de sa propre initiative des conventions commerciales avec les prestataires de services (voir les considérants 7, 8 et 9, 12, 13 et 14, 18 à 22).

(55) Compte tenu de ces éléments, la Commission estime qu'ADP détermine les conditions d'activité des prestataires d'assistance en escale qu'il agrée et que ces activités constituent des activités d'entreprise au sens de l'article 86 du traité.

c) **Marché à prendre en compte**

Services de gestion de l'aéroport fournis par l'exploitant

(56) La présente affaire concerne les activités de gestion et d'exploitation des aéroports de la région parisienne. L'exploitant d'un aéroport a notamment pour activités de gérer les infrastructures aéroportuaires et d'en assurer le bon fonctionnement par le contrôle et la coordination de l'ensemble des activités qui s'y déroulent.

(57) Ainsi, la Commission a déjà opéré une distinction ([1]) entre le marché de l'assistance et les activités de l'exploitant aéroportuaire correspondant aux services de gestion et d'organisation de l'usage des infrastructures de la façon suivante.

Le marché de l'assistance est caractérisé par le fait que l'exercice de la prestation de ces services est souvent réservé à l'aéroport lui-même ou au transporteur national. De plus, l'auto-assistance n'est pas toujours autorisée ou elle est réservée à certains transporteurs, choisis sur la base de critères qui manquent souvent de transparence.

Dans cette situation, les prix peuvent être fixés de façon discrétionnaire et peu transparente. De surcroît, les transporteurs n'ont pas toujours les moyens d'obtenir l'amélioration de la qualité des services ou leur adaptation aux besoins spécifiques de la clientèle. De plus, un prestataire peut avantager certains transporteurs au détriment d'autres: ce risque est encore plus élevé si ce prestataire est le transporteur national, concurrent direct des compagnies qui sont forcées d'avoir recours à ses services.

Les aéroports ont pour mission de gérer les infrastructures aéroportuaires, de les entretenir, parfois même de les construire, de les mettre à la disposition des usagers et d'en assurer le bon fonctionnement, notamment en organisant et coordonnant l'ensemble des activités qui s'y déroulent. L'accès d'autres prestataires au marché de l'assistance en escale ne porterait donc pas atteinte au bon fonctionnement des aéroports.

(58) Les services de gestion des aéroports rendus par ADP aux prestataires et usagers exerçant des services d'assistance dans les aéroports parisiens concernent en particulier: l'agrément des prestataires autorisés, le contrôle et l'organisation des activités sur les installations de l'aéroport utilisées en commun ainsi que le contrôle de la qualité des services d'assistance fournis dans les aéroports parisiens (voir le considérant 54). En contrepartie de ces services, et notamment de l'autorisation d'activité, ADP peut demander une rémunération qui est définie dans le cadre de conventions commerciales.

Substituabilité des aéroports

(59) Il existe un marché spécifique pour la gestion et la coordination des activités autorisées sur les aéroports parisiens car les transporteurs usagers de ces aéroports, ainsi que les prestataires de services d'assistance en escale indispensables à l'exploitation des services aériens concernés, n'ont pas d'autre choix que d'utiliser les aéroports d'Orly et CDG.

([1]) COM(94) 590 final, points 12, 13 et 14.

(60) En effet, les services aériens intérieurs ou internationaux au départ ou à destination de la région parisienne utilisent les aéroports d'Orly et CDG. Les aéroports autres qu'Orly et CDG qui seraient susceptibles d'accueillir un choix comparable de services aériens pour les mêmes destinations sont distants de plusieurs centaines de kilomètres et situés généralement dans d'autres États membres. Orly et CDG jouent, de plus, un rôle particulier de plates-formes pivots (*hubs*) permettant aux passagers de très nombreux services intérieurs de trouver une correspondance sur un autre service intérieur, intracommunautaire ou international.

(61) Dès lors, aux yeux de nombreux passagers au départ ou à destination de la région parisienne ou d'autres régions françaises, les services aériens intérieurs ou intracommunautaires utilisant les aéroports d'Orly et CDG ne sont pas interchangeables avec les services offerts dans d'autres aéroports communautaires. Il s'agit notamment des voyageurs qui utilisent, pour des raisons professionnelles, les services à horaires adaptés et offrant un grand nombre de fréquences quotidiennes car le temps de trajet et la qualité des services offerts constituent des facteurs déterminants pour répondre à leurs exigences professionnelles.

(62) La concurrence entre aéroports n'est importante que dans la mesure où un aéroport représente un «pivot», c'est-à-dire un point de correspondance. Dans ce contexte, plusieurs grands aéroports se font concurrence pour une partie du trafic global, c'est-à-dire le trafic indirect utilisant un aéroport comme point de correspondance. Toutefois, le trafic de correspondance ne représente pas la totalité du trafic dans un aéroport et la majorité de ce trafic sera du trafic pour lequel l'aéroport en question peut être considéré comme point d'origine ou de destination. Selon *IATA 1996 Analysis* reprise dans la revue *Airline Business* de décembre 1996, le trafic de transfert ne représenterait que moins de 5 % à Orly et environ 7 % à CDG.

(63) Les transporteurs aériens fournissant des services intérieurs ou intracommunautaires au départ ou à destination de la région parisienne n'ont donc pas d'autre choix que d'utiliser les aéroports d'Orly ou CDG et les services d'assistance en escale qui sont offerts dans ces aéroports. La question de l'interchangeabilité des aéroports parisiens entre eux est sans objet dans la présente affaire car ADP est l'exploitant des aéroports internationaux situés en région parisienne.

Services d'assistance en escale dans les aéroports

(64) Les services d'assistance dans les aéroports d'Orly et CDG sont indispensables à la bonne exécution des services aériens au départ ou à destination de la région parisienne. Ils fournissent une contribution essentielle à l'utilisation efficace des infrastructures aéroportuaires concernées.

(65) Les services d'assistance en escale sont définis dans l'annexe de la directive 96/67/CE qui les classe en onze catégories. Les différents types de services présentent des caractéristiques très diverses [1], en particulier:

— les services ne requièrent pas tous le même type, ni le même degré de compétence technique,

— certains, comme le tri bagages, impliquent la mise en œuvre de matériels importants ou de systèmes sophistiqués,

— certains, comme l'assistance en piste, sont de gros consommateurs d'espace ou, comme dans le cas de l'assistance aux passagers, nécessitent de nombreux points de contact avec le public dans l'aérogare, d'autres, comme le *catering*, peuvent être pour une large part rendus à l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire,

— certains, en particulier l'assistance en piste, le nettoyage et le *catering*, impliquent la circulation de personnel et de véhicules dans les zones réservées de l'aéroport exigeant un haut niveau de sûreté et de sécurité dont le maintien constitue l'une des missions essentielles de l'entité gestionnaire.

(66) La présente affaire concerne plus particulièrement les trois catégories de services d'assistance suivantes: l'assistance «fret et poste» (catégorie n° 4 de l'annexe de la directive 96/67/CE), l'assistance «nettoyage et service de l'avion» (catégorie n° 6 de l'annexe de la directive 96/67/CE) et l'assistance «service commissariat (catering)» (catégorie n° 11 de l'annexe de la directive 96/67/CE). Les activités de commissariat définies selon les conventions d'ADP (article 18.1 de la convention d'AFS et article 24.1 de la convention d'OAT) comportent de surcroît des éléments de l'activité de service en piste au sens de la directive 96/67/CE, notamment les éléments de «transport, chargement dans l'avion et déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons» (catégorie n° 5.7 de l'annexe de la directive 96/67/CE).

(67) L'assistance en escale représente une part non négligeable des coûts d'exploitation des compagnies aériennes communautaires. Ces charges se situent à un niveau comparable à celui des redevances d'accès aux aéroports versées par les compagnies aériennes. Les transporteurs communautaires ont un intérêt direct à mieux maîtriser les coûts d'assistance en escale. De surcroît, l'assistance en escale constitue un élément important de la stratégie de différentiation de la qualité des services de transport offerts par les compagnies aériennes qui visent à adapter la qualité de leurs services aux besoins de leur clientèle.

(68) Pour une catégorie de services d'assistance donnée, certains transporteurs sont autorisés à exercer l'auto-assistance. Les autres transporteurs s'adressent à des prestataires d'assistance aux tiers. L'auto-assistance signifie qu'un usager est autorisé à se

[1] COM(94) 590 final, point 11.

rendre à lui-même une catégorie de services d'assistance en escale. Les transporteurs exerçant l'auto-assistance choisissent fréquemment de confier cette activité à une filiale spécialisée. Certains usagers exerçant l'auto-assistance bénéficient d'une autorisation pour fournir des services aux autres compagnies. En revanche, d'autres usagers exerçant l'auto-assistance ne sont pas autorisés à offrir leurs services à des tiers (voir les considérants 16 à 19, 25, 26 et 28).

(69) Les services d'auto-assistance constituent l'une des modalités de l'activité d'assistance en escale. Il ressort du dossier que les compagnies d'un même groupe ne réservent pas forcément l'ensemble de leurs besoins d'assistance aux seules filiales spécialisées de leur groupe (voir le considérant 28). Par ailleurs, certains usagers bénéficiaires d'une autorisation limitée à l'auto-assistance souhaitent étendre leurs activités aux services aux tiers, sous réserve de l'accord du gestionnaire (voir le considérant 25). Sous réserve des autorisations délivrées par le gestionnaire d'aéroport, le choix des transporteurs dépend néanmoins de considérations économiques relatives au coût et à la rentabilité de l'activité d'assistance considérée. L'usager choisissant l'auto-assistance doit notamment assurer un volume d'activité suffisant pour couvrir le coût de ses investissements.

(70) Les services d'auto-assistance mis en œuvre par un transporteur pour ses propres opérations aériennes bénéficient des services du gestionnaire de l'aéroport au même titre que les services d'assistance des prestataires aux tiers.

Conclusion

(71) Compte tenu de ces considérations, il convient de prendre en compte dans la présente affaire le marché des services de gestion de l'aéroport fournis aux prestataires et aux usagers exerçant des activités d'assistance dans les aéroports parisiens (ci-après dénommé «marché des services de gestion de l'aéroport»). Les comportements anticoncurrentiels sur le marché des services de gestion de l'aéroport ont également des effets sur le marché des services d'assistance en escale dans les aéroports parisiens et, indirectement, sur le marché des services de transport au départ ou à destination de ces aéroports.

d) **Position dominante**

(72) Selon une jurisprudence constante de la Cour de justice, une entreprise qui bénéficie d'un monopole légal peut être considérée comme occupant une position dominante, au sens de l'article 86 du traité. Une telle position dominante se caractérise par une situation de puissance économique détenue par une entreprise, qui donne à celle-ci le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur le marché en lui fournissant la possibilité de comportements indépendants dans une mesure appréciable vis-à-vis de ses concurrents et de ses clients [voir l'arrêt du 9 novembre 1983 dans l'affaire C-322/81, Michelin ([1])]. Il résulte également de la jurisprudence que l'application de l'article 86 du traité n'est pas exclue par le fait que l'absence ou la limitation de la concurrence est favorisée par des dispositions législatives ou réglementaires [voir l'arrêt du 4 mai 1988 dans l'affaire C-30/87, Bodson/Pompes funèbres ([2])].

(73) ADP détient le monopole légal d'exploitation des aéroports d'Orly et CDG. ADP fournit directement certains services d'assistance en escale dans ces aéroports et détient également le pouvoir de concéder à d'autres entreprises l'autorisation d'exercer des activités d'assistance.

(74) En conséquence, ADP détermine le nombre et l'identité des prestataires de services d'assistance ou d'auto-assistance qu'il autorise (voir le considérant 54). Le refus d'agrément des activités d'un prestataire peut reposer sur des considérations relatives à la sûreté et à la sécurité des biens et des personnes aussi bien que sur des considérations commerciales relatives au marché des services d'assistance (voir le considérant 27).

(75) ADP détermine de sa propre initiative les conditions octroyées aux prestataires autorisés dans le cadre de conventions commerciales. Chaque convention précise, d'une part, les biens immobiliers de l'aéroport mis à la disposition du bénéficiaire et, d'autre part, les activités d'assistance autorisées. ADP se charge également de contrôler la qualité des services fournis aux tiers. Les prestataires agréés versent des redevances domaniales en contrepartie de la mise à disposition de biens immobiliers dans le périmètre de l'aéroport et des redevances commerciales en contrepartie de l'autorisation d'exercer des activités d'assistance en escale dans l'aéroport.

(76) ADP détient le pouvoir d'autoriser et de déterminer les conditions d'exploitation des prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports parisiens. Les prestataires de services d'assistance en escale aux tiers, les usagers souhaitant exercer l'auto-assistance et, plus largement, les transporteurs pour lesquels les services d'assistance sont

([1]) Rec. 1983, p. 3461.
([2]) Rec. 1988, p. 2479, point 26 des motifs.

indispensables sont donc placés dans une situation de dépendance appréciable vis-à-vis d'ADP. En conséquence, la Commission considère qu'ADP occupe une position dominante sur le marché des services de gestion de l'aéroport qui est pris en considération dans cette affaire.

e) **Partie substantielle du marché commun**

(77) Le marché des services de gestion de l'aéroport pris en compte dans cette affaire concerne les aéroports internationaux de la région parisienne Orly et CDG. Ce sont les deux aéroports français les plus importants en termes de trafic intérieur et international.

(78) Le rapport annuel d'ADP pour l'année 1996 constatait que, en accueillant 59,1 millions de passagers et 1 244 000 tonnes de fret et poste, ADP était la deuxième place aéroportuaire européenne et la deuxième place mondiale pour les passagers internationaux et se situait au troisième rang européen pour le trafic fret et poste. La répartition entre les aéroports du trafic passager s'est établie à 31,76 millions de passagers pour CDG et 27,37 millions de passagers pour Orly.

(79) Les passagers et les marchandises au départ ou à destination de la région parisienne, qui constitue l'une des plus importantes zones économiques dans la Communauté, utilisent les services aériens au départ ou à destination d'Orly et de CDG qui desservent tous les principaux aéroports intérieurs et communautaires. De surcroît, Orly et CDG jouent le rôle de plates-formes pivots (*hubs*) permettant le transfert aisé de nombreux passagers souhaitant aller d'une région française à une région située dans un autre État membre ou inversement. Enfin, les principaux aéroports internationaux situés en dehors de la Communauté sont desservis par des services aériens au départ des deux aéroports parisiens.

(80) Concernant plus particulièrement le trafic intracommunautaire accueilli dans les deux aéroports, 63 % du trafic passagers total utilisant les deux aéroports parisiens provenait en 1996 des services aériens intérieurs et communautaires. Par ailleurs, la même année, le trafic fret intérieur et communautaire, mesuré en tonnes, représentait environ 19 % du trafic de marchandises dans les deux aéroports.

(81) Les activités de gestion des aéroports parisiens sont indispensables à la bonne exécution des services aériens nationaux et internationaux au départ ou à destination de la région parisienne. Ces activités visent également à assurer une utilisation efficace des infrastructures. Le chiffre d'affaires généré par les activités d'ADP relatives aux concessions commerciales, à l'usage d'installations et à l'assistance aéroportuaire atteignait environ 3,2 milliards de francs français en 1996. Ces activités ont produit plus de 45 % du chiffre d'affaires total d'ADP (voir le considérant 53).

(82) Compte tenu de ces considérations, il convient de considérer qu'ADP occupe une position dominante sur une partie substantielle du marché commun.

f) **Abus de position dominante**

(83) La Cour de justice a rappelé dans son arrêt rendu le 19 mars 1991 dans l'affaire C-202/88, France/Commission [1], qu'un système de concurrence non faussée tel que celui prévu par le traité ne peut être garanti que si l'égalité des chances entre les differents opérateurs économiques est assurée. De même, il ressort de la jurisprudence de la Cour de justice qu'une entreprise ne saurait pratiquer des différences artificielles de prix de nature à entraîner un désavantage pour ses clients et à fausser la concurrence [arrêt rendu le 6 octobre 1994 dans l'affaire T-83/91, Tetra Pak/Commission [2], et arrêt rendu le 21 octobre 1997 dans l'affaire T-229/94, Deutsche Bahn/Commission [3]].

(84) L'article 86 du traité vise les comportements anticoncurrentiels qui ont été adoptés par les entreprises de leur propre initiative. Les dispositions de l'article 86 prévoient qu'une entreprise occupant une position dominante dans une partie substantielle du marché commun ne peut appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence.

(85) ADP demande des niveaux de redevances différents pour les prestataires de certaines catégories d'assistance concurrents sur le même aéroport. Compte tenu de la position dominante occupée par ADP, il convient donc de déterminer si, dans un même aéroport parisien, des différences dans les redevances demandées par ADP aux prestataires de services d'assistance d'une même catégorie créent des conditions inégales pour des prestations équivalentes en faussant le jeu de la concurrence.

Autorisations octroyées par ADP

(86) ADP a mis en place une procédure d'agrément pour contrôler l'accès des prestataires de services d'assistance sur les aéroports parisiens dont il détermine le nombre afin d'assurer le bon fonctionnement de l'aéroport et de préserver ses intérêts

[1] Rec. 1991, p. I-1223, point 51 des motifs.
[2] Rec. 1994, p. II-755, point 160 des motifs.
[3] Rec. 1997, p. II-1689.

commerciaux (voir les considérants 23 à 29). Le 1er avril 1996, ADP a transmis la liste des prestataires autorisés en indiquant les conditions financières prévues par leurs conventions respectives (voir les considérants 16 à 22). ADP a indiqué que la même structure tarifaire était appliquée dans toutes les conventions commerciales d'ADP (voir le point 2.3 des commentaires d'ADP du 27 juillet 1995).

(87) En principe, les conventions commerciales octroyées par ADP distinguent l'autorisation de fournir une catégorie de services d'assistance dans un aéroport et l'autorisation d'occuper des terrains situés sur cet aéroport.

(88) À titre d'exemple, les dispositions des articles 19 et 24 de la convention commerciale d'OAT distinguent clairement deux autorisations: d'une part, l'autorisation d'occupation de biens immobiliers et, d'autre part, l'autorisation d'exercice d'une activité d'assistance (voir le considérant 14). La convention d'AFS délivre également deux autorisations différentes. En effet, les articles 17 et 18 du contrat délivrent, d'une part, une autorisation d'occupation de biens immobiliers et, d'autre part, une autorisation d'exercice d'activités d'assistance de commissariat aérien limitée à l'aéroport d'Orly (voir le considérant 9).

(89) Les conventions d'ADP déterminent précisément l'étendue des activités d'assistance autorisées. Elles prévoient qu'ADP contrôle la satisfaction des usagers de l'aéroport et la qualité des services des prestataires. ADP peut appliquer des sanctions en cas de non-respect de certains critères de qualité de services.

(90) Lors de l'audition du 16 avril 1997, il est apparu qu'ADP ne demande pas le versement de redevances commerciales sur les chiffres d'affaires réalisés par les prestataires de commissariat lorsque ces prestataires fournissent des services de traiteur destinés à des clients hors de l'aéroport [. . .]. ADP considère en effet qu'il n'ouvre aucun marché sur les plates-formes aéroportuaires en ce qui concerne les services fournis aux entreprises ferroviaires.

(91) À la lumière de ces observations, il y a lieu de constater que les conventions commerciales conclues par ADP et les prestataires de services d'assistance ont pour objet de délivrer deux autorisations distinctes: d'une part, la mise à disposition de biens immobiliers dans les aéroports parisiens, d'autre part, l'autorisation et la définition des conditions d'exercice des activités d'assistance en escale des prestataires agréés dans les aéroports parisiens.

Redevances d'occupation du domaine public

(92) L'occupation de terrains situés dans le périmètre d'un aéroport exploité par ADP donne lieu au versement d'une redevance d'occupation par le bénéficiaire. Les aéroports de Paris étant situés sur des terrains appartenant au domaine public, cette redevance est qualifiée de redevance domaniale ou redevance d'occupation du domaine public. En droit français, la redevance doit être calculée en fonction de la valeur locative d'une propriété privée comparable à la dépendance du domaine public pour laquelle la permission est délivrée. Cette redevance est calculée en fonction des caractéristiques spécifiques de chaque terrain et des équipements mis à disposition et de leur localisation dans le périmètre de l'aéroport qui peuvent conduire à d'importantes disparités entre les redevances domaniales rapportées à l'unité de surface versées par différents concessionnaires (voir les considérants 9, 14 et 20). Pour une même unité de surface, le type de surface (bureau, bâtiment ou hangar) et sa localisation à l'intérieur du périmètre de l'aéroport entraînent des redevances d'occupation différentes.

(93) Il convient d'observer que certains produits nécessaires à l'assistance en escale fournie sur les plates-formes aéroportuaires peuvent être partiellement ou totalement élaborés à l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire. Les prestataires de tels services disposent d'un choix d'implantation partielle à l'intérieur et/ou à l'extérieur de l'aéroport. À titre d'exemple, AFS utilise pour son activité des installations à l'extérieur de l'enceinte de l'aéroport sur la commune de Rungis (voir les considérants 10 et 65).

(94) Dans le cas d'espèce, deux prestataires concurrents pour un même type de service d'assistance sur un même aéroport sont donc susceptibles d'occuper dans l'aéroport des surfaces et des installations différentes, selon leur choix de s'implanter partiellement ou complètement à l'intérieur de l'aéroport. Ce choix conduit à certaines disparités dans le calcul de leurs redevances domaniales respectives. Pour un prestataire donné, le versement d'une redevance domaniale plus faible à ADP peut donc se trouver compensé par des loyers et des charges foncières plus élevés à l'extérieur de l'aéroport.

(95) Ces observations conduisent à considérer que l'activité de mise à disposition de terrains situés dans le périmètre des aéroports, qui justifie l'existence des redevances domaniales perçues par ADP, constitue une activité distincte de son activité d'autorisation et de contrôle des activités qui se déroulent sur les infrastructures aéroportuaires. Au titre de cette activité, ADP est en concurrence avec les propriétaires de terrains et installations industriels et commerciaux dans une large zone géographique autour des aéroports concernés.

(96) Conformément aux conditions fixées par ADP lors de l'appel d'offres qui l'a conduit à sélectionner AFS, aucune redevance domaniale n'est perçue. Les conditions financières de la convention prévoient néanmoins qu'AFS s'engage à verser à ADP une somme [. . .] en sus de la redevance commerciale. Même dans ce cas particulier, les conditions financières distinguent clairement la redevance domaniale et la redevance commerciale (voir le considérant 9).

(97) Selon les informations transmises par ADP le 1er avril 1996, les autres prestataires de services aux tiers pour les catégories d'assistance concernées versent tous des redevances domaniales proportionnelles à la surface occupée. L'absence de redevance domaniale annuelle en contrepartie de l'occupation de biens immobiliers par AFS apparaît donc exceptionnelle dans le cadre du régime de redevances domaniales appliqué par ADP.

(98) Dans cette affaire, la Commission considère qu'elle n'est pas amenée à se prononcer sur les niveaux des redevances domaniales demandées aux prestataires des services d'assistance en question.

Redevances commerciales

(99) ADP a indiqué que la structure des conditions financières conclues avec AFS et OAT, composée d'une partie fixe correspondant à l'occupation des immeubles et d'une partie variable correspondant au chiffre d'affaires développé sur l'aéroport, était appliquée dans toutes les conventions commerciales d'ADP et formerait un tout indissociable (voir le point 2.3 des commentaires d'ADP du 27 juillet 1995). ADP se réfère aux recommandations données par les autorités publiques dans ce domaine, et notamment aux recommandations formulées par les services fiscaux français (voir l'annexe 3 des observations d'ADP du 28 février 1997).

(100) La documentation des services fiscaux vise les redevances versées au profit du Trésor et fixées conformément aux procédures suivantes: taux fixés par la loi ou par des barèmes établis par les services fiscaux au niveau national, régional et départemental, ou enfin par le directeur des services fiscaux dans d'autres cas. Ces méthodes ne concernent donc pas les redevances fixées par ADP de sa propre initiative. Il convient néanmoins de relever que les recommandations des services fiscaux au sujet de la décomposition des redevances d'occupation du domaine public précisent:

«Alors que l'élément fixe constitue la contrepartie du droit d'occuper à titre privatif l'emplacement concédé, abstraction faite même de toute prise de possession réelle, le second élément de la redevance — ou la deuxième composante de la redevance globale — correspond à l'utilisation effective du bien, dans la mesure où cette utilisation est génératrice de profits ou d'avantages appréciables en argent, de sorte que la redevance globale représente le juste prix du service rendu.

Il est donc normal que le deuxième élément — ou la deuxième composante de la redevance — varie pour une occupation déterminée en fonction du degré d'utilisation. À cet égard, il y a lieu d'écarter tout procédé qui consisterait à fixer le deuxième élément suivant un pourcentage de l'élément fixe.

Les avantages retirés par le concessionnaire de l'utilisation du domaine public peuvent être appréciés, par exemple, d'après l'économie que procure l'utilisation de ce domaine à la place de propriétés privées. Le chiffre d'affaires ou les bénéfices de l'entreprise peuvent être retenus comme éléments d'appréciation, tout en essayant — quand d'autres informations peuvent être recueillies — de ne pas en faire la base de calcul unique du deuxième élément ou de la deuxième composante de la redevance. Pratiquement, le problème pourra être résolu de façon satisfaisante en rattachant le calcul du deuxième élément ou de la deuxième composante de la redevance à une donnée matérielle, facilement contrôlable, en rapport direct avec l'exercice du droit résultant de la concession, et dont les variations donnent une idée suffisamment exacte du degré d'utilisation du bien concédé.»

(101) Dans le cas d'espèce, la Commission constate que le chiffre d'affaires du prestataire réalisé avec les compagnies aériennes pour les catégories de services en cause n'est pas lié au degré d'utilisation du bien immobilier dans le périmètre de l'aéroport. En particulier, le nettoyage des appareils, les services de chargement ou de déchargement des appareils aussi bien pour le fret que pour la nourriture et les boissons, la circulation, la livraison et le stockage en zone réservée ne sont pas des activités liées à l'utilisation des biens immobiliers attribués par ADP aux prestataires. En outre, il est apparu lors de l'audition du 16 avril 1997 qu'ADP ne perçoit pas de redevance commerciale sur la base du chiffre d'affaires des prestataires de commissariat réalisé avec des entreprises [. . .] à l'extérieur de l'aéroport. Pour ces raisons, les redevances demandées par ADP ne correspondent pas au cadre fixé par les recommandations de droit interne précitées.

(102) Par ailleurs, il convient de remarquer que les recommandations de droit interne précitées ne conduisent pas ADP à enfreindre les règles de concurrence communautaires. En tout état de cause, les règles de concurrence du traité ne permettraient pas aux autorités nationales d'édicter des règles amenant ADP à enfreindre les règles du traité.

(103) Les conventions commerciales distinguent clairement les rémunérations des différentes activités d'ADP. À titre d'illustration, les conditions financières de la concession d'OAT distinguent les rémunérations prévues pour chacune des deux autorisations (voir le considérant 14):

— la redevance domaniale (article 26.1) est versée à ADP en contrepartie de l'autorisation d'occupation du terrain accordée et

— la redevance commerciale (article 26.2) est versée à ADP en contrepartie de l'autorisation d'exercice d'activités accordée.

(104) Dans le cas d'AFS, la convention distingue également la redevance commerciale de la redevance domaniale, même si cette dernière est nulle (voir le considérant 9).

(105) ADP a indiqué que la même structure tarifaire était appliquée pour chacune des conventions commerciales conclues avec les prestataires agréés. La Commission considère dès lors que la redevance commerciale variable constitue une charge d'accès versée en contrepartie de l'autorisation d'activité dans l'aéroport. Cette redevance assise sur le chiffre d'affaires du prestataire rémunère des services rendus par le gestionnaire de l'aéroport qui ne concernent pas la mise à disposition de biens immobiliers. Ces services du gestionnaire d'aéroport incluent, entre autres, le contrôle et l'organisation des activités d'assistance en escale ainsi que la mise à disposition des installations utilisées en commun par les usagers et les prestataires opérant sur l'aéroport.

(106) La gestion des infrastructures utilisées en commun nécessite l'organisation et la coordination de l'ensemble des activités qui s'y déroulent dans des conditions d'efficacité et de sécurité suffisantes. En particulier, les services de commissariat, de nettoyage des appareils ou encore les services de fret et poste nécessitent la circulation de personnel et de véhicules dans les zones réservées de l'aéroport qui exigent un haut niveau de sûreté et de sécurité (voir les considérants 27 et 65).

(107) En ce qui concerne les services d'assistance de commissariat, de nettoyage des avions et de fret, chacun des prestataires agréés pour une même catégorie de services d'assistance bénéficie des services rendus par le gestionnaire de l'aéroport, de manière équivalente, en proportion de l'activité développée par le prestataire.

(108) En vertu de la position dominante occupée par ADP, le paiement d'une redevance commerciale ne doit pas créer des conditions inégales pour des prestations équivalentes en infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence entre prestataires ou usagers se livrant à un même type de services d'assistance.

Redevances commerciales appliquées aux activités d'assistance aux tiers

(109) La redevance commerciale constitue un élément important de la structure des coûts du prestataire. Dans le cas d'espèce, elle s'ajoute directement au prix unitaire des services en question. Il ressort des éléments du dossier portant sur des négociations commerciales entre transporteurs aériens et prestataires de services qu'une différence injustifiée entre les pourcentages des redevances commerciales affecte de façon significative la concurrence entre prestataires de services aux tiers (voir les considérants 30 à 32 et 38).

(110) Il ressort de ces éléments que le prestataire versant le taux le plus élevé ne peut proposer un prix compétitif en maintenant sa marge bénéficiaire. En conséquence, ce prestataire est conduit soit à perdre des clients, soit à diminuer sa marge bénéficiaire afin de proposer un prix compétitif compensant les différences des redevances commerciales.

(111) Pour l'année 1995, sur la base de chiffres d'affaires comparables [...], le montant de la redevance commerciale versée par AFS fut très supérieur au montant de la redevance commerciale versée par OAT. En effet, AFS a versé environ [...] et OAT n'a versé que [...] au titre de la redevance commerciale incluant les redevances intra-groupe et extra-groupe (voir le courrier d'ADP du 9 novembre 1995 et les observations d'ADP du 28 février 1997, page 12). Pour l'année 1996, AFS a réalisé un chiffre d'affaires d'environ [...] et a versé environ [...] au titre de la redevance commerciale, soit un taux de redevance commerciale moyen de [...]. En comparaison, OAT a versé [...] de redevance commerciale pour un chiffre d'affaires global de [...], c'est-à-dire un taux de redevance moyen de [...] (voir le considérant 21).

(112) AFS bénéficie de conditions financières particulières puisque la convention commerciale consentie par ADP prévoit une redevance domaniale annuelle nulle. Néanmoins, pour des chiffres d'affaires équivalents, même en incluant la redevance domaniale d'OAT, la redevance globale versée en 1995 par cette dernière atteignait environ [. . .] en comparaison de [. . .] pour AFS alors qu'OAT occupe une surface beaucoup plus importante qu'AFS dans l'aéroport (voir les considérants 9 et 14). De plus, AFS a initialement versé à ADP une somme de [. . .] en sus de la redevance. La différence des redevances commerciales respectivement versées [. . .] est donc nettement plus importante que ne le justifierait l'inclusion d'une composante domaniale dans la redevance commerciale versée annuellement par AFS.

(113) [. . .]

(114) La comparaison des redevances commerciales versées en 1996 par les prestataires montre que les différences de taux, à première vue assez limitées, conduisent à de fortes variations des montants effectivement versés. Au-delà de l'exemple d'AFS et d'OAT, les variations de taux de redevances commerciales affectent l'ensemble des prestataires des trois catégories de services concernés par la présente affaire (voir les considérants 19 et 21). Sur la base des chiffres d'affaires réalisés par les prestataires de services de commissariat et de nettoyage dans le même aéroport, un taux plus faible de quelques pour-cent conduit à une redevance annuelle inférieure de plusieurs millions de francs français. Le taux moyen des redevances externes versées par les prestataires de services d'assistance commissariat et nettoyage aux tiers mentionnés au considérant 21 est [. . .] ([1]), mais les taux des redevances commerciales externes individuellement versées par ces prestataires varient de [. . .].

(115) Concernant les services de fret, ADP ne demande pas le versement des redevances commerciales prévues par les conventions de certains prestataires de services d'assistance aux tiers. Des redevances commerciales sont néanmoins prévues par les conventions. Un prestataire aux tiers bénéficie d'une redevance nulle alors que les autres prestataires aux tiers versent une redevance commerciale de [. . .]. Seuls deux prestataires dont les activités sont limitées à la sous-traitance pour le compte de certaines compagnies versent en pratique des redevances commerciales et se trouvent donc défavorisés (voir les considérants 19, 21 et 22).

Redevances commerciales appliquées aux activités d'auto-assistance

(116) ADP demande à certaines compagnies, ou à leurs filiales spécialisées, de verser une redevance au titre de l'auto-assistance. Cette redevance est appelée redevance interne (voir les considérants 17 à 19 [. . .]). L'existence de taux de redevances différents pour les services fournis aux tiers (redevance externe) et pour l'auto-assistance (redevance interne) peut déterminer le choix d'un usager comparant les avantages d'un recours à un prestataire de services aux tiers par rapport à l'exercice d'une activité d'auto-assistance (voir le considérant 69).

(117) Lorsqu'une compagnie aérienne, ou l'une de ses filiales spécialisées, est autorisée par ADP à exercer l'auto-assistance pour une catégorie des services en question et, par ailleurs, est également autorisée à fournir ces mêmes services aux tiers, ADP lui fournit des services de gestion de l'aéroport identiques pour toutes ses activités d'assistance. Or, un taux de redevance commerciale interne appliqué au chiffre d'affaires réalisé au titre de l'auto-assistance plus faible que le taux appliqué au chiffre d'affaires réalisé avec des compagnies tierces avantage les activités d'auto-assistance des compagnies du même groupe.

(118) En effet, sur la base des montants figurant au considérant 21, le montant total des redevances commerciales versées par les prestataires qui pratiquent l'auto-assistance et versent une redevance interne s'élevait en 1996 à environ [. . .] ([2]) du cumul des chiffres d'affaires des prestataires concernés. S'il était tenu compte des chiffres d'affaires des usagers qui pratiquent l'auto-assistance sans verser de redevance commerciale, le taux correspondant serait inférieur à [. . .]. En revanche, le cumul des redevances commerciales externes versées par les prestataires au titre des services aux tiers s'élevait à environ [. . .] du cumul des chiffres d'affaires externes des prestataires mentionnés (voir le considérant 114).

(119) En conséquence, les compagnies exerçant l'auto-assistance bénéficient, sans justification objective, de services d'assistance à un coût plus faible. Il convient cependant de tenir compte de la situation particulière des compagnies dont l'autorisation d'exercice est limitée à l'auto-assistance par les conventions octroyées par ADP.

(120) Une limitation excluant la prestation de services à des tiers peut en effet provoquer des désavantages économiques. Ce serait le cas si ces prestataires aux droits limités ne sont pas en mesure de développer

([1]) Somme des redevances externes versées par les prestataires de services commissariat et nettoyage figurant au considérant 21, rapportée à la somme des chiffres d'affaires externes des mêmes prestataires.

([2]) Somme des redevances internes versées par les prestataires de services commissariat et nettoyage figurant au considérant 21, rapportée à la somme des chiffres d'affaires internes des mêmes prestataires.

suffisamment leur activité d'assistance pour rentabiliser leurs investissements matériels au même titre que les prestataires de services aux tiers. Toutefois, ADP offrant les mêmes services de gestion des aéroports à tous les prestataires, une éventuelle différence des conditions consenties aux prestataires détenant un droit d'exercice limité doit être justifiée sur la base de considérations objectives et non discriminatoires. Dans le cas d'espèce, la Commission constate que l'absence de redevance pour les usagers aux droits limités à l'auto-assistance offre un avantage discriminatoire en termes de coûts à leurs activités d'auto-assistance et, dès lors, de transport aérien (voir le considérant 19).

(121) Il est possible que le chiffre d'affaires d'un prestataire de certains services d'auto-assistance ne puisse être déterminé aussi précisément ou avec la même fiabilité que celui des autres prestataires. Dans ce cas, la redevance commerciale demandée aux prestataires ou usagers peut être calculée en proportion directe des volumes d'activité des prestataires, notamment: le nombre de passagers servis dans le cas des services de commissariat, le nombre d'appareils nettoyés dans le cas des services de nettoyage, le nombre de tonnes de fret ou de poste traités dans le cas des services fret et poste.

(122) Pour ces raisons, la Commission considère que les taux nuls ou très faibles appliqués par ADP pour les activités d'auto-assistance pratiquées par les compagnies conduisent au report sur les prestataires de services aux tiers de la rémunération des services de gestion d'ADP pour tous les services d'assistance concernés, auto-assistance incluse. Les services d'assistance aux tiers sont dès lors plus onéreux que l'auto-assistance.

(123) La Commission remarque que les compagnies exerçant l'auto-assistance sont celles qui développent des volumes d'activité de transport aérien suffisamment importants dans les aéroports parisiens. Il s'agit en particulier des plus grandes compagnies intérieures. En revanche, de nombreux transporteurs originaires d'autres États membres ont des volumes d'activité insuffisants pour justifier l'exercice de l'auto-assistance. Ces compagnies n'exerçant pas l'auto-assistance sont conduites à recourir à des services d'assistance aux tiers plus onéreux et subissent en conséquence les effets discriminatoires des redevances commerciales appliquées par ADP.

Conclusion concernant les redevances commerciales

(124) L'absence de distorsions entre prestataires ou usagers impose dès lors qu'un régime de redevances commerciales non discriminatoire soit appliqué à toutes les entreprises autorisées à exercer, sur le même aéroport, un même type de services d'assistance, les services d'auto-assistance étant inclus.

(125) Dans le cas d'espèce, ADP n'applique aucun régime de redevances commerciales fixant de manière prédéfinie des taux de redevances commerciales sur le chiffre d'affaires. En contrepartie des services de gestion de l'aéroport fournis par ADP, les taux de redevances commerciales varient individuellement selon les prestataires ou les usagers exerçant une même catégorie d'assistance (voir les considérants 16 à 22). Les taux de redevances commerciales appliqués dans un même aéroport varient donc d'un prestataire à l'autre et d'un usager à l'autre en provoquant des effets sensibles sur les prix des services concernés et, de ce fait, sur la structure des coûts supportés par les transporteurs. Ces discriminations produisent donc des effets anticoncurrentiels sur le marché des services de transport aérien.

(126) En vertu des considérations précédentes, la Commission considère que les redevances commerciales en cause constituent à l'égard des prestataires des services d'assistance pour les catégories concernées des conditions inégales pour des prestations équivalentes de la part d'ADP. Ces différences de redevances faussent le jeu de la concurrence entre prestataires ou usagers offrant des services d'assistance dans les aéroports parisiens et, également, entre usagers offrant des services de transport aérien concurrents au départ de Paris. Elles constituent dans le cas d'espèce un abus de la position dominante occupée par ADP sur le marché des services de gestion des aéroports parisiens.

(127) Concernant le cas particulier d'AFS, la Commission ne s'oppose cependant pas à l'inclusion d'une composante domaniale dans la redevance globale qui lui est demandée. Cette composante domaniale ne justifie cependant pas les écarts de redevances commerciales constatés dans le cas d'espèce (voir considérant 112).

g) **Affectation du commerce entre États membres**

(128) L'analyse précédente a montré que les redevances commerciales en cause produisaient des effets sur le jeu de la concurrence entre services aériens intérieurs et communautaires au départ ou à destination des aéroports parisiens (voir notamment les considérants 71 et 126).

(129) Étant donné l'importance des montants de redevances en jeu, l'assistance en escale représente une part non négligeable des coûts d'exploitation des compagnies aériennes. Elle constitue également un élément déterminant la qualité des services de transport offerts aux passagers. Les conditions offertes par les prestataires de services d'assistance dans les aéroports affectent donc sensiblement la structure des coûts d'exploitation et la qualité de service des services aériens à l'arrivée et au départ des aéroports parisiens.

(130) En particulier, si un usager autorisé à l'exercice de l'auto-assistance verse sans justification objective un taux de redevance commerciale inférieur au taux des autres usagers concurrents se livrant également à l'auto-assistance ou recourant aux services de prestataires aux tiers, cette différence influe sur le service de transport aérien par son effet sur les coûts de revient de ce service de transport.

(131) Par ailleurs, des différences discriminatoires dans les redevances commerciales versées par les prestataires, par leur effet sur les prix, influencent le choix des transporteurs clients, sans que les différences de prix reflètent l'efficacité relative des prestataires concurrents (voir les considérants 30 à 33 et 38). Le niveau de qualité et d'efficacité des services concernés est susceptible d'être sensiblement affecté du fait des distorsions de concurrence entre prestataires.

(132) Il y a lieu de souligner que le niveau de qualité des services d'assistance en escale constitue un aspect important de la stratégie de différentiation des services de transport offerts par les compagnies aériennes communautaires souhaitant adapter la qualité de leurs prestations aux besoins de leur clientèle (voir les annexes 4 à 6 des observations d'ADP du 25 août 1995). En conséquence, l'offre de services aériens intra-communautaires au départ ou à destination des aéroports parisiens se trouve affectée par les distorsions de concurrence entre prestataires de services d'assistance.

(133) Compte tenu des flux des trafics de passagers ou de fret sur des services intérieurs et intra-communautaires au départ ou à destination des aéroports parisiens concernés (voir les considérants 77 à 80), il convient de considérer que l'abus de position dominante constaté dans la présente affaire est susceptible d'affecter le commerce entre États membres.

h) **Conclusion**

(134) L'analyse précédente établit que les redevances commerciales, appliquées par ADP pour certains types de services d'assistance en escale dans les aéroports d'Orly et CDG, notamment les services de commissariat, les services de nettoyage des appareils et les services de fret, prévoient le versement de taux de redevances commerciales discriminatoires affectant le jeu de la concurrence entre les prestataires des catégories d'assistance concernées et, indirectement, entre les compagnies aériennes communautaires utilisant les aéroports d'Orly et CDG.

(135) En conséquence, la Commission estime que le régime de redevances en cause fausse le jeu de la concurrence sur le marché concerné en violation des dispositions de l'article 86 du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Aéroports de Paris a enfreint les dispositions de l'article 86 du traité en utilisant sa position dominante d'exploitant des aéroports parisiens pour imposer, aux prestataires ou aux usagers fournissant des services d'assistance ou d'auto-assistance en escale relatifs au commissariat aérien (incluant les activités de chargement dans l'avion et de déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons), au nettoyage des avions et à l'assistance fret, des redevances commerciales discriminatoires dans les aéroports parisiens d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Article 2

Aéroports de Paris est tenu de mettre fin à l'infraction mentionnée à l'article 1er en proposant aux prestataires de services d'assistance en escale concernés un régime de redevances commerciales non discriminatoire avant l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision.

Article 3

Aéroports de Paris, 291, boulevard Raspail, F-75675 Paris Cedex 14, est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 11 juin 1998.

Par la Commission
Karel VAN MIERT
Membre de la Commission