DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2023/1683 DE LA COMMISSION

du 26 juillet 2022

concernant la mesure SA.26494 2012/C (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de l'opérateur de l'aéroport de La Rochelle et de certaines compagnies aériennes opérant audit aéroport

[notifiée sous le numéro C(2022) 5145]

(Le texte en français est le seul faisant foi.)

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa ([1]),

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles ([2]) et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Par courrier du 28 juillet 2008, du 22 septembre 2008, du 23 septembre 2008, du 20 septembre 2008, du 1er octobre 2008, du 21 octobre 2008 et du 20 novembre 2008, la Commission a été saisie de plaintes de la part de plusieurs citoyens au sujet d'avantages que la compagnie aérienne Ryanair recevrait à l'aéroport de La Rochelle-Île de Ré (ci-après «l'aéroport»), ainsi que d'apports financiers dont l'aéroport aurait été bénéficiaire. Les plaintes font référence au rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Poitou-Charentes (ci-après «la CRC») du 13 mai 2008 (ci-après «le rapport de la CRC») sur la gestion de la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle (ci-après «la CCI»).

(2) Par courrier du 17 mars 2009, la Commission a envoyé aux autorités françaises une version non confidentielle des plaintes et a également invité les autorités françaises à apporter leurs observations sur les mesures dénoncées. Ce courrier a été renvoyé par la Commission le 25 mai 2011. Par lettre du 20 juin 2011, les autorités françaises ont demandé l'extension du délai de réponse qui leur avait été imparti au 26 juillet 2011, délai que la Commission a accepté par courrier du 21 juin 2011. Les autorités françaises ont demandé une nouvelle extension du délai jusqu'au 26 août 2011, délai que la Commission a de nouveau accepté par courrier du 28 juillet 2011. Les autorités françaises ont finalement apporté les éléments de réponse demandés par lettre du 30 août 2011.

([1]) À compter du 1er décembre 2009, les articles 87 et 88 du traité CE sont devenus respectivement les articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Dans les deux cas, les dispositions sont, en substance, identiques. Aux fins de la présente décision, les références faites aux articles 107 et 108 du TFUE s'entendent, s'il y a lieu, comme faites respectivement aux articles 87 et 88 du traité CE. Le TFUE a également introduit certaines modifications de terminologie, telles que le remplacement de «Communauté» par «Union», de «marché commun» par «marché intérieur» et de «Tribunal de première instance» par «Tribunal». La terminologie du TFUE est utilisée dans la présente décision.

([2]) JO C 130 du 4.5.2012, p. 10, et JO C 113 du 15.4.2014, p. 30.

(3) Par lettre du 11 avril 2011, la Commission a demandé des informations complémentaires à Ryanair qui a répondu par lettre du 22 juillet 2011. La Commission a transmis ces observations à la France pour commentaires par lettre du 14 octobre 2011. Faute de réponse, la Commission a envoyé un rappel le 16 novembre 2011. Par lettre du 21 novembre 2011, les autorités françaises ont informé la Commission qu'elles ne souhaitaient pas transmettre de commentaires en réponse à ces observations.

(4) Par lettre du 8 février 2012, la Commission a notifié à la France sa décision d'ouvrir la procédure (ci-après la «décision d'ouverture») au titre de l'article 108, paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE) sur les aides éventuelles octroyées par la CCI, au profit des compagnies aériennes Ryanair, Jet2, Flybe, Aer Arann, easyJet et Buzz.

(5) La Commission a demandé des renseignements complémentaires à la France par courrier du 22 février 2012. Par lettre du 12 mars 2012, la France a sollicité un délai supplémentaire pour répondre aux demandes de renseignements complémentaires formulées dans la décision d'ouverture et le courrier du 22 février 2012. La France a transmis, le 13 avril 2012, ses observations ainsi que des informations et documents demandés par la Commission dans la décision d'ouverture. Au vu des renseignements manquants, la Commission a adressé un rappel à la France par lettre du 19 avril 2012. Les autorités françaises ont finalement apporté les éléments de réponse par courrier du 27 avril 2012.

(6) Le 16 avril 2012, Ryanair a fait parvenir à la Commission des observations sur d'autres cas la concernant et a demandé à la Commission de prendre en compte ces observations pour tous les cas d'aides d'État dans lesquels elle est impliquée.

(7) La décision de la Commission a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ([3]) le 4 mai 2012. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.

(8) La Commission a de nouveau demandé des renseignements complémentaires à la France par courrier du 16 juillet 2012. La France a répondu par lettre du 16 août 2012 (et son corrigendum du 5 septembre 2012).

(9) La Commission a reçu des observations des parties intéressées. La CCI a présenté des observations le 24 juillet 2012. Le 1er juin 2012, la filiale de Ryanair Airport Marketing Services (ci-après «AMS») a présenté des observations. De même, Ryanair a présenté une série d'observations et de rapports d'analyse économique préparés par un cabinet d'analyse économique (Oxera) le 1er juin 2012, le 3 juin 2013, le 3 février 2014, ainsi que le 10 avril 2015.

(10) La Commission a également reçu les observations de plusieurs autres tiers intéressés dont des entités publiques ([4]), des entreprises ([5]), des associations ([6]) et des particuliers.

(11) De plus, Ryanair a présenté une série d'observations générales et communes à plusieurs affaires d'aides d'État ouvertes par la Commission et la concernant le 11 avril 2013, le 23 décembre 2013, le 9 janvier 2014, le 31 janvier 2014, le 7 février 2014, le 28 mars 2014, le 27 janvier 2015, le 7 décembre 2015 et le 1er avril 2019. Ryanair a également soumis des rapports d'analyse économique préparés par Oxera concernant plusieurs affaires d'aides d'État concernant Ryanair le 15 septembre 2014 et le 29 septembre 2014.

([3]) JO C 130 du 4.5.2012, p. 10.

([4]) Conseillers du Commerce Extérieur (30.5.2012), Département de Charente-Maritime (8.6.2012), Office de Tourisme de La Rochelle (4.6.2012), CCI Poitou-Charentes (1.6.2012), CCI Angoulême (4.6.2012), Charente-Maritime Tourisme (1.6.2012), Communauté d'Agglomération de La Rochelle (4.6.2012), Mairie de Royan (29.5.2012), Vendée Tourisme (30.5.2012) et Région Poitou-Charentes (10.7.2012).

([5]) Doc Services (18.5.2012), Fountaine Pajot (21.5.2012), Le Richelieu (25.5.2012), Atlandis (26.5.2012), Le Relais du Bois (30.5.2012), Groupe Cafés Merling (31.5.2012), Grand Pavois (30.5.2012), Cuisines Villeger (23.5.2012), Irium (4.6.2012), Sogerma (29.5.2012), La Rochelle Événements (29.5.2012).

([6]) Amicale Rivedoux (21.5.2012), Club Hotelier du Pays Rochelais-Ile de Ré (31.5.2012), Envol Vert (3.6.2012), Ile de Ré Tourisme (1.6.2012), Association des Professionnels du Nautisme Rochelais (30.5.2012), Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI) (1.6.2012), Destination La Rochelle (25.5.2012).

(12) Par lettres des 15 juin 2012, 3 mai 2013, 9 janvier 2014, 23 janvier 2014, 4 février 2014, 2 juillet 2014, 12 septembre 2014, 19 mai 2015, 16 décembre 2015, 17 mai 2019, la Commission a communiqué à la France les observations formulées par les parties intéressées. La Commission a donné à la France la possibilité de commenter ces observations. La France a répondu à ces lettres le 13 juillet 2012, 25 juillet 2012, 29 janvier 2014, 23 mai 2014, ainsi que le 18 décembre 2015, et 24 juin 2019. Dans sa lettre du 13 juillet 2012, la France a indiqué à la Commission que les observations reçues n'appelaient pas de commentaires de sa part sous réserve de ceux qui avaient déjà été transmis dans le cadre de l'affaire concernant l'aéroport de Marseille Provence ([7]). De plus, par courriers du 25 juillet 2012, 29 janvier 2014, 23 mai 2014 et 18 décembre 2015, la France a informé la Commission qu'elle ne souhaitait pas transmettre de commentaires en réponse aux observations des tiers.

(13) La Commission a communiqué par lettres à la France et aux tiers intéressés ayant déjà communiqué des observations son intention d'apprécier la compatibilité des mesures d'aides en question avec le marché intérieur sur le fondement des dispositions des lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes ([8]) (ci-après «les lignes directrices de 2014»). La Commission a invité les destinataires de ces courriers à faire part de leurs observations éventuelles à ce sujet. Par ailleurs, le 15 avril 2014, un avis a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ([9]), invitant la France et les tiers intéressés à présenter à leurs observations à ce sujet.

(14) La France a présenté ses observations sur les lignes directrices de 2014 le 19 mars 2014.

(15) La Commission a reçu des observations de la CCI (le 11 juin 2014), la Communauté d'Agglomération de La Rochelle (le 6 juin 2014), l'Union départementale des offices de tourisme et syndicats d'initiative (le 13 mai 2014), la CCI d'Angoulême (le 7 mai 2014), Irium Holding Group SAS (le 2 mai 2014), Groupe Cafés Merling (le 30 avril 2014) et l'organisation non gouvernementale Transport & Environnement (le 13 mai 2014). Ces différentes observations ont été communiquées à la France par courrier du 2 juillet 2014, qui n'a pas souhaité transmettre de commentaires à leur propos.

(16) Par courrier du 19 mai 2015, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à France. La France a apporté des éléments de réponse par lettres du 4 août 2015, du 18 novembre 2015, du 4 décembre 2015 et du 14 mars 2016.

(17) Par courrier du 18 novembre 2016, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à France. La France a apporté des éléments de réponse par lettres du 20 décembre 2016, du 15 février 2017, du 11 juillet 2017 et du 20 juillet 2017.

(18) Par courrier du 29 mars 2017, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à France. La France a apporté des éléments de réponse par lettre du 18 août 2017.

(19) Par courrier du 19 mai 2017, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à France. La France a apporté des éléments de réponse par lettres du 18 août 2017 et du 15 novembre 2017.

(20) Par courrier du 18 août 2017, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à France. La France a apporté des éléments de réponse par lettre du 16 avril 2018.

(21) Par courrier du 5 décembre 2017, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à France. La France a apporté des éléments de réponse par lettre du 16 février 2018.

(22) Par courrier du 9 avril 2019, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à France. La France a apporté des éléments de réponse par lettre du 21 juin 2019.

2. **L'AÉROPORT DE LA ROCHELLE-ÎLE DE RÉ**

(23) L'aéroport de La Rochelle-Île de Ré est un aéroport situé à La Rochelle, dans le département de la Charente-Maritime, en France, à 5 km de, au nord-ouest de la ville de La Rochelle et à 2 km du pont de l'Île de Ré. Cet aéroport est ouvert au trafic national et international commercial.

([7]) Décision (UE) 2016/1698 de la Commission du 20 février 2014 concernant les mesures SA.22932 (2011/C) (ex NN 37/2007) mises à exécution par la France en faveur de l'aéroport de Marseille Provence et aux compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport (JO L 260 du 27.9.2016, p. 1).

([8]) Communication de la Commission — Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (JO C 99 du 4.4.2014, p. 3).

([9]) JO C 113 du 15.4.2014, p. 30.

(24) En 1936, l'État français, la Ville de La Rochelle et la CCI prennent la décision de réaliser un aéroport. Cette décision s'inscrivait dans le cadre permis par la modification de la loi relative aux chambres de commerce du 9 avril 1898 par la loi du 20 juin 1933. En effet, la loi relative aux chambres de commerce du 9 avril 1898 précisait initialement que «les chambres de commerce et d'industrie peuvent être déclarées concessionnaires de travaux publics ou chargées de services publics, notamment ceux qui intéressent les ports maritimes ou les voies navigables» et la loi du 20 juin 1933 a étendu cette mission aux aéroports. L'aérodrome a ouvert en 1939.

(25) La piste principale de l'aéroport est longue de 2 255 mètres et large de 45 mètres. La capacité annuelle théorique de l'aéroport est estimée par la France à 700 000 passagers au maximum.

(26) L'exploitation de l'aéroport est assurée par la CCI qui en est également le propriétaire. Le «service aéroport» (ci-après «service aéroport» ou «CCI-aéroport») fait l'objet d'une comptabilité séparée par rapport au service général de la CCI (ci-après «la CCI-service général») ([10]).

(27) Le trafic passager de l'aéroport de La Rochelle pour les dernières années est synthétisé dans le tableau 3 ci-dessous. Aux termes du point 15 des lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux de 2005 ([11]) (ci-après «les lignes directrices de 2005»), l'aéroport de La Rochelle est donc un aéroport de catégorie D, soit un «petit aéroport régional».

(28) Pendant la période sous examen, l'aéroport a été utilisé majoritairement par les compagnies aériennes à bas coût, à savoir Ryanair, Airlinair (dénommée Hop depuis 2013), Flybe, easyJet, Jet2 et Buzz. Les lignes sont opérées sur une base annuelle ou saisonnière ou dans le cas de compagnies charters de manière plus ponctuelle. L'aéroport est par ailleurs ouvert au trafic de vols de loisirs, de vols militaires ou des services officiels.

(29) Selon la France, les liaisons opérées au cours de la période couverte par la procédure formelle d'examen ont été exploitées de la manière suivante:

Tableau 1

Trafic aérien opéré à l'aéroport de La Rochelle pour la période 2001-2006

		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Mouvements commerciaux		***3 414***	***3 114***	***2 891***	***1 850***	***1 949***	***2 714***
dont	lignes régulières	*3 200* [4]	*2 929*	*2 741*	*1 636*	*1 797*	*2 487*
	autres	*214*	*185*	*150*	*214*	*152*	*227*
Mouvements d'aéronefs tourisme et d'affaires		***24 919***	***25 462***	***26 537***	***25 333***	***20 084***	***23 033***
dont	aéronefs privés aéronefs d'aéroclubs	*12 382*	*10 984*	*12 113*	*11 329*	*6 909*	*8 102*
	aéronefs d'aéroclubs	*12 537*	*14 478*	*14 424*	*14 004*	*13 175*	*14 931*
Mouvements d'aéronefs militaires et des services officiels		***1 890***	***2 179***	***2 285***	***1 616***	***844***	***1 298***
Autres (dont travail aérien)		***4 063***	***4 516***	***4 458***	***4 633***	***3 696***	***5 629***
Total des mouvements		***34 286***	***35 271***	***36 171***	***33 432***	***26 573***	***32 674***

([10]) La CCI-service général est en charge des autres activités de la CCI telles que la représentation des intérêts des entreprises de la région de La Rochelle ainsi que la prestation de services au profit de ces entreprises: aide à la création, au développement et à la transmission d'une entreprise, offre de formation initiale et continue.

([11]) JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trafic passagers lignes régulières	***72 912***	***89 339***	***92 427***	***97 521***	***125 858***	***178 938***
dont La Rochelle-Paris	*23 312* [5]	*9 132* [6]	*18 785*			
dont La Rochelle-Clermont-Ferrand	*20 060*	*23 263*	*22 194*	*5 909*		
dont La Rochelle-Londres	*25 227* [4]	*54 544*	*51 448* [8]	*72 092*	*79 373*	*100 168*
dont La Rochelle-Southampton				*17 335* [9]	*17 328*	*16 290*
dont La Rochelle-Birmingham					*19 286* [11]	*12 229*
dont La Rochelle-Dublin						*22 357* [12]
dont La Rochelle-Bristol						*12 943* [13]
dont La Rochelle-Lyon	*4 313*	*2 364*		*2 185* [10]	*9 871*	*14 951*
dont La Rochelle-Bordeaux		*36* [7]				
Autres passagers commerciaux	***3 712***	***2 387***	***1 375***	***2 821***	***1 705***	***1 934***
dont nationaux	*2 381*	*740*	*497*	*1 313*	*367*	*1 067*
internationaux	*1 331*	*1 647*	*878*	*1 508*	*1 338*	*867*
Total des passagers embarqués ou débarqués	***76 681***	***91 854***	***93 802***	***100 404***	***127 563***	***180 888***
Dont passagers en transit comptés une fois	***57***	***128***	***31***	***62***	***0***	***16***
Trafic fret	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Source: Autorités françaises.

Ouverture de lignes régulières:

(4) Ouverture d'une ligne La Rochelle-Londres le 5 avril 2001.

(5) Interruption de la ligne La Rochelle-Paris le 1er octobre 2001.

(6) Reprise de la ligne La Rochelle-Paris par Air Jet le 15 juillet 2002 puis par Air Atlantique en mai 2003, et arrêt le 31 décembre 2004.

(7) Ouverture d'une ligne La Rochelle-Bordeaux par Air Jet du 15 juillet au 19 août 2002.

(8) Interruption de la ligne La Rochelle-Londres en avril 2003 (Reprise de Buzz par Ryanair).

(9) Ouverture d'une ligne La Rochelle-Southampton par Flybe le 24 juin 2004.

(10) Ouverture d'une ligne La Rochelle-Lyon (via Poitiers) par Airlinair le 14 octobre 2004.

(11) Ouverture d'une ligne La Rochelle-Birmingham par Flybe le 27 mars 2005.

(12) Ouverture d'une ligne La Rochelle-Dublin par Ryanair le 29 avril 2006.

(13) Ouverture d'une ligne La Rochelle-Bristol par easyJet le 21 juillet 2006.

Tableau 2

Trafic aérien opéré à l'aéroport de La Rochelle pour la période 2007-2011

		2007	2008	2009	2010	2011
Mouvements commerciaux		***3 398***	***3 464***	***2 650***	***2 925***	***3 833***
dont	lignes régulières	*3 069*	*3 042*	*2 320*	*2 511*	*3 400*
	autres	*329*	*422*	*330*	*414*	*433*
Mouvements d'aéronefs tourisme et d'affaires		***21 699***	***22 311***	***21 112***	***20 041***	***19 934***
dont	aéronefs privés aéronefs d'aéroclubs	*7 332*	*7 162*	*7 800*	*7 080*	*6 705*
	aéronefs d'aéroclubs	*14 367*	*15 149*	*13 312*	*12 961*	*13 229*
Mouvements d'aéronefs militaires et des services officiels		***1 376***	***1 489***	***1 598***	***1 760***	***1 306***
Autres (dont travail aérien)		***6 501***	***5 948***	***4 785***	***5 010***	***4 606***
Total des mouvements		***32 974***	***33 212***	***30 145***	***29 736***	***29 679***
Trafic passagers lignes régulières		***217 493***	***209 668***	***162 822***	***186 034***	***223 396***
dont La Rochelle-Lyon		*17 754*	*18 524*	*15 196*	*15 524*	*18 968*
dont La Rochelle-Londres (Stansted)		*112 257*	*100 312*	*60 348*	*54 773*	*65 966*
dont La Rochelle-Birmingham		*9 824*	*7 607*	*4 917*	*4 681*	*4 708*
dont La Rochelle-Southampton		*16 789*	*11 786*	*10 720*	*12 978*	*12 413*
dont La Rochelle-Dublin		*14 578*	*19 960*	*20 198*	*17 182*	*13 985*
dont La Rochelle-Bristol		*21 572*	*13 391*	*14 224*	*14 572*	*14 126*
dont La Rochelle-Manchester [1]		*5 102*	*6 498*	*2 693*	*3 697*	*2 679*
dont La Rochelle-Londres (Gatwick) [2]		*19 617*	*14 289*	*9 158*	*11 799*	*16 707*
dont La Rochelle-Glasgow [3]			*2 692*	*1 516*	*1 537*	
dont La Rochelle-Edimbourg [4]			*8 360*	*6 068*	*3 158*	*4 103*
dont La Rochelle-Leeds Bradford [5]			*4 434*	*4 152*	*4 404*	*4 875*
dont La Rochelle-Cork [6]			*1 815*	*2 881*	*2 584*	
dont La Rochelle-Bruxelles [7]				*10 546*	*16 320*	*17 140*
dont La Rochelle-Nice [8]				*205*		
dont La Rochelle-Cork [9]					*10 366*	*10 392*
dont La Rochelle-Oslo [10]					*12 459*	*13 677*
dont La Rochelle-Porto [11]						*17 167*
dont La Rochelle-Paris [12]						*6 490*
Autres passagers commerciaux		***2 595***	***4 670***	***5 902***	***5 395***	***5 452***
Total des passagers embarqués ou débarqués		***220 577***	***215 145***	***168 969***	***191 599***	***229 214***
Dont passagers en transit comptés une fois		***489***	***807***	***245***	***170***	***366***
Trafic fret		***0***	***0***	***0***	***0***	***0***

Source: Autorités françaises.

Ouverture de lignes régulières:

(1) La Rochelle-Manchester par la compagnie Flybe le 22 mai 2007.

(2) La Rochelle-Londres-Gatwick par la compagnie easyJet le 14 juillet 2007.

(3) La Rochelle-Glasgow par la compagnie easyJet le 3 mai 2008.

(4) La Rochelle-Edimbourg par la compagnie Jet2 le 17 mai 2008.

(5) La Rochelle-Leeds Bradford par la compagnie Jet2 le 24 mai 2008.

(6) La Rochelle-Cork par la compagnie Aer Arann le 24 mai 2008.

(7) La Rochelle-Bruxelles par la compagnie Ryanair le 5 juin 2009.

(8) La Rochelle-Nice par la compagnie Airlinair le 16 mai 2009.

(9) La Rochelle-Cork par la compagnie Ryanair le 1er juin 2010.

(10) La Rochelle-Oslo par la compagnie Ryanair le 2 avril 2010.

(11) La Rochelle-Porto par la compagnie Ryanair le 28 mars 2011.

(12) La Rochelle-Paris par la compagnie Airlinair le 8 avril 2011.

(30) Le tableau 3 suivant indique le nombre total de passagers ayant utilisé l'aéroport au cours de la période 2000-2012, au départ et à l'arrivée.

Tableau 3

Trafic et mouvements de l'aéroport de La Rochelle

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passagers lignes régulières	72 912	89 339	92 427	97 521	125 858	178 938	217 493	209 668	162 822	186 034	223 493	236 736
Autres passagers commerciaux	3 712	2 387	1 375	2 821	1 705	1 934	2 595	4 670	5 902	5 395	5 452	
Mouvements commerciaux	3 414	3 114	2 891	1 850	1 949	2 714	3 398	3 464	2 650	2 925	3 833	4 184
Mouvements non commerciaux	30 872	32 157	33 280	31 582	24 624	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811	25 846	22 058
Total mouvements	32 286	35 271	36 171	33 432	26 573	32 674	32 974	33 212	30 145	29 736	29 679	26 242
Fret	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Source: Autorités françaises et, pour les données 2012, *http://www.aeroport.fr/view-statistiques/la-rochelle-ile-de-re* (les données 2012 couvrent l'ensemble du trafic passagers).

3. **DESCRIPTION DES MESURES**

(31) Les mesures faisant l'objet de la procédure formelle d'examen concernent:

— les apports financiers de différentes entités et autorités publiques au gestionnaire de l'aéroport depuis 2001 jusqu'à l'ouverture de la procédure formelle d'examen le 8 février 2012,

— les différents contrats conclus par le gestionnaire de l'aéroport avec les compagnies aériennes depuis 2001 jusqu'à l'ouverture de la procédure formelle d'examen le 8 février 2012.

3.1. **Mesures en faveur de l'aéroport**

3.1.1. *Financement de l'exploitation*

3.1.1.1. Subventions aux missions régaliennes

(32) Diverses missions exercées par l'aéroport de La Rochelle relevant des missions régaliennes de sûreté et de sécurité ont été prises en charge financièrement par les pouvoirs publics entre 2001 et 2011 (voir tableau 4 ci-dessous). Ces financements font partie du champ de la procédure formelle d'examen.

(33) Selon la France, ces financements couvrent le coût des missions régaliennes dont l'exécution incombe aux gestionnaires d'aéroports et le financement à l'État. Ils relèvent du système général de financement des missions régaliennes dans les aéroports français établi par la législation nationale. Ce système repose sur un prélèvement fiscal, la taxe d'aéroport, ainsi que sur un dispositif complémentaire. L'historique et les modalités de ces dispositifs ainsi que le champ des missions qu'ils financent ont déjà été décrits en détail dans des décisions récentes de la Commission ([12]). La Commission tient néanmoins à rappeler les éléments suivants nécessaires à l'examen des mesures couvertes par la présente décision.

(34) Les missions de sûreté et de sécurité aéroportuaires sont confiées par la loi à leurs exploitants ([13]). Ceux-ci engagent les actions nécessaires en application des textes européens et nationaux et paient les dépenses correspondantes. Ils sont ensuite remboursés de ces dépenses par les reversements de la taxe d'aéroport, qui est une taxe affectée dont le produit est destiné exclusivement à la couverture des missions d'intérêt général de sûreté et de sécurité.

(35) Deux textes de référence ([14]) fixent de manière détaillée les principes de fonctionnement de ce dispositif et les catégories de dépenses qui peuvent être prises en charge. La taxe d'aéroport est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes dont le trafic embarqué ou débarqué s'élève au cours de la dernière année civile connue à plus de 5 000 unités de trafic (UDT = un passager ou 100 kg de courrier ou de fret).

(36) L'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts prévoit que «le produit de la taxe est affecté sur chaque aérodrome au financement des services de sécurité incendie sauvetage, de lutte contre le péril animalier, de sûreté et des mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Il contribue, dans une proportion fixée annuellement par arrêté, au financement des matériels de contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique installés dans les aéroports. Le tarif de la taxe est fonction du besoin de financement sur chaque aérodrome, tel qu'il résulte notamment des prestations assurées en application de la réglementation en vigueur et de l'évolution prévisionnelle des données relatives au trafic, aux coûts et aux autres produits de l'exploitant».

([12]) Voir notamment en ce sens les considérants 32 à 43 de la décision (UE) 2016/633 de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.33961 mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes-Uzès-Le Vigan, de Veolia Transport Aéroport de Nîmes, de Ryanair et d'Airport Marketing Services (JO L 113 du 27.4.2016, p. 32), ci-après «la décision relative à l'aéroport de Nîmes». Voir également les considérants 98 à 108 de la décision (UE) 2015/1227 de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.22614 (C 53/2007) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services et Transavia (JO L 201 du 30.7.2015, p. 109), ci-après «la décision relative à l'aéroport de Pau».

([13]) Articles L.6332-3 et L.6341-2 du Code des transports.

([14]) Article 1609 *quatervicies* du Code général des impôts relatif à la taxe d'aéroport et Arrêté interministériel du 30 décembre 2009, relatif aux modalités de déclaration des exploitants d'aérodromes pour l'établissement du tarif passager de la taxe d'aéroport.

(37) Le tarif de la taxe d'aéroport est donc fixé annuellement, aéroport par aéroport, en fonction des coûts de sûreté et de sécurité à couvrir. Les exploitants d'aérodromes établissent à cet effet une déclaration annuelle de coûts et de trafic. Ces déclarations sont transmises aux directions locales de la sécurité de l'aviation civile qui les vérifient et les valident eu égard à la réglementation en vigueur. Le calcul tarifaire se fait au niveau de l'administration centrale de la direction générale de l'aviation civile, qui vérifie à nouveau l'ensemble des données déclarées et tient compte des résultats cumulés des années précédentes. Les tarifs font ensuite l'objet d'un arrêté interministériel, publié au Journal officiel.

(38) Il convient en outre de préciser que l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts prévoit que les données déclarées par les exploitants d'aéroports peuvent faire l'objet de contrôles par les services de la Direction générale de l'aviation civile.

(39) Les règles relatives à la gestion de ces opérations ont été recensées dans un guide-circulaire, puis, à partir de 2010, dans l'arrêté du 30 décembre 2009 relatif aux modalités de déclaration des exploitants d'aérodromes pour l'établissement du tarif passager de la taxe d'aéroport. Elles s'appliquent de la même façon à tous les aéroports français.

(40) En complément de la taxe d'aéroport, le gestionnaire de l'aéroport de La Rochelle a également reçu de l'État des subventions provenant du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien («FIATA»). Le FIATA avait pour but de compléter le produit de la taxe d'aéroport, souvent trop faible pour les aéroports à faible trafic qui ne peuvent fixer un niveau de taxe d'aéroport trop élevé pour leurs usagers. À compter de 2008, l'État a remplacé ce dispositif par une majoration de la taxe d'aéroport, ayant pour effet de fixer la taxe à un niveau supérieur à ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts des missions de sûreté et de sécurité pour certains aéroports. Le surplus ainsi engendré est redistribué aux plus petits aéroports afin de compléter le produit de la taxe d'aéroport qui y est prélevée.

(41) En application du cadre règlementaire rappelé ci-dessus, la France a présenté à la Commission un état des lieux de toutes les subventions accordées à l'aéroport de La Rochelle au moyen de ressources publiques au titre des missions régaliennes. Ces subventions sont présentées dans le tableau 4 suivant:

Tableau 4

Coûts liés aux missions régaliennes (sécurité et sûreté) et subventions versées à l'aéroport pour ces missions régaliennes

Nature subvention (en EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
	TRAFIC												
Trafic passagers (départ)	35 792	38 447	45 550	45 000	49 742	63 879	85 000	110 373	106 558	84 254	97 732	105 000	**867 327**
	COÛTS DE SÉCURITÉ												
Service de sécurité et de lutte contre les incendies des aéronefs et Péril animalier	185 530	340 269	349 369	338 767	424 281	632 622	831 688	1 078 998	1 154 601	1 032 451	1 064 607	1 094 887	**8 528 070**
(I) Sous-total sécurité	**185 530**	**340 269**	**349 369**	**338 767**	**424 281**	**632 622**	**831 688**	**1 078 998**	**1 154 601**	**1 032 451**	**1 064 607**	**1 094 887**	**8 528 070**
	COÛTS DE SÛRETÉ												
c- Installations et dispositifs d'inspection et de filtrage des bagages de soute	0	26 861	82 377	100 260	66 892	70 061	81 959	139 873	153 985	115 817	133 765	162 862	**1 134 712**
d- Contrôle des accès communs à la zone réservée locaux	0	12 156	103 357	116 640	143 567	136 576	291 479	299 638	333 183	252 696	224 432	275 219	**2 188 943**
e- Inspection/filtrage des personnes, bagages cabine	26 678	88 383	242 405	292 520	224 156	212 870	278 708	514 374	561 421	408 859	461 662	584 155	**3 896 191**
(II) Sous-total sûreté (c+d+e)	**26 678**	**127 400**	**428 139**	**509 420**	**434 615**	**419 507**	**652 146**	**953 885**	**1 048 589**	**777 372**	**819 859**	**1 022 236**	**7 219 856**
	COÛTS TOTAUX SÉCURITÉ ET SÛRETÉ												
Total coûts sécurité/sûreté (I+II)	212 208	467 669	777 508	848 187	858 896	1 052 129	1 483 834	2 032 883	2 203 190	1 809 823	1 884 466	2 117 123	**15 747 916**
Frais généraux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	180 982	188 447	211 712	**581 141**
Redevances de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 526	8 556	**11 082**
(A) Total des coûts	**212 208**	**467 669**	**777 508**	**848 187**	**858 896**	**1 052 129**	**1 483 834**	**2 032 883**	**2 203 190**	**1 990 805**	**2 075 439**	**2 337 391**	**16 340 139**
	TAXE D'AÉROPORT												
Taux par passager	3,81	4,57	7,62	9,50	9,50	9,50	10,00	11,00	11,00	11,00	11,50	12,00	—

Nature subvention (en EUR)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total
Coût par passager	5,93	12,16	17,07	18,85	17,27	16,47	17,46	18,42	20,68	21,48	19,28	20,16	—
Taux fret	0,60	0,60	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	—
	RESSOURCES												
Produit de la taxe	123 922	153 602	299 727	386 996	382 047	688 583	881 780	1 165 248	1 177 494	979 163	1 077 272	1 410 860	**8 726 694**
Produit de la majoration de taxe à partir de 2008	—	—	—	—	—	—	—	—	971 951	952 978	1 090 920	1 415 945	**4 431 794**
Subventions des collectivités locales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Autres ressources	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
Subventions aux aéroports (ex FIATA)	77 749	232 332	266 000	156 509	672 904	566 717	387 664	380 024	—	—	—	—	**2 739 599**
(B) Total ressources	**287 652**	**503 158**	**644 687**	**543 505**	**1 054 951**	**1 255 300**	**1 269 444**	**1 545 272**	**2 149 446**	**1 932 141**	**2 168 191**	**2 826 805**	**21 739 249**
	BILANS												
Bilan régalien annuel (B-A)	**75 444**	**35 489**	**– 132 821**	**– 304 682**	**196 055**	**203 171**	**– 214 390**	**– 487 611**	**– 53 745**	**– 58 664**	**489 414**	**– 935 430**	**– 1 187 770**
Bilan cumulé	88 765	124 853	– 3 947	– 302 830	– 106 684	84 044	– 134 396	– 618 967	– 678 360	– 763 570	– 696 547	– 231 759	**– 3 239 418**
Frais financiers	599	4 021	5 799	90	– 12 443	– 4 050	3 040	– 5 648	– 26 546	– 25 729	– 24 626	– 23 799	**– 110 292**
Taux d'actualisation	4,50 %	4,50 %	4,50 %	4,88 %	4,11 %	3,40 %	3,80 %	4,30 %	4,25 %	3,65 %	3,12 %	3,30 %	—
Bilan régalien pluriannuel (Soldes cumulés actualisés)	**89 364**	**128 874**	**1 852**	**– 302 739**	**– 119 127**	**79 994**	**– 131 356**	**– 624 615**	**– 704 906**	**– 789 299**	**– 721 173**	**– 255 558**	**– 3 348 689**

Source: Autorités françaises.

3.1.1.2. Sous-facturation présumée des services fournis par la CCI-service général à l'aéroport de La Rochelle

(42) La CCI-service général rend des prestations communes à ses différents services, dont le service aéroport, notamment des prestations de services liées à la comptabilité, à l'informatique ou aux ressources humaines. Le tableau 5 suivant fait état des services facturés par la CCI à l'aéroport de La Rochelle.

Tableau 5

Montants facturés par le service général de la CCI à son service aéroport pendant la période sous examen

	Administration générale	Communication	RH	Comptabilité	Informatique	Étude/projet	Coûts	Contributions facturées
2001								33 160
2002								100 000
2003								100 000
2004								100 000
2005								100 000
2006	100 000		62 000					162 000
2007	33 100	22 500	32 300	105 400	2 700	42 200	238 200	230 000
2008	34 730	23 700	51 090	109 800	2 130	92 750	314 200	314 000
2009	22 907	25 360	32 440	105 477	1 920	23 905	212 009	212 000
2010	36 411	11 489	26 420	96 502	5 274	39 499	215 595	210 000
2011	38 495	12 111	18 223	106 954	5 408	29 048	210 239	210 000
2012	36 120	25 552	12 631	102 988	5 288	29 147	211 726	210 000

Source: Autorités françaises.

(43) Les autorités françaises ont apporté les précisions suivantes sur les services fournis par la CCI à l'aéroport de La Rochelle:

— les coûts de l'administration générale sont répartis en fonction de deux sous services, à savoir le coût du sous-service «Élus», qui est calculé en fonction du nombre d'ordres du jour traités, et le coût du service «Direction Générale», qui est calculé en fonction du temps passé par le directeur pour chaque service,

— concernant les services communication, la CCI-aéroport n'a pas de service de communication et fait appel au service communication de la CCI-service général. À la fin de l'année, le coût du service communication est calculé suivant le temps passé et les coûts engagés sur chaque service et action,

— le coût des services ressources humaines dépend du nombre de bulletins de paie réalisés,

— concernant les services de comptabilité, une analyse du nombre d'écritures comptables est faite et le coût du service est ventilé au prorata des écritures,

— le coût du service informatique est calculé suivant la répartition par poste informatique,

— concernant le service études et projet, le temps passé sur un projet et/ou une mission constitue le critère le plus pertinent pour mesurer le coût.

(44) Par ailleurs, les autorités françaises ont précisé que les montants facturés représentaient des montants forfaitaires durant la période 2001-2005. En 2006, la première clé de répartition a été mise en place et pour la période 2007-2012, ces clés de répartition ont été affinées. Il convient de préciser qu'une clé de répartition est un procédé de partage, une proportion ou un pourcentage fixe s'appliquant en fonction de la nature de la charge indirecte afin de déterminer la part qui revient à un centre (et/ou un service) déterminé de l'activité. La création des clés de répartition repose sur l'hypothèse qu'il existe une proportionnalité entre le coût et le service fourni. Les clés de répartition que l'on retrouve dans le tableau 5 sont basées sur six critères différents selon les services fournis par le service général de la CCI à l'aéroport. Les clés de répartition reposent sur des hypothèses, quel que soit le domaine dans lequel elles sont établies. De cette manière, sauf à démontrer un irréalisme complet ou de graves erreurs dans le choix des fonctions choisies et des techniques de calcul des clés, il ne peut en l'espèce être considéré que ces dernières ne sont pas bonnes ou sous-évaluées. Les autorités françaises confirment que les critères sur lesquels la répartition des clés est faite sont objectifs et pertinents.

(45) Enfin, les autorités françaises ont précisé les montants facturés ainsi que l'évolution du trafic passagers entre 2001 et 2012:

— entre les années 2001 et 2005, un montant total de 433 160 EUR a été facturé. Durant cette période, le trafic a progressé mais est demeuré sur une moyenne annuelle inférieure à 100 000 passagers,

— en 2006, un montant total de 162 000 EUR a été facturé. Cette année-là, l'activité de l'aéroport a fait un bond en termes de passagers à 180 890, soit plus de 42 % par rapport à 2005,

— durant la période 2007-2012, un montant total de 1 386 000 EUR a été facturé. En 2007, le trafic de passagers passe le seuil des 200 000 passagers.

3.1.1.3. Surfacturation présumée des services fournis par la CCI à l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant

(46) Le directeur de l'aéroport de La Rochelle et une secrétaire ont contribué à assurer la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant (ci-après «l'aéroport de Rochefort») entre le 1er janvier 2002 et le 30 juin 2006 aux termes d'un marché de prestations de service conclu en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rochefort ([15]). La CCI de La Rochelle a été sélectionnée pour la gestion de l'aéroport de Rochefort au terme d'une procédure de mise en concurrence en date du 11 juillet 2001.

(47) Ce marché de prestations de service avait pour objet la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Rochefort et comprenait notamment des prestations d'administration générale, des prestations en matière de travaux ou d'acquisition d'équipements et des prestations de service aux usagers.

(48) Sur la durée totale de la convention (2002-2006), le coût global de cette prestation de service a été de 991 235 EUR ([16]). La CCI La Rochelle a perçu 293 264 EUR au titre de cette prestation de services.

([15]) Ces services ont été fournis en vertu d'un marché conclu entre un groupement constitué de la CCI de Rochefort et la CCI de La Rochelle d'une part, et le Syndicat Mixte de l'aéroport de Rochefort d'autre part.

([16]) Tableau 21 du rapport de la CRC.

3.1.1.4. Avances remboursables octroyées par la CCI-service général

Tableau 6

Répartition des avances remboursables durant 2001-2012

(en EUR)

Année	Avances
2001	405 887
2002	233 872
2003	—
2004	875 355
2005	1 756 644
2006	—
2007	718 708
2008	1 419 571
2009	1 015 624
2010	131 034
2011	179 406
2012	325 098
TOTAL 2001-2012	**7 061 199**

Source: Autorités françaises.

(49) Durant la période 2001-2012, la CCI-service général a fait des avances remboursables à l'aéroport d'un montant cumulé de 7 061 199 EUR. Ces avances remboursables ont été octroyées sans qu'aucune rémunération du capital ne soit exigée. Selon la France, il s'agit de prêt octroyés à l'aéroport que celui-ci est tenu de rembourser. Celles-ci sont inscrites au bilan à l'actif de la CCI-service général et au passif de l'aéroport, la CCI disposant en outre d'une garantie de leur recouvrement constituée sur les avoir fonciers de l'aéroport.

(50) Les autorités françaises ont précisé que l'objet de ces avances remboursables était d'une part de fournir à l'aéroport les liquidités nécessaires au démarrage des projets d'investissement sur les infrastructures et d'autre part d'équilibrer le budget et donc couvrir, temporairement puisqu'il s'agit d'une avance, le déficit opérationnel de l'aéroport.

3.1.1.5. Contributions financières des collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions mises en œuvre par l'aéroport de La Rochelle

(51) La CCI a reçu des subventions de la Région Poitou-Charentes, du Département de Charente-Maritime et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle destinées à contribuer aux actions de promotions mises en œuvre par l'aéroport de La Rochelle. Le tableau 7 ci-dessous résume ces différentes subventions.

Tableau 7

Contributions financières escomptées et effectivement versées par différentes collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions mises en œuvre par l'aéroport de La Rochelle

(en EUR)

Contributions financières escomptées	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007** [1]	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Département de Charente-Maritime			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Région Poitou-Charentes			115 000	42 500	42 500								
TOTAL			267 450	331 500	331 500	289 000				380 000	380 000	380 000	342 000
Contributions financières effectivement versées	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**
Département de Charente-Maritime			76 225	0	0	0				190 000	190 000	190 000	171 000
Communauté d'agglomération de La Rochelle			76 225	144 500	144 500	144 500				190 000	190 000	190 000	171 000
Région Poitou-Charentes			115 000		85 000								
TOTAL			267 450	144 500	229 500	144 500				380 000	380 000	380 000	342 000

Source: Autorités françaises.

[1] Selon les informations fournies par les autorités françaises, aucune contribution financière destinée à contribuer aux actions de promotions de l'aéroport de La Rochelle n'a été versée entre 2007 et 2009.

(52) Ces contributions ont été versées dans le cadre de conventions entre la CCI d'une part et le Département de Charente-Maritime, la Communauté d'agglomération de La Rochelle et la Région Poitou-Charentes d'autre part.

(53) Les autorités françaises ont uniquement été en mesure de fournir à la Commission deux conventions conclues en 2010 avec le Département de Charente-Maritime d'une part et la Communauté d'agglomération de La Rochelle d'autre part ([17]).

(54) Chacune de ces deux conventions de 2010 prévoient que le Département de Charente-Maritime et la Communauté d'agglomération de La Rochelle s'engagent à financer une partie des «actions de promotion que la CCI a prévu d'engager auprès des clientèles touristiques étrangères et en particulier sur les marchés de Londres Dublin, Oslo et Bruxelles, puisque des lignes aériennes sont exploitées avec ces villes» ([18]). Ces conventions ne précisent toutefois ni le type d'actions de promotion qui seront engagées par la CCI ni les prestataires en charge de ces actions de promotion. En particulier, ces conventions ne mentionnent pas le fait que les prestataires de ces actions de promotion seront des compagnies aériennes ou leurs filiales.

3.1.2. *Subventions d'équipement*

(55) Au cours de la période 2001-2005, plusieurs collectivités locales ainsi que le Fonds européen de développement régional («FEDER») ont octroyé des subventions à l'aéroport de La Rochelle (ci-après «subventions d'équipement») pour le financement d'investissements divers pour un montant total d'environ 3 millions d'EUR (voir tableau 8 ci-dessous):

— le Conseil général de Charente-Maritime a accordé à l'aéroport une dotation d'équipement de 46 000 EUR en 2001 et de 744 000 EUR en 2005,

— le Conseil régional de Poitou-Charentes a accordé à l'aéroport une dotation d'équipement de 744 000 EUR en 2005,

— la Communauté d'agglomération de La Rochelle a accordé à l'aéroport une dotation d'équipement de 967 000 EUR en 2005,

— le FEDER a accordé à l'aéroport une subvention de 485 000 EUR en 2005.

(56) Ces différentes subventions ont financé plusieurs mesures d'investissement, dont notamment:

— la création d'une nouvelle salle d'embarquement et d'arrivée,

— le renforcement, l'allongement et l'élargissement de la piste,

— le renforcement et de l'élargissement du taxiway,

— le renforcement et l'extension du parking avions,

— la création d'un bassin de décantation pour la mise aux normes de l'aéroport au regard de la loi sur l'eau.

(57) Les autorités françaises ont également précisé que les investissements étaient notamment destinés à garantir la sécurité des vols pour les aéronefs communément utilisés par les compagnies aériennes européennes (B737, A320) en portant la largeur de piste à 45 mètres (La Rochelle étant un des seuls aéroports commerciaux disposant d'une piste de 30 mètres de large), en l'allongeant de 115 mètres à l'Ouest (en vue de compenser en partie l'impact du seuil décalé sur la distance d'atterrissage), et en adaptant les voies de circulation et les aires de trafic pour permettre leur écoulement en toute sécurité. Par ailleurs, certains investissements ont permis de mettre en conformité l'aéroport avec les obligations liées à la protection de l'environnement (loi sur l'eau).

(58) Les autorités françaises ont précisé qu'aucune subvention n'a été reçue par l'aéroport de La Rochelle pour le financement de l'aménagement d'un parking véhicules payant en 2006, puis de son extension en 2008.

(59) Le tableau 8 ci-dessous présente une vue d'ensemble des mesures d'investissement ayant donné lieu à des subventions d'équipement.

(60) Les autorités françaises ont précisé que la part des investissements non couverte par les subventions a été financée par la CCI, propriétaire et exploitant de l'aéroport.

([17]) Ces conventions ont été transmises à la Commission le 4 juin 2012.

([18]) Exposé préalable des conventions entre la CCI et Département de Charente-Maritime et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, signées respectivement les 29 juin 2010 et 16 juillet 2010.

Tableau 8

Vue d'ensemble des mesures ayant donné lieu aux subventions d'équipement

(en EUR)

Nature de l'investissement	Coût total de l'investissement	Date d'octroi de la subvention	Entité publique contributrice	Montant des subventions
Rénovation et mise aux normes (dont piste)	5 876 000	4.1.2001	Conseil général	46 000
		2.12.2005	FEDER	485 000
		29.10.2004	Conseil général	744 000
		14.3.2005	Conseil régional	744 000
		23.3.2005	Communauté d'agglomération	967 000
TOTAL				2 986 000

Source: Autorités françaises.

3.2. **Mesures en faveur des compagnies aériennes**

3.2.1. *Précisions sur les redevances aéroportuaires*

(61) Selon la France, l'ensemble des prestations aéroportuaires fournies par l'exploitant de l'aéroport aux différents usagers s'effectue sur la base des dispositions de son barème aéroportuaire. Chaque proposition tarifaire est présentée à l'avis de la commission consultative économique (ci-après «Cocoeco»), ce qui permet aux usagers de la plateforme aéroportuaire d'être consultés sur les tarifs en vigueur (compagnies aériennes, syndicats professionnels, entreprises de travail aérien, associations). Ainsi, le relèvement du taux des redevances extra aéronautiques est, selon la France, présenté chaque année à la Cocoeco. Chaque proposition tarifaire de l'exploitant est également notifiée au préfet de département avant mise en application, accompagnée de l'avis de la Cocoeco.

(62) La France a communiqué à la Commission les barèmes de prestations aéroportuaires applicables entre 2001 et 2013. La France a également communiqué à la Commission l'ensemble des avis de la Cocoeco pour les années 2001 à 2013 sauf pour l'année 2005 (la Cocoeco ne s'étant pas réunie cette année).

(63) La France a également indiqué que la redevance balisage est payée par les compagnies en fonction de l'application du règlement d'aviation civile en cas de mouvement de nuit ou par conditions de mauvaise visibilité (le service de la navigation aérienne est alors l'autorité compétente pour juger de l'obligation d'allumer ou non le balisage) ou à la demande du pilote. Les éléments relatifs à l'utilisation ou non du balisage lors du mouvement de l'aéronef permettant la facturation par l'exploitant à la compagnie sont, selon les autorités françaises, fournis par le service de la navigation aérienne de La Rochelle.

(64) Selon la France, l'aéroport perçoit les redevances extra aéronautiques suivantes: (i) redevances domaniales (part fixe et part variable en fonction du chiffre d'affaires généré) pour les activités suivantes: parkings auto, loueurs de voiture, hangars avions, restaurant, boutiques, publicité, and (ii) diverses prestations pour débours.

3.2.2. *Contrats passés avec les compagnies aériennes*

(65) La Commission examine les contrats rémunérant les services rendus par l'aéroport pour l'activité aéronautique des compagnies aériennes (ci-après «les contrats de services aéroportuaires») et les contrats rémunérant les services marketing rendus par les compagnies aériennes à l'aéroport (ci-après «les contrats de services marketing»), passés entre la CCI et les compagnies aériennes pendant la période allant de 2001 jusqu'à l'ouverture de la procédure formelle d'examen le 8 février 2012.

(66) La Commission a examiné les contrats de redevances aéroportuaires et/ou contrats de services marketing conclus entre la CCI et les compagnies aériennes suivantes: Ryanair/AMS, Jet2, Flybe, Aer Arann, Buzz et easyJet.

3.2.2.1. Contrats passés avec Ryanair/AMS

(67) Selon la France, l'ensemble des contrats conclus par la CCI avec Ryanair et AMS au cours de la période considérée sont les suivants:

Tableau 9

Liste des contrats conclus entre la CCI et Ryanair/AMS

N°	Contrats	Date de signature	Période sur laquelle porte le contrat
1	Contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contrat de services marketing CCI-Ryanair (Grande-Bretagne et autre)	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contrat de service marketing CCI-Ryanair (Grande-Bretagne et autre)	3.6.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contrat n° 1 de services marketing CCI-AMS (Grande-Bretagne)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
D	Contrat n° 2 de services marketing CCI-AMS (Irlande)	1.4.2006	1.5.2006-31.4.2009
2	Contrat n° 1 de services aéroportuaires CCI-Ryanair (Grande-Bretagne)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contrat n° 2 de services aéroportuaires CCI-Ryanair (Irlande)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Avenant au contrat de service marketing CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Avenant au contrat de service marketing CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contrat n° 1 de service marketing CCI-AMS (Grande-Bretagne)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contrat n° 2 de service marketing CCI-AMS (Belgique)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contrat n° 3 de service marketing CCI-AMS (Irlande)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Avenant au contrat de service marketing CCI-AMS	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Avenant n° 1 au contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contrat de service marketing CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Avenant n° 1 au contrat de services marketing CCI-AMS	23.6.2010	23.6.2010-30.3.2013
7	Avenant n° 2 au contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012

N°	Contrats	Date de signature	Période sur laquelle porte le contrat
M	Avenant n° 2 au contrat de services marketing CCI-AMS	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Avenant n° 3 au contrat de services marketing CCI-AMS	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

a) Contrats de services aéroportuaires conclus entre la CCI et Ryanair

(68) Comme indiqué au tableau 9, la CCI et Ryanair ont conclu plusieurs contrats fixant les redevances aéroportuaires et les tarifs de prestation d'assistance en escale pendant la période sous examen.

(69) Pour tous les contrats de services aéroportuaires visés dans la présente section, la France a indiqué que:

— les taux de redevances aéronautiques figurant dans lesdits contrats sont ceux sur lesquels la Cocoeco s'est prononcée, et qu'ils sont d'application pour toutes les compagnies aériennes,

— à l'exclusion de l'avitaillement en carburant, la CCI n'assure aucune autre prestation d'assistance en escale,

— Ryanair ne s'est pas vue facturer la redevance balisage dans la mesure où la compagnie n'opère des vols que pendant la journée, ce qui ne justifie pas l'utilisation d'un balisage lumineux.

(70) Il ressort ainsi de l'examen de ces contrats que les redevances aéronautiques appliquées à Ryanair dans chacun des contrats correspondent effectivement à la grille tarifaire générale telle qu'approuvée par la Cocoeco.

— *Contrat 1: contrat du 10 décembre 2003*

(71) Ce premier contrat, signé le 10 décembre 2003 entre la CCI et Ryanair, d'application rétroactive au 1er mai 2003 pour une durée de 3 ans, fixe le montant des redevances aéroportuaires applicables à Ryanair. La compagnie aérienne s'y engage à assurer quotidiennement une liaison entre l'aéroport de La Rochelle et Londres-Stansted ainsi qu'à ouvrir potentiellement une ou plusieurs liaisons vers les aéroports de Bruxelles-Charleroi, Francfort-Hahn ou tout autre aéroport, dans la mesure où ces liaisons permettent d'assurer un minimum de 340 jours d'opérations de Ryanair par an pour chaque année du contrat depuis l'aéroport de La Rochelle.

(72) Le contrat 1 du 10 décembre 2003 prévoit également le paiement par Ryanair d'une redevance au titre de l'assistance en escale, prévue à l'article 2b du contrat, de […] EUR par BAe 146-300, de […] EUR par Boeing 737-300 et de […] EUR par Boeing 737-800. La France a d'abord allégué dans sa réponse du 30 août 2011 qu'à l'exclusion de l'avitaillement en carburant, la CCI «n'assure aucune autre prestation d'assistance en escale», et que «les usagers contractent directement avec un tiers privé pour l'assistance en escale». La France a ensuite précisé dans sa réponse du 12 avril 2012 que la CCI n'est intervenue qu'en tant qu'intermédiaire entre Ryanair et Atlantica, la société d'assistance en escale. Selon la CCI, le contrat de services aéroportuaires du 10 décembre 2003 passé entre la CCI et Ryanair ne faisait que préciser la tarification fixée par Atlantica. La France et la CCI indiquent qu'après 2007, Ryanair a directement traité avec Atlantica. Cette responsabilité a en effet été transférée à Atlantica en vertu du contrat de «handling» du 1er février 2007, qui a maintenu le tarif de l'accord précédent pour les prestations d'assistance en escale applicables aux appareils Boeing 737-800 de Ryanair.

— *Contrat 2: contrat du 1er mai 2006*

(73) Ce contrat est conclu entre la CCI et Ryanair le 1er mai 2006 pour une durée de 3 ans. Ryanair s'y engage à opérer une liaison entre La Rochelle et Londres-Stansted générant un trafic d'au moins 95 000 passagers par an.

— *Contrat 3: contrat du 1er mai 2006*

(74) Ce contrat est conclu le 1er mai 2006 entre la CCI et Ryanair pour une durée de 3 ans. Ryanair s'y engage à opérer une liaison entre La Rochelle et Dublin générant un trafic d'au moins 45 000 passagers par an.

— *Contrat 4: contrat du 1er février 2007*

(75) Ce contrat, qui remplace implicitement le contrat 2, est conclu le 1er février 2007 entre la CCI et Ryanair, ayant pour terme le 30 avril 2009. Ryanair s'y engage à assurer quotidiennement une liaison entre l'aéroport de La Rochelle et Londres-Stansted ainsi qu'à ouvrir potentiellement une ou plusieurs liaisons vers les aéroports de Bruxelles-Charleroi, Francfort-Hahn ou tout autre aéroport. Elle s'engage également à opérer au minimum 340 jours par an pour chaque année du contrat depuis l'aéroport de La Rochelle. À partir du 1er février 2007, la société Atlantica fournit l'assistance en escale à Ryanair, en vertu du contrat de «handling» mentionné au considérant 71.

— *Contrat 5: contrat du 13 janvier 2010*

(76) Ce contrat est conclu entre la CCI et Ryanair le 13 janvier 2010 avec application rétroactive au 1er mai 2009 pour une période de trois ans. Ryanair s'y engage à assurer quotidiennement une liaison entre l'aéroport de La Rochelle et Londres-Stansted, Dublin et Bruxelles-Charleroi ainsi qu'à ouvrir potentiellement une ou plusieurs liaisons vers tout autre aéroport desservi par Ryanair.

(77) Ce contrat a été modifié par les deux avenants présentés ci-dessous.

— *Contrat 6: avenant no 1 du 1er février 2010 au contrat 5 du 13 janvier 2010*

(78) Cet avenant au contrat 5 du 13 janvier 2010, valide jusqu'au 31 mars 2013, précise les liaisons opérées par Ryanair depuis l'aéroport de La Rochelle, à compter de la saison d'été 2010, qui s'engage à les opérer dans les conditions suivantes:

— Londres-Stansted: trafic minimum de 53 000 passagers (à l'arrivée et au départ) par année pleine,

— Dublin (seulement l'été): trafic minimum de 17 000 passagers (à l'arrivée et au départ) par année pleine,

— Bruxelles-Charleroi (seulement l'été): trafic minimum de 17 000 passagers (à l'arrivée et au départ) par année pleine,

— Oslo-Rygge (seulement l'été): trafic minimum de 17 000 passagers (à l'arrivée et au départ) par année pleine.

(79) Cet avenant complète le contrat 5 du 13 janvier 2010.

— *Contrat 7: avenant no 2 du 28 janvier 2011 au contrat 5 du 13 janvier 2010*

(80) Par cet avenant au contrat 5 du 13 janvier 2010, Ryanair s'engage à assurer une liaison vers Porto (seulement l'été) à compter de la saison d'été 2011 avec un trafic minimum de 17 000 passagers (à l'arrivée et au départ) par année pleine.

b) Contrats de services marketing conclus entre la CCI et Ryanair/AMS

(81) Comme indiqué au tableau 9, la CCI a également conclu plusieurs conventions marketing. Entre 2003 et 2006, ces conventions ont été signées entre la CCI et Ryanair et, à partir de 2006, avec la société AMS, filiale à 100 % de Ryanair.

— *Contrat A: contrat du 1er décembre 2003 conclu avec Ryanair*

(82) Le 1er décembre 2003, un contrat est conclu entre la CCI et Ryanair avec application rétroactive au 1er mai 2003 jusqu'au 31 décembre 2003. Ryanair s'engage à opérer, à partir du 1er mai 2003, une liaison quotidienne entre La Rochelle et Londres-Stansted, ainsi qu'à ouvrir potentiellement une ou plusieurs lignes supplémentaires vers Francfort-Hahn, Bruxelles-Charleroi ou un autre aéroport, au minimum 340 jours par an.

(83) Aux termes de ce contrat, Ryanair s'engage à faire figurer sur son site Internet trois liens vers des sites de tourisme liés à la région de La Rochelle, et à mettre en place une campagne de promotion de ses liaisons avec l'aéroport de La Rochelle.

(84) La CCI verse à Ryanair la somme de […] EUR:

— […] EUR à la signature du contrat,

— […] EUR à la présentation par Ryanair d'un résumé des actions de marketing entreprises et de leur coût, celui-ci devant s'élever au minimum à […] EUR.

— *Contrat B: contrat du 3 juin 2004 conclu avec Ryanair*

(85) Le 3 juin 2004, un contrat est conclu entre la CCI et Ryanair pour une période allant du 1er janvier 2004 jusqu'au 30 avril 2006. Ryanair s'engage à opérer, à partir du 1er janvier 2004, une liaison quotidienne entre La Rochelle et Londres-Stansted, ainsi qu'à ouvrir potentiellement une ou plusieurs lignes supplémentaires vers Francfort-Hahn, Bruxelles-Charleroi ou un autre aéroport, au minimum 340 jours par an. Ryanair s'engage également à un taux de remplissage de ses vols d'au moins 60 %.

(86) Aux termes de ce contrat, Ryanair s'engage à faire figurer sur son site Internet des liens vers des sites de tourisme liés à la région de La Rochelle.

(87) La CCI verse à Ryanair la somme de […] EUR par an, diminuée si Ryanair n'atteint pas ses objectifs de remplissage. Celle-ci est alors recalculée en proportion du nombre de passagers transportés. Les paiements sont trimestriels et les éventuels paiements en surplus sont compensés d'une année sur l'autre.

(88) Concernant la somme versée à Ryanair par la CCI pour les deux années suivantes, aucun document n'a été fourni à la Commission attestant d'un montant précis.

— *Contrat C: contrat du 1er avril 2006 conclu avec AMS relatif à la Grande-Bretagne*

(89) Le 1er avril 2006, un contrat est conclu entre la CCI et AMS pour une durée de trois ans, entrant en vigueur à partir du 1er mai 2006. Ce contrat est lié à l'engagement de Ryanair d'opérer une liaison entre La Rochelle et Londres-Stansted avec un minimum de 95 000 passagers par an.

(90) Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à assurer différentes prestations de marketing sur le site www.ryanair.com contre un paiement de […] EUR par an, soit […] EUR par mois:

— la présence d'un lien vers le site internet indiqué par la CCI sur la page d'accueil de la version anglaise du site de Ryanair ([19]) pendant 56 jours, d'une valeur de […] EUR,

— la présence de 4 paragraphes de 150 mots dans la section des «5 choses à faire» sur la page de la destination La Rochelle du site internet de Ryanair, d'une valeur de […] EUR,

— la présence de 2 liens vers le site internet indiqué par la CCI dans la barre d'état de la page de la destination La Rochelle du site internet de Ryanair, d'une valeur de […] EUR,

— la présence d'un lien vers le site internet indiqué par la CCI dans la section des «5 choses à faire» sur la page de la destination La Rochelle du site internet de Ryanair, d'une valeur de […] EUR,

— l'envoi d'un e-mail de promotion de La Rochelle aux abonnés britanniques et irlandais du site de Ryanair, d'une valeur de […] EUR.

(91) Des prestations supplémentaires peuvent être convenues entre les parties. Les paiements de ces prestations par la CCI se font mensuellement sur la base de factures adressées par AMS.

— *Contrats D et E: contrat du 1er avril 2006 et son avenant du 1er juin 2007 conclus avec AMS relatifs à l'Irlande*

(92) Le 1er avril 2006, le contrat D est conclu entre la CCI et AMS pour une durée de trois ans, entrant en vigueur à partir du 1er mai 2006. Ce contrat est lié à l'engagement de Ryanair d'opérer une liaison entre La Rochelle et Dublin avec un minimum de 45 000 passagers par an.

(93) Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à faire figurer un lien sur le site de Ryanair, www.ryanair.com, vers un site internet conçu par la CCI, 212 jours par an, pour un montant de […] EUR par an, soit […] EUR par mois. Des prestations supplémentaires peuvent être convenues entre les parties. Les paiements de ces prestations par la CCI se font mensuellement sur la base de factures adressées par AMS.

([19]) Traduction libre de la mention «the www.ryanair.com English language homepage» figurant dans le contrat.

(94) Le contrat D a été modifié par un avenant le 1er juin 2007 (contrat E) redéfinissant les services marketing pour l'année 2007: AMS s'engage à faire figurer sur le site de Ryanair un lien vers un site internet conçu par la CCI, pendant 45 jours sur la période juin-septembre 2007 au lieu de 212 jours par an, pour un montant de […] EUR.

— *Contrat F: contrat du 21 septembre 2007 conclu avec AMS relatif à l'Angleterre*

(95) La CCI-aéroport a signé le contrat F le 21 septembre 2007, qui porte sur les prestations de marketing sur le site internet britannique de Ryanair. Cet avenant au contrat C ajoute aux prestations de marketing prévues par ce dernier l'envoi de 5 courriels promotionnels supplémentaires pendant l'hiver 2007/2008 aux 255 000 abonnés anglais à la liste de diffusion de Ryanair. Ces prestations supplémentaires seront rémunérées à hauteur de […] EUR.

— *Contrat G: contrat du 17 septembre 2009 conclu avec AMS relatif à la Grande-Bretagne*

(96) Le 17 septembre 2009, un contrat est conclu entre la CCI et AMS pour une durée de trois ans, d'application rétroactive au 1er janvier 2009. Ce contrat est lié à l'engagement de Ryanair d'opérer une liaison entre La Rochelle et Londres-Stansted avec un minimum de 53 000 passagers par an.

(97) Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à assurer différentes prestations de marketing contre un paiement de […] EUR par an:

— la présence d'un lien vers le site internet indiqué par la CCI sur la page d'accueil de la version britannique du site de Ryanair, www.ryanair.com, pendant 22 jours, d'une valeur de […] EUR,

— la présence d'un paragraphe sur la page de la destination La Rochelle du site internet de Ryanair, d'une valeur de […] EUR,

— la présence d'un lien vers le site internet indiqué par la CCI dans la barre d'état de la page de la destination La Rochelle du site internet de Ryanair, d'une valeur de […] EUR.

(98) La valeur totale de ces services s'élève à […] EUR, à laquelle un rabais est appliqué. Des prestations supplémentaires peuvent être convenues entre les parties.

— *Contrats H et J: contrat du 17 septembre 2009 et son avenant conclus avec AMS relatifs à la Belgique*

(99) Le 17 septembre 2009, un contrat est conclu entre la CCI et AMS pour une durée de trois ans, d'application rétroactive au 1er janvier 2009 (contrat H). Ce contrat est lié à l'engagement de Ryanair d'opérer une liaison entre La Rochelle et Bruxelles-Charleroi avec un minimum de 9 000 passagers la première année et 16 000 passagers les années suivantes.

(100) Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à faire figurer un lien vers le site internet indiqué par la CCI sur la page d'accueil des sites néerlandais et belge de Ryanair (www.ryanair.com) ([20]) pendant 95 jours la première année et 160 jours les années suivantes. D'une valeur respective de […] EUR et de […] EUR, ces services seront facturés à la CCI […] EUR la première année et […] EUR les années suivantes. Des prestations supplémentaires peuvent être convenues entre les parties.

(101) Ce contrat a été modifié le même jour par un avenant aux termes duquel AMS (contrat J) s'engage à faire figurer un lien vers le site internet indiqué par la CCI sur la page d'accueil des versions néerlandaise et belge du site de Ryanair, www.ryanair.com, pour 10 jours supplémentaires pour la période 2009. Ce service supplémentaire sera facturé […] EUR.

— *Contrat I: contrat du 17 septembre 2009 conclu avec AMS relatif à l'Irlande*

(102) Le 17 septembre 2009, un autre contrat est conclu entre la CCI et AMS pour une durée de trois ans, d'application rétroactive au 1er janvier 2009 (contrat I). Ce contrat est lié à l'engagement de Ryanair d'opérer une liaison entre La Rochelle et Dublin avec un minimum de 17 000 passagers par an.

([20]) Traduction libre de la mention «the website www.ryanair.com Netherlands/Belgium homepage».

(103) Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à faire figurer un lien vers le site internet indiqué par la CCI sur la page d'accueil de la version irlandaise du site de Ryanair, www.ryanair.com, pendant 200 jours. D'une valeur de […] EUR, ce service est facturé […] EUR par an à la CCI. Des prestations supplémentaires peuvent être convenues entre les parties.

— *Contrat K: contrat du 25 février 2010 conclu avec AMS*

(104) Le 25 février 2010, un contrat est conclu entre la CCI et AMS pour une durée de trois ans, entrant en vigueur le 31 mars 2010 (contrat K). Ce contrat remplace et annule les contrats précédents entre les parties.

(105) En 2009, trois contrats de services marketing ont été établis pour chacun des marchés sur lesquels des actions marketing étaient prévues: la Grande-Bretagne, l'Irlande et la Belgique. Cependant, en 2010, les parties ont conclu un seul contrat pour tous ces marchés.

(106) Ce contrat est lié à l'exploitation par Ryanair de lignes aériennes reliant l'aéroport de La Rochelle au Royaume-Uni, à l'Irlande, à la Belgique et à la Norvège (cette dernière constitue donc une nouvelle liaison). Bien que le contrat ne prévoie aucune obligation de trafic ou de fréquence, le contrat prévoit toutefois qu'en cas de réduction de fréquence ou d'annulation d'une de ces lignes, le bouquet de services marketing sera modifié en conséquence.

(107) Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à assurer différentes prestations de marketing pour un montant de […] EUR par an:

— la présence de 5 paragraphes dans la section des «5 choses à faire» du site internet de Ryanair,

— la présence de 3 liens sur le site internet de Ryanair,

— la présence pendant 90 jours d'un lien sur la page d'accueil des versions irlandaises, norvégiennes et néerlandaises du site internet de Ryanair,

— la présence pendant 50 jours d'un lien sur la page d'accueil de la version britannique du site internet de Ryanair.

(108) Des prestations supplémentaires peuvent être convenues entre les parties.

(109) Ce contrat a été modifié par les trois avenants présentés ci-dessous.

— *Contrat L: avenant n° 1 au contrat K du 25 février 2010 concernant l'Irlande*

(110) Un premier avenant au contrat K du 25 février 2010 est signé le 23 juin 2010. Il est lié à l'engagement de Ryanair d'opérer une liaison entre La Rochelle et Cork. Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à rallonger à 70 jours la durée de la présence d'un lien internet sur le site de Ryanair, www.ryanair.com, vers un site internet choisi par la CCI pour un montant de […] EUR.

— *Contrat M: avenant n° 2 au contrat K du 25 février 2010 concernant le Portugal*

(111) Aux termes de ce contrat, signé le 11 février 2011, AMS s'engage à assurer différentes prestations de marketing d'un montant de […] EUR, facturées […] EUR par an:

— la présence d'un lien vers le site internet indiqué par la CCI dans la section «Aéroport & Tourisme» de la page d'accueil de la version portugaise du site de Ryanair, www.ryanair.com, 365 jours par an,

— la présentation La Rochelle (texte, image et lien choisis par la CCI) sur la page d'accueil de la version portugaise du site de Ryanair, 4 semaines par an.

— *Contrat N: avenant n° 3 au contrat K du 25 février 2010 concernant la Norvège*

(112) Un troisième avenant au contrat K du 25 février 2010 est signé en 2011. Aux termes de ce contrat, AMS s'engage à assurer différentes prestations de marketing d'un montant de […] EUR facturées […] EUR la première année et de […] EUR facturées […] EUR la deuxième année.

(113) La première année (du 31 mars 2011 au 31 octobre 2011), les prestations étaient les suivantes:

— la présentation de La Rochelle (texte, image et lien choisis par la CCI) sur la page d'accueil de la version norvégienne du site de Ryanair, 6 semaines par an,

— la présence d'une bannière choisie par la CCI dans la barre d'état de droite de la page d'accueil de la version norvégienne du site de Ryanair, 4 mois par an.

(114) La deuxième année (du 31 mars 2012 au 31 octobre 2012), les prestations étaient les suivantes:

— la présentation de La Rochelle (texte, image et lien choisis par la CCI) sur la page d'accueil de la version norvégienne du site de Ryanair, 3 semaines par an,

— la présence d'une bannière choisie par la CCI dans la barre d'état de droite de la page d'accueil de la version norvégienne du site de Ryanair, 3 mois par an.

3.2.2.2. Contrats passés avec Flybe, Aer Arann et Jet2

a) La décision tarifaire sur les redevances du 27 mars 2008

(115) La décision tarifaire sur les redevances du 27 mars 2008 visée par la Cocoeco prévoit des mesures incitatives pour l'ouverture de nouvelles lignes régulières. En effet, cette décision tarifaire prévoit un système de rabais dégressif des redevances aéronautiques, limité à 3 ans pour le lancement de nouvelles lignes ou la poursuite de l'exploitation de lignes existantes pendant la saison aéronautique hivernale. La décision tarifaire précise les conditions sous lesquelles ces rabais peuvent être octroyés:

— l'octroi de rabais pour l'ouverture de nouvelles lignes régulières ([21]) est soumis aux conditions suivantes: i) nouvelle ligne régulière (saisonnière ou annuelle), ii) mise en service en 2008 et iii) offre de sièges supérieure à 2 000 pour la saison IATA printemps-été,

— l'octroi de rabais pour l'exploitation des lignes en hiver est soumis aux conditions suivantes: i) ligne existante mais n'ayant jamais été exploitée en saison hiver IATA avant 2008 et ii) mesures applicable uniquement sur la période hiver.

(116) Les rabais prévus pour ces mesures incitatives sont présentés dans le tableau 10 ci-dessous.

Tableau 10

Rabais sur les redevances aéroportuaires pouvant être octroyés dans le cadre de la décision tarifaire du 27 mars 2008

	Année 1	Année 2	Année 3
Redevance d'atterrissage	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Balisage	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Stationnement	– 75 %	– 50 %	– 25 %
Redevance passager	– 75 %	– 50 %	– 25 %

Source: Autorités françaises.

b) Contrat passé avec Jet2

(117) Le 4 juillet 2008, la CCI et la compagnie Jet2 ont conclu un contrat de redevances aéroportuaires, d'une durée de trois ans avec application rétroactive au 12 mai 2008, pour les dessertes d'Edimbourg et de Leeds ([22]).

([21]) La définition de la nouvelle ligne régulière est selon la France celle figurant dans les les lignes directrices de 2005.

([22]) Le contrat du 12 mai 2008 entre la CCI et Jet2 mentionne également une ligne entre La Rochelle et Belfast, qui aurait été prévue pour la saison 2009; cependant, les autorités françaises ont précisé que la ligne entre La Rochelle et Belfast est un projet qui n'a finalement jamais vu le jour.

(118) Ce contrat prévoit également l'octroi d'importants rabais sur les redevances aéroportuaires correspondant à ceux présentés dans le tableau 10. Par ailleurs, Jet2 s'engage à proposer au moins 2 000 sièges par saison. Dans le cas contraire, les rabais sont réduits de 5 % l'année suivante.

(119) Ce contrat prévoit par ailleurs le paiement d'une «contribution pour le soutien à la commercialisation dite "marketing"» de […] EUR par la CCI en année 1 (2008), et pour les années 2 et 3 (a priori 2009 et 2010), le paiement d'une contribution marketing dont le montant sera «redéfini en fonction du programme de vols». Selon ce contrat, le montant de la contribution marketing pourra être redéfini par avenant en fonction du remplissage réalisé et de l'évolution du programme des vols. Pour percevoir cette contribution, le contrat prévoit que la Compagnie Jet2 délivrera une facture qui sera accompagnée des justificatifs (plan marketing, factures des actions de promotion entreprises). Pour bénéficier de ces aides, la compagnie Jet2 s'engage à proposer au minimum 2 000 sièges par ligne et par saison IATA printemps été. Au cas où le nombre de sièges défini ci-dessus ne serait pas atteint pendant la période considérée, Jet2 ne pourrait selon le contrat prétendre au versement de la contribution marketing de l'année concernée.

(120) Selon les informations soumises par la France dans son courrier du 30 août 2011, un montant de […] EUR a été payé par la CCI en 2008 et en 2009 mais aucun montant n'a été versé par la CCI à Jet2 en 2010.

c) Contrats passés avec Flybe et Aer Arann

(121) La Commission examine les contrats de redevances aéroportuaires passés entre la CCI et les compagnies aériennes Flybe et Aer Arann:

— Contrat conclu le 18 mars 2009 avec la compagnie Flybe, d'une durée de trois ans avec application rétroactive au 3 mai 2008, pour la desserte de Glasgow,

— Contrat conclu avec la compagnie Aer Arann, pour une durée de trois ans avec effet à compter du 24 mai 2008 (la date de signature n'est pas précisée dans le contrat), pour la desserte de Cork.

(122) Ces deux contrats prévoient l'octroi d'importants rabais sur les redevances aéroportuaires correspondant à ceux présentés dans le tableau 10. Par ailleurs, aux termes de ces deux contrats, les compagnies s'engagent à proposer au moins 2 000 sièges par saison. Dans le cas contraire, les rabais sont réduits de 5 % l'année suivante.

(123) La France a précisé que ces rabais ont été octroyés dans le cadre des conditions établies par la décision tarifaire sur les redevances du 27 mars 2008.

3.2.2.3. Contrats passés avec Buzz

(124) Selon le rapport de la CRC, la compagnie Buzz, filiale de KLM, a inauguré la première liaison à bas coût entre La Rochelle et Londres-Stansted au printemps 2001 ([23]). Le rapport de la CRC indique que Buzz a été soumis aux redevances aéroportuaires dans le respect des grilles tarifaires en vigueur. Le rapport de la CRC indique par ailleurs que Buzz a bénéficié d'actions de promotion et de dépenses de communication pour un montant total de 59 068,51 EUR en 2001 et 2002. La CRC mentionne enfin que la compagnie Ryanair a de facto repris la liaison en 2003, la CCI lui facturant ses services aux mêmes conditions que Buzz jusqu'à la fin de l'année.

(125) La France indique qu'un seul contrat, celui du 8 novembre 2002, a été passé avec Buzz. La convention du 8 novembre 2002 de services aéroportuaires entre la CCI et Buzz porte sur les services réguliers opérés par Buzz vers l'aéroport de La Rochelle et les conditions d'utilisation de l'infrastructure pour une période de trois ans.

(126) La France précise également que les actions de promotion et les dépenses de communication concernant Buzz mentionnées dans le rapport de la CRC correspondent en réalité à des actions de communication effectuées dans le cadre d'une convention passée avec Maison de la France et non avec Buzz. Selon la CCI, aucun versement marketing n'a ainsi été fait à la compagnie Buzz.

([23]) Selon la CRC, «l'ouverture de la liaison La Rochelle-Londres-Stansted en 2001 a fait l'objet d'un accord de services rétroactif en date du 8 novembre 2002 […] pour une durée de 3 ans prenant effet au 25 mars 2001».

3.2.2.4. Relation avec easyJet

(127) Le rapport de la CRC, mentionne que la compagnie easyJet «a sollicité une aide marketing de […] EUR» pour la ligne vers Bristol en 2006, aide marketing qui aurait fait l'objet d'un accord oral à la date de conclusion du rapport.

(128) La France indique que, contrairement à l'information contenue dans le rapport de la CRC, easyJet n'a reçu aucun financement pour des prestations de marketing ou de publicité. La France précise que bien qu'il y ait eu un échange informel projetant une telle contribution dans le cadre des négociations entre l'aéroport et easyJet, ce projet n'a jamais été mis en œuvre et aucune convention de soutien marketing n'a ainsi été conclue avec easyJet.

4. RAISONS AYANT CONDUIT À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

(129) La Commission a estimé nécessaire d'ouvrir la procédure formelle d'examen aux fins d'une part, d'examiner l'ensemble des apports financiers des différentes entités et autorités publiques à la CCI, exploitant de l'aéroport de La Rochelle, depuis 2001 jusqu'à la date de la décision d'ouverture, décrits à la section 3.1, et d'autre part d'apprécier les aides éventuelles aux compagnies aériennes prévues dans l'ensemble des contrats entre la CCI et les compagnies aériennes, décrits à la section 3.2.2, de 2001 à la date de la décision d'ouverture (le 8 février 2012).

4.1. **Mesures en faveur de l'aéroport**

(130) Dans son appréciation des apports financiers à la CCI, exploitant de l'aéroport de La Rochelle, la Commission a fait part de ses doutes concernant l'existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et quant à sa compatibilité avec le marché intérieur au sens de l'article 107 paragraphe 3, point c), du TFUE.

4.1.1. *Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE*

(131) Les autorités françaises ont affirmé que certains des financements versés par l'État avaient pour objectif de couvrir les coûts relevant de missions régaliennes qui ne constituaient pas une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Néanmoins, ces financements doivent uniquement servir à compenser les frais qui en résultent et ne peuvent pas être affectés à d'autres activités économiques ([24]). La Commission a considéré qu'elle ne disposait pas d'informations suffisantes sur la nature exacte des coûts qui relèvent des activités régaliennes, et ne pouvait également pas exclure qu'un avantage soit octroyé à l'aéroport sous forme de la couverture de ces coûts.

(132) La France a également affirmé que les financements en cause ne représentaient pas un avantage au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Elle considère que la gestion de l'aéroport de La Rochelle constitue un service d'intérêt économique général dans son ensemble. La Commission a dès lors apprécié les mesures de soutien financier en faveur de la CCI à l'aune de la jurisprudence Altmark ([25]). Elle a considéré que la France n'avait démontré le respect d'aucune des quatre conditions posées par l'arrêt Altmark nécessaires à l'exclusion d'un avantage dans la compensation des coûts issus d'un service d'intérêt économique général.

(133) S'agissant de la compatibilité des apports financiers à la CCI au regard du principe de l'opérateur en économie de marché, la Commission n'a pas pu exclure que les apports financiers en question aient conféré à la CCI un avantage sélectif sur l'ensemble de la période couverte par la décision et n'a dès lors pu exclure que ces mesures constituaient des aides d'État.

4.1.1.1. Financement de l'infrastructure et financement des activités régaliennes

(134) La Commission a indiqué qu'elle ne dispose pas d'éléments lui permettant de considérer que les subventions à l'infrastructure émanant des entités publiques présentent une rentabilité financière ou qu'un quelconque retour en est attendu.

([24]) Arrêt de la Cour du 18 mars 1997, C-343/95, ECLI:EU:C:1997:160; décision de la Commission du 19 mars 2003 (aide d'État N309/2002) (JO C 148 du 25.6.2003) et décision de la Commission du 16 octobre 2002 (aide d'État N438/2002) — Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique (JO C 284 du 21.11.2002).

([25]) Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(135) S'agissant de la subvention destinée à financer les activités dites régaliennes, la Commission conservait des doutes, comme expliqué précédemment, quant à la nature exacte des coûts supportés par l'État et qui relèvent, selon les autorités françaises, de l'exercice de prérogatives de puissance publique.

4.1.1.2. Financement de l'exploitation

(136) La Commission, en se basant sur le rapport de la CRC, a considéré que certains transferts financiers entre les comptes de la CCI-service général et les comptes de la CCI-aéroport ne semblaient pas avoir été effectués dans le cadre de transactions purement commerciales.

(137) Il semblerait d'abord que la CCI-service général ait sous-facturé certaines de ses prestations à l'aéroport, les comptes de l'aéroport ne reflétant pas les coûts réels de ces services. La Commission n'a pas exclu que la possible sous-facturation avait pour finalité d'atténuer le résultat déficitaire de l'aéroport entre 2001 et 2006.

(138) Il apparaît ensuite que le fonctionnement de l'aéroport a été subventionné par des avances remboursables consenties par le budget général de la CCI au profit des comptes de l'aéroport, qui semblent constituer des ressources financières apportées à coût nul.

(139) La Commission a également considéré que la rémunération versée à la CCI pour les services de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Rochefort semblait supérieure aux conditions normales de marché, notamment en raison de l'absence de trafic sur la plateforme.

(140) De plus, sur la somme perçue par l'aéroport de La Rochelle au titre de cette prestation de service, 40 000 EUR ne correspondent pas à la couverture de coûts encourus par la CCI du fait des prestations, mais à une «rémunération du prestataire», ce qui correspond à un taux moyen de 16 % du montant total facturé pour ces services.

(141) S'agissant des contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes versées à la CCI par différentes entités publiques, la Commission s'est interrogée sur la nature de ces mesures: des versements à l'aéroport, du fait qu'elles transitent via les comptes de l'aéroport, ou bien des aides aux compagnies aériennes en question.

4.1.2. *Compatibilité de l'aide au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE*

(142) La Commission a appliqué les lignes directrices de 2005 afin d'évaluer la compatibilité des mesures en faveur de l'investissement avec le marché intérieur ([26]). La Commission a estimé ne pas disposer de tous les éléments lui permettant d'apprécier la compatibilité des mesures en cause à la lumière des critères dégagés par les lignes directrices de 2005.

(143) La Commission a également douté de la compatibilité avec le marché intérieur d'une surcompensation éventuelle des activités régaliennes, et d'éventuelles aides au fonctionnement en faveur de la CCI.

4.2. **Mesures en faveur des compagnies aériennes**

(144) En ce qui concerne l'appréciation des mesures en faveur des compagnies aériennes, la Commission a également fait part de ses doutes concernant l'existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et quant à sa compatibilité avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

4.2.1. *Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE*

(145) La Commission a évalué la présence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec les compagnies aériennes en examinant si, dans des circonstances similaires, un exploitant d'aéroport privé exerçant ses activités dans les conditions normales d'une économie de marché aurait conclu des accords commerciaux analogues à ceux conclus par la CCI.

([26]) Certaines mesures adoptées avant la publication de ces lignes directrices doivent être analysées en tenant compte de la pratique décisionnelle antérieure de la Commission. Les critères dégagés par la pratique antérieure ayant été consolidés par les lignes directrices de 2005, celles-ci sont donc applicables directement à ces mesures.

(146) Elle a observé à titre préliminaire que pendant la période sous examen, l'aéroport a été déficitaire pour l'ensemble des exercices ([27]), et que, selon le rapport de la CRC, les tarifs pratiqués par l'aéroport étaient discriminatoires entre les compagnies aériennes ([28]). Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission doute que l'aéroport ait agi comme un investisseur avisé dans ses relations commerciales avec les compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle.

(147) La Commission a considéré que, pour déterminer si le gestionnaire de l'aéroport avait agi comme un investisseur avisé en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité ([29]), les contrats conclus devaient être appréciés pour chaque période considérée, au moment de leur conclusion.

4.2.1.1. Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Ryanair/AMS

(148) La Commission a estimé que les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing devaient être appréciés conjointement, Ryanair et AMS ne constituant en fait qu'un unique bénéficiaire des mesures en cause. De plus, la Commission a considéré que la signature des contrats de services marketing était subordonnée à la conclusion des contrats de services aéroportuaires, le seul avantage attendu des contrats de services marketing résidant dans une hausse du nombre de passagers utilisant Ryanair depuis l'aéroport.

(149) La Commission a fait part de ses doutes quant au fait que l'exploitant de l'aéroport, en concluant les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing, se soit comporté comme un opérateur en économie de marché avisé poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle, et guidé par des perspectives de rentabilité à plus ou moins long terme. En effet, la Commission a observé qu'il n'existait aucune étude de marché et/ou plan d'affaires concernant les différents contrats conclus avec Ryanair/AMS et étayant économiquement la décision de l'aéroport de prendre de tels engagements vis-à-vis de Ryanair/AMS.

(150) Selon la France, la rationalité économique de la conclusion de ces contrats réside dans les retombées qu'ils génèrent pour l'activité et le tourisme de la région. La Commission a toutefois relevé que des considérations de développement régional ne pouvaient être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé ([30]).

(151) La Commission s'est interrogée sur les tarifs aéroportuaires appliqués à Ryanair, notamment dans le cadre de la convention signée le 10 décembre 2003, par laquelle la compagnie a été exonérée du paiement de la redevance balisage.

(152) S'agissant du coût des contrats de services marketing, la Commission a remarqué que différentes entités publiques avaient participé à son financement. Elle s'est donc interrogée sur l'opportunité d'apprécier le comportement de l'aéroport conjointement à celui de l'État ou des autres autorités publiques qui contrôlent le gestionnaire de l'aéroport ou interviennent dans son financement.

(153) La Commission s'est également interrogée sur l'existence réelle des prestations d'assistance en escale prévues par les contrats successifs conclus avec Ryanair, notamment le contrat de «*Handling*» du 10 décembre 2003 entre Ryanair et la CCI. En effet, la France a indiqué dans sa réponse du 30 août 2011 que la CCI n'assurait aucune prestation d'assistance en escale.

(154) Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission a estimé avoir des doutes sur le fait que l'aéroport et les entités publiques ayant contribué ou contribuant aux coûts d'opération de Ryanair aient agi comme un investisseur avisé en économie de marché en concluant les conventions examinées.

([27]) Le rapport de la CRC du 13 mai 2008 a publié les résultats financiers de l'aéroport entre 2001-2006. Le fait que l'aéroport a été également déficitaire au cours de la période postérieure à 2006 a été mentionné par la France dans sa lettre en date de 30 août 2011.

([28]) Selon le rapport de la CRC la compagnie Airlinair est la seule à payer la redevance balisage alors que les compagnies à bas prix en sont exonérées durant la saison hivernale, voire en été pour des horaires correspondant à la nuit aéronautique (voir chapitre 3.1 du rapport).

([29]) Arrêt de la Cour du 21 mars 1991, Italie/Commission («Alfa Romeo»), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, point 20, et arrêt du Tribunal du 12 décembre 2000, Alitalia/Commission, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, point 84.

([30]) Arrêt du Tribunal du 21 janvier 1999, Neue Maxhütte stahlwerke et Lech Stahlwerke/Commission, T-129/95, T-2/96 et T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, point 120.

4.2.1.2. Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Jet2, Flybe et Aer Arann

(155) La Commission a observé que les conventions signées avec les compagnies aériennes Jet2, Flybe et Aer Arann ont donné lieu à des abattements substantiels de coûts de redevances ([31]) et que, selon la France, ces abattements ont été appliqués de manière non discriminatoire à l'ensemble des compagnies remplissant les critères de la décision tarifaire en date du 27 mars 2008 (voir section 3.3.2.2).

(156) La Commission a toutefois observé que, comme mentionné par la France, l'aéroport a été déficitaire pendant la période sous examen. La rentabilité de ces mesures incitatives a été calculée sur la base d'estimations de coûts opérationnels, ce qui dispense les compagnies aériennes de participer au financement des infrastructures utilisées. La Commission a dès lors estimé que ces mesures incitatives étaient susceptibles de priver l'aéroport de recettes d'exploitation indispensables à son équilibre financier.

4.2.1.3. Existence d'un avantage sélectif résultant des montants versés à Jet2, easyJet et Buzz en contrepartie de leurs prestations de marketing

(157) Il a été fait mention par la France, dans le cadre de la demande d'informations complémentaires, des montants versés à la compagnie Jet2 à hauteur de […] EUR en 2009 pour ses prestations de marketing. De plus, le rapport de la CRC mentionne que la compagnie easyJet «a sollicité une aide marketing de […] EUR» pour la ligne vers Bristol en 2006 ([32]), et que la compagnie Buzz a bénéficié d'actions de promotion et de dépenses de communication pour un montant total de 59 068,51 EUR en 2001 et 2002.

(158) La Commission a considéré ne pas disposer des informations suffisantes prouvant que les montants versés ne constituent pas des aides, ou qu'ils aient été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations de marketing, correspondent aux montants versés.

4.2.2. *Compatibilité de l'aide au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE*

(159) La Commission a considéré que la compatibilité des mesures octroyées postérieurement à la publication des lignes directrices de 2005 devait être appréciée au regard desdites lignes directrices et que la compatibilité des mesures octroyées antérieurement à la publication desdites lignes directrices devait être appréciée selon la pratique décisionnelle de la Commission à l'époque de leur octroi Toutefois, la Commission a ajouté qu'en adoptant les lignes directrices de 2005 elle avait consolidé sa pratique décisionnelle quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport et que les critères établis par lesdites lignes directrices étaient également applicables aux mesures octroyées avant la publication de celles-ci.

(160) La Commission a considéré qu'au vu des informations à sa disposition, elle nourrissait des doutes sur la compatibilité des mesures en faveur des compagnies aériennes avec le marché intérieur.

5. **OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS**

(161) La Commission a reçu des observations des tiers intéressés suivants:

— la CCI, Ryanair et AMS,

— les sociétés suivantes: Doc Services, Fountaine Pajot, Le Richelieu, Atlantis, Le Relais du Bois, Groupe Cafés Merling, Grand Pavois, Cuisines Villeger, Irium, Sogerma et La Rochelle Événements,

— les associations suivantes: Amicale Rivedoux, Club Hôtelier du Pays Rochelais-Île de Ré, Envol Vert, Île de Tourisme Ré, Association des Professionnels du Nautisme Rochelais, Union Départementale des Offices du Tourisme et des Syndicats d'Initiative de Charente-Maritime (UDOTSI), Destination La Rochelle,

([31]) 75 % la 1re année, 50 % la 2e année et 25 % la 3e année.
([32]) Chapitre 5.1.1 du rapport de la CRC.

— les entités publiques suivantes: les Conseillers du Commerce Extérieur, le Département de Charente-Maritime, l'Office de Tourisme de La Rochelle, la CCI Poitou-Charentes, la CCI Angoulême, Charente-Maritime Tourisme, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, la Mairie de Royan, Vendée Tourisme et la Région Poitou-Charentes,

— des particuliers.

5.1. **Observations de la CCI**

(162) Les observations de la CCI s'inscrivent dans la continuité de celles transmises par la France le 12 avril 2012, auxquelles la CCI apporte des éléments complémentaires.

— *Remarques concernant les mesures en faveur de l'aéroport*

(163) La CCI estime tout d'abord que les mesures examinées par la Commission ne sont pas susceptibles d'affecter la concurrence, aucun des deux aéroports situés dans la zone d'attraction de l'aéroport de La Rochelle (Rochefort/Saint-Aignan et Niort) n'assurant de liaisons commerciales. Elle conteste également que l'aéroport d'Angoulême se trouve dans la zone d'attraction de l'aéroport de La Rochelle, celui-ci se trouvant à deux heures de voiture de celui-ci.

(164) S'agissant des aides à l'investissement, la CCI considère qu'une partie des aides à l'investissement examinées visaient l'exercice de missions régaliennes de sûreté et de sécurité et ne constituent donc pas des aides d'État. C'est le cas des missions et des infrastructures financées à l'aide de la taxe de sûreté et des infrastructures dédiées à des activités non économiques suivantes: poste de contrôle/sûreté, contrôle douanier, hangar permettant le stationnement de trois véhicules de lutte contre les incendies.

(165) La CCI considère également qu'elle est mandatée pour effectuer un service d'intérêt économique général (ci-après, «SIEG»). Une mission de développement économique, d'attractivité et d'aménagement du territoire lui est confiée par l'article L.170-1 du Code de commerce et la gestion de l'aéroport sur son territoire participe de cette mission. La CCI souligne que la ville de La Rochelle est enclavée. Elle est la seule agglomération française de plus de 150 000 habitants à ne pas être desservie par une autoroute, et rappelle qu'elle n'est pas non plus desservie par une ligne de chemin de fer à grande vitesse, ni ne prévoit de l'être, et qu'il faut plus de trois heures en train pour rejoindre Paris.

(166) À titre subsidiaire, la CCI considère que le financement des infrastructures doit être considéré comme des aides compatibles au regard des pratiques de la Commission entre 2000 et 2005 puis au regard des lignes directrices de 2005.

(167) S'agissant de la sous-facturation des services rendus par la CCI-service général à la CCI-aéroport, la CCI souligne que ces services sont rendus en commun aux différents services de la CCI et concernent des prestations de structure (comptabilité, informatique, ressources humaines) dont les coûts sont ventilés entre tous les services de la CCI. Il est donc normal que la facturation de ces services ne relève pas d'une logique commerciale et soit plus basse que celle que pratiquerait une organisation indépendante. Selon la CCI, cela est conforme à la jurisprudence de la Cour qui accepte que la fourniture de services au sein des entités d'un même réseau ne réponde pas toujours à une logique purement commerciale ([33]).

(168) S'agissant de la surfacturation des services rendus à l'aéroport de Rochefort/Saint-Aignant, la CCI estime que les montants contestés ne constituent pas une facturation supplémentaire, alors même que le trafic excédait le nombre de vols prévu par le cahier des charges de la mission.

(169) S'agissant des avances remboursables, la CCI conteste qu'elles puissent être assimilées à des subventions. Ce sont des prêts que l'aéroport est tenu de rembourser. L'absence de taux d'intérêt est justifiée par le fait que ces avances sont en réalité un financement entre deux postes internes à la CCI. De plus la CCI considère qu'elle a agi conformément à un opérateur privé en répondant aux besoins de liquidité de son aéroport.

([33]) Arrêt de la Cour du 3 juillet 2003, Chronopost SA, C-83/01, ECLI:EU:C:2003:388.

(170) La CCI considère que quand bien même la Commission considèrerait les financements à l'exploitation comme des aides d'État, celles-ci devraient alors être reconnues compatibles sur la base des lignes directrices de 2014.

— *Remarques concernant les mesures en faveur des compagnies aériennes*

(171) S'agissant des accords conclus entre l'aéroport et les compagnies aériennes, la CCI estime tout d'abord que ceux-ci ne remplissent pas la condition d'imputabilité à l'État sur la base des critères dégagés par l'arrêt Stardust ([34]).

(172) La CCI estime ensuite que le prix payé par l'aéroport dans ses contrats de services marketing n'excédait pas le prix de marché. Elle souligne notamment que le prix payé par l'aéroport de La Rochelle pour ses prestations de marketing était conforme voire inférieur au prix du marché et basé sur la grille tarifaire disponible sur le site d'AMS.

(173) La CCI considère que les contrats conclus avec AMS répondaient à un objectif de rentabilité, en permettant d'améliorer l'attractivité de l'aéroport et sa relation globale avec Ryanair. La CCI considère en effet que le plan d'affaires 2003-2018 prenant en compte les coûts marketing pour évaluer la relation de l'aéroport avec Ryanair montre l'existence d'une perspective de rentabilité à long-terme.

(174) S'agissant des redevances aéroportuaires payées par les différentes compagnies aériennes, la CCI précise que l'exemption de redevance balisage en faveur de Ryanair s'explique par le fait que la compagnie opère des vols seulement pendant la journée, ce qui ne justifie pas l'utilisation d'un balisage lumineux.

(175) S'agissant des rabais sur les redevances aéroportuaires octroyés à certaines compagnies aériennes, la CCI considère que ces rabais avaient pour seul but le lancement de nouvelles lignes et étaient limités dans le temps et non discriminatoires. Elle ajoute que les redevances aéroportuaires ont contribué à améliorer positivement la rentabilité de l'aéroport.

(176) S'agissant des sommes versées à Jet2 au titre des services de marketing, la CCI applique le même raisonnement que celui développé précédemment pour Ryanair et AMS. La CCI précise que contrairement aux allégations de la CRC dans son rapport, easyJet n'a pas reçu de rémunération pour des prestations de marketing.

(177) S'agissant des contributions financières des entités publiques à l'exploitation de liaisons aériennes, la CCI conteste la prise en considération du financement des contrats de marketing par les collectivités locales dans le plan d'affaires de l'aéroport. Elle considère que ces collectivités se sont jointes à ces contrats de services marketing dans le cadre de leur mission d'intérêt général de promotion de leur territoire.

5.2. **Observations de Ryanair et AMS**

(178) Ryanair conteste l'analyse de la Commission faite dans la décision d'ouverture. Ryanair considère que la Commission devrait utiliser la méthode comparative pour l'application du test de l'investisseur avisé. Ryanair a d'ailleurs fourni plusieurs études économiques basées sur la méthode comparative visant à démontrer que les contrats de services aéroportuaires conclus entre Ryanair et l'aéroport de La Rochelle respectent le principe de l'opérateur en économie de marché.

(179) Ryanair critique également la décision de la Commission d'étudier conjointement les contrats passés avec Ryanair et AMS. Ryanair réfute par ailleurs l'imputation à l'État et l'utilisation de ressources d'État dans les mesures décidées par la CCI.

(180) Ryanair a également fourni une étude économique visant à démontrer que les contrats passés par Ryanair avec l'aéroport de La Rochelle respectent le principe de l'opérateur en économie de marché selon la méthode de l'analyse ex ante de la rentabilité incrémentale. Selon cette étude, l'analyse ne doit pas porter seulement sur la durée effective des contrats mais sur leur durée théorique prenant en compte les possibilités de prolongement qui y sont incluses. L'étude se base sur l'évolution moyenne du trafic de Ryanair dans certains autres aéroports depuis lesquels la compagnie opère.

([34]) Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, République française/Commission (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

(181) Ryanair considère également que les prix d'AMS sont conformes aux prix du marché et que la décision d'un aéroport public d'acheter les services d'AMS est conforme au critère de l'opérateur en économie de marché.

(182) Ryanair a également fourni un rapport économique visant à démontrer que les contrats conclus avec Ryanair et AMS sont conformes au principe de l'opérateur en économie de marché s'ils sont analysés de manière conjointe (une approche que Ryanair conteste).

(183) Ryanair critique enfin l'analyse de la Commission selon laquelle la valeur attachée aux contrats de services marketing passés avec AMS ne réside que dans la hausse éventuelle du nombre de passagers voyageant avec Ryanair pendant la durée de ces contrats, sans retenir de valeur finale après leur expiration. Selon Ryanair, les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketings génèrent des revenus incrémentaux pendant leur durée et une valeur finale après leur expiration. La valeur finale des contrats de services marketing réside dans une augmentation du trafic en direction de l'aéroport après expiration, du fait de la hausse de sa notoriété.

(184) AMS conteste également l'analyse de la Commission. AMS estime tout d'abord que les bénéfices attendus de ses contrats de services marketing pour les aéroports ne se limitent pas seulement à une augmentation des passagers voyageant avec Ryanair. Selon AMS, les visiteurs du site de Ryanair susceptibles d'être touchés par les publicités ne sont pas seulement des clients de la compagnie aérienne mais sont susceptibles de voyager avec d'autres compagnies. AMS fait également observer que le taux de remplissage des appareils de Ryanair ne varie pas selon que l'aéroport depuis lequel opère la compagnie ait également signé un contrat de services marketing.

(185) AMS conteste également la décision de la Commission d'étudier conjointement les contrats passés avec Ryanair et AMS. AMS explique enfin que la publicité sur le site internet de Ryanair permet à l'aéroport d'attirer plus de passagers entrants, plus susceptibles de dépenses que les passagers sortants, et donc d'accroître ses recettes non aéronautiques

5.3. **Observations des autres tiers intéressés**

(186) Certains particuliers et l'association Envol Vert font part à la Commission de leur soutien à la procédure entamée et dénoncent les subventions reçues par Ryanair. Certains particuliers s'interrogent également sur l'ampleur réelle des retombées économiques générées par l'aéroport de La Rochelle.

(187) Les autres tiers intéressés soulignent tous la contribution de l'aéroport de La Rochelle au développement touristique et économique local. Ils insistent également sur les effets néfastes qu'engendrerait une fermeture de l'aéroport, notamment, pour certains tiers intéressés, sur leur propre activité économique.

(188) La CCI d'Angoulême fait valoir l'absence de concurrence entre l'aéroport d'Angoulême et l'aéroport de La Rochelle.

(189) La CCI de Poitou-Charentes exprime son soutien à la résolution du Parlement européen ([35]) sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union européenne visant à reconnaître le rôle des aéroports régionaux dans le développement économique des territoires.

(190) La Région Poitou-Charentes souligne qu'elle n'a pas directement versé de subventions à l'aéroport mais seulement à la CCI, afin de lui permettre de mener à bien ses missions.

(191) L'UDOTSI considère qu'il est indispensable de maintenir les financements permettant aux compagnies aériennes bénéficiaires de conserver et développer leurs activités à l'aéroport de La Rochelle. L'UDOTSI précise qu'une réduction des financements entraînerait une réduction de l'activité touristique de la Charente-Maritime, venant impacter négativement l'économie locale.

(192) La Communauté d'Agglomération de La Rochelle et le Département de Charente-Maritime précisent que leur participation aux actions marketing réalisées dans le cadre des contrats marketing conclus par la CCI, s'inscrivent dans le cadre de leurs compétences et de leur intérêt à promouvoir leur territoire. La Communauté d'Agglomération précise qu'elle s'est associée à la CCI dans le cadre d'un contrat global de marketing, ce qui lui a permis de bénéficier

([35]) Résolution du Parlement européen du 10 mai 2012 sur l'avenir des aéroports et des services aériens régionaux dans l'Union européenne [2011/2196(INI)].

d'une réduction sur les tarifs pratiqués par AMS. Enfin, la Communauté d'Agglomération ajoute qu'elle n'a aucun intérêt direct dans la gestion de l'aéroport de La Rochelle et considère que sa participation financière n'a donc pas à être inclue dans le plan d'affaires de l'aéroport.

6. **OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES DE LA FRANCE**

6.1. **Mesures en faveur de l'aéroport**

— *Sur l'intérêt général de la plateforme*

(193) La France fait valoir que l'ensemble des activités de l'aéroport (y compris les activités d'aviation commerciale) constituent des missions de service d'intérêt général, notamment le développement économique et touristique de la région de sorte qu'aucun montant octroyé aux exploitants de l'aéroport ne peut être considéré comme une aide d'État.

— *Subventions d'équipement*

(194) La France indique ne pas partager la position de la Commission ([36]) sur l'applicabilité de la jurisprudence Aéroports de Paris ([37]) aux mesures de soutien à l'infrastructure octroyées avant la publication des lignes directrices de 2005. Elle considère que doivent s'appliquer les lignes directrices de 1994 ([38]) et notamment leur point 12, qui exclut les aides à l'infrastructure du contrôle des aides d'État par la Commission. Selon la France, le revirement jurisprudentiel de l'arrêt Aéroports de Paris, reconnaissant les activités de gestion et d'exploitation d'un aéroport comme une activité économique, qui concernait un grand hub européen et portait sur une question juridique étrangère au financement des aéroports, ne pouvait être considéré comme liant directement les États membres sur le financement des infrastructures aéroportuaires, alors même que le seul texte en vigueur à l'époque, les lignes directrices de 1994, indiquait clairement que les projets d'infrastructures aéroportuaires représentaient des mesures générales de politique économique échappant à l'application du contrôle des aides d'État. La France considère par ailleurs que la pratique de la Commission était conforme à cette communication de 1994 ([39]). Dans ce climat d'insécurité juridique, la France estime qu'elle a agi conformément au seul document à valeur juridique valable, les lignes directrices de 1994.

(195) La France considère par ailleurs qu'aucune des mesures d'aide à l'investissement en cause n'est susceptible d'affecter la concurrence, et que celles-ci doivent donc être exclues du champ d'investigation de la Commission.

(196) Selon la France, les investissements respectent le principe de l'investisseur avisé en économie de marché. La France justifie les différentes mesures d'investissement par la sous-capacité d'accueil chronique de l'aéroport. Selon la France, la CCI a décidé de remédier à ces contraintes en procédant à des investissements visant à l'accroissement de la capacité d'accueil de l'aéroport. Les différentes décisions d'investissements ont, selon la France, été systématiquement subordonnées aux résultats d'études prospectives et de plan d'affaires réalisés ex ante en 2000, 2002 et en 2008. C'est sur la base de ces études, que la France considère comme fondées sur des hypothèses raisonnables, que la CCI a choisi, par une délibération du 21 février 2003, de solliciter des financements auprès des diverses collectivités publiques susmentionnées.

(197) La France estime que ses investissements ont été limités et considère que l'aéroport a toujours eu une approche économiquement très mesurée pour réaliser ses investissements, attendant d'être en saturation pour décider de réaliser les travaux devenus indispensables.

([36]) Décision d'ouverture, considérants 162 et 163.
([37]) Arrêt du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.
([38]) Application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5).
([39]) Décision de la Commission du 30 mars 1999, Italie, aéroport de l'île d'Elbe, aide d'État NN 638/1998 (JO C 67 du 17.3.2004, p. 9); décision de la Commission du 14 juin 1999, Royaume-Uni — Aéroport de Manchester, aide d'État NN 109/98 (JO C 65 du 13.3.2004, p. 5), considérant 6.

(198) À titre subsidiaire, la France estime que, si d'aventure la Commission considérait les mesures examinées comme constituant des aides d'État, elle devrait constater leur compatibilité avec le marché intérieur, s'agissant de mesures accordées pour l'accomplissement de missions d'intérêt économique général remplissant les conditions de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE. Les autorités françaises estiment en effet que l'aéroport de La Rochelle pourrait être considéré dans son ensemble comme relevant d'un SIEG dans la mesure où sa mission essentielle est d'assurer l'accessibilité de la zone qu'elle dessert, ainsi que de réaliser une mission de développement économique et social et de tourisme.

(199) À titre infiniment subsidiaire, la France invoque la compatibilité des aides à l'infrastructure avec le marché intérieur en vertu des lignes directrices de 2005.

— *Financement de l'exploitation*

(200) La France considère tout d'abord que les services de lutte contre l'incendie des aéronefs et de lutte contre le péril animalier sont des missions de puissance publique essentielles à la sécurité des aéroports devant être exclues du champ d"investigation de la Commission concernant l'aéroport de La Rochelle.

(201) La France affirme par ailleurs que les financements en faveur de l'aéroport de La Rochelle ne sont pas susceptibles d'affecter la concurrence au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE et que les mesures examinées ne constituent ainsi pas des aides d'État.

(202) À titre subsidiaire, la France estime que, si d'aventure la Commission considérait les mesures examinées comme constituant des aides d'État, elle devrait constater leur compatibilité avec le marché intérieur au regard des lignes directrices de 2014.

6.2. **Mesures en faveur des compagnies aériennes**

— *Rabais sur les redevances en faveur de Jet2, Flybe et Aer Arann*

(203) La France rappelle que le système de rabais appliqué aux compagnies Jet2, Flybe et Aer Arann était dégressif, limité dans le temps et applicable à toute compagnie aérienne satisfaisant aux conditions définies par la décision tarifaire de la CCI du 27 mars 2008 instituant ce système.

(204) Selon la France ce type de rabais accessible à tous et accordé pour une durée limitée n'est pas constitutif d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, les conditions de sélectivité et d'affectation de la concurrence faisant défaut.

— *Les mesures de soutien au marketing*

(205) La France rappelle la nécessité pour les aéroports régionaux en développement de promouvoir leurs services et leur région par des campagnes de marketing afin d'augmenter leur volume de passagers.

(206) La France rappelle également qu'il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission qu'un service rétribué au prix du marché exclut la présence d'aide d'État.

(207) La France insiste sur la complexité de l'évaluation du prix de marché des prestations de marketing, qui doit prendre en compte la nature exacte de la prestation fournie, ses modalités de contrôle, son influence sur le trafic et les retombées qu'elle génère. Les autorités françaises souhaiteraient que l'examen de ces pratiques fasse l'objet d'un traitement global, afin d'éviter de défavoriser certains aéroports par rapport à d'autres.

(208) Les autorités françaises partagent l'analyse de la Commission, exprimée aux considérants 205 et 214 de la décision d'ouverture quant à la nécessite d'une appréciation conjointe des contrats de services aéroportuaires et des contrats de services marketing, ainsi qu'un approche conjointe des différentes collectivités publiques et de la CCI dans le financement des contrats de services marketing.

(209) La France estime ne pas être dans la capacité de démontrer la conformité des contrats de marketing passés avec Ryanair/AMS au principe de l'investisseur privé en économie de marché, ce principe excluant toute considération de développement régional, alors même que la décision des différentes collectivités territoriales de participer à leur financement reposait sur une telle considération. De plus, la France rappelle qu'elle considère le critère de l'investisseur privé en économie de marché comme peu adapté aux aéroports de moins de 1 million de passagers annuels qui doivent prendre en compte d'autres éléments que leur propre rentabilité.

(210) La France souligne l'impact positif des activités de l'aéroport sur le développement régional et considère donc naturel que les collectivités territoriales, qui œuvrent au développement économique et touristique de leur territoire, recourent à des services leur permettant de le promouvoir et d'y attirer des voyageurs.

(211) La France rappelle les retombées économiques générées par l'aéroport. En 2010, par exemple, les passagers en provenance des lignes «low cost» et ayant atterri à l'aéroport de La Rochelle ont dépensé environ 30 millions d'EUR.

(212) S'agissant de la CCI, les autorités françaises justifient le recours à des prestations de marketing de la manière suivante: «[q]uant aux considérations ayant mené la CCI à conclure les conventions examinées, la possibilité de diffuser des annonces publicitaires concernant l'aéroport de La Rochelle et sa région, de même que concernant toutes les destinations desservies par l'aéroport sur un site internet aussi fréquenté que celui de Ryanair représentait une opportunité d'attirer une clientèle supplémentaire, que la CCI, désireuse d'augmenter le trafic et donc les recettes de l'aéroport, a naturellement saisie.». La France ajoute que, «[d]u point de vue de l'aéroport de La Rochelle, sa stratégie de soutien marketing a porté ses fruits puisqu'il en a résulté une forte augmentation du nombre de passagers au cours de la période, conduisant par là même à l'accroissement constant des redevances aéroportuaires et des recettes extra aéronautiques […]».

(213) S'agissant des sommes versées à Jet2 au titre de prestations de marketing, les autorités françaises appliquent la même analyse que celle développée précédemment pour Ryanair/AMS.

(214) La France rappelle par ailleurs que, contrairement à l'information contenue dans le rapport de la CRC de 2008 et reprise par la Commission au considérant 39 de la décision d'ouverture, easyJet n'a reçu aucun financement pour des prestations de marketing ou de publicité.

7. **APPRÉCIATION DES MESURES**

7.1. **Mesures en faveur de l'aéroport**

(215) La Commission va analyser dans cette partie les différentes mesures de soutien financier octroyées à l'aéroport décrites dans la section 3.1.

7.1.1. *Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE*

(216) Aux termes de l'article 107 paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le traité, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en faveur de certaines entreprises ou de certaines productions.

(217) La qualification d'une mesure en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que:

— le bénéficiaire soit une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ce qui suppose qu'il exerce une activité économique,

— la mesure en question soit octroyée au moyen de ressources d'État et soit imputable à l'État,

— la mesure confère un avantage sélectif à son ou ses bénéficiaires,

— la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence, et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

7.1.1.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

a) Cadre général

(218) Comme la Commission l'a rappelé dans les lignes directrices de 2014 ([40]), à compter de la date de l'arrêt Aéroports de Paris (12 décembre 2000) ([41]), l'exploitation et la construction d'infrastructures aéroportuaires doivent être considérées comme relevant du champ d'application du contrôle des aides d'État. Inversement, avant cette date, du fait de l'incertitude qui existait, les pouvoirs publics pouvaient légitimement considérer que le financement des infrastructures aéroportuaires ne constituait pas une aide d'État, et que, partant, une telle mesure ne devait pas être notifiée à la Commission. Il s'ensuit que la Commission ne peut à présent contester, sur la base des règles en matière d'aides d'État, les mesures de financement octroyées avant le 12 décembre 2000.

([40]) Lignes directrices de 2014, points 28 et 29.
([41]) Arrêt du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290.

(219) En l'espèce, les subventions d'équipement ont été octroyées après le 12 décembre 2000, tout comme les potentielles aides au fonctionnement dont l'examen couvre la période débutant au 1er janvier 2001. Les autorités françaises ne sauraient donc se prévaloir d'une insécurité juridique quant à la qualification de l'activité aéroportuaire de la plateforme de La Rochelle comme non économique, les mesures en cause ayant été adoptées postérieurement au 12 décembre 2000.

(220) Par ailleurs, comme également indiqué dans les lignes directrices de 2014, toutes les activités d'un aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique ([42]). Les activités relevant en principe de la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives officielles de puissance publique ne sont pas de nature économique et n'entrent pas, en général, dans le champ d'application des règles relatives aux aides d'État.

(221) Les subventions d'équipement octroyées en 2001 et 2005 (voir tableau 8) ont notamment servi à financer des investissements relatifs à la salle d'embarquement et d'arrivée, à la piste, au taxiway et au parking avions. Ces infrastructures et équipements font l'objet d'une exploitation commerciale par la CCI, qui est l'exploitant de l'aéroport et qui facture des frais aux utilisateurs de ces actifs. Ces investissements sont donc inhérents à l'activité commerciale de l'aéroport. Les subventions d'équipement octroyées entre 2001 et 2005 ont donc bénéficié à des activités économiques.

(222) Au regard des notions d'entreprise et d'activité économique, le financement de cette infrastructure aéroportuaire ainsi que de potentielles aides au fonctionnement sont donc essentiellement destinés à contribuer au financement de l'activité économique d'exploitation commerciale de l'aéroport exercée par la CCI, et sont donc susceptibles de relever du champ d'application des règles en matière d'aides d'État.

b) Cas particulier de subventions relatives aux missions régaliennes

(223) Comme indiqué dans le tableau 4, l'objet de la procédure formelle d'examen inclut des subventions (notamment du FIATA) ayant servi à financer différents investissements relatifs à la sûreté, à savoir des installations et dispositifs d'inspection et de filtrage des bagages de soute (IFBS), de contrôle des accès communs à la zone réservée locaux (CACZR) et d'inspection/filtrage des personnes, bagages cabine (IFPBC). Les investissements ont également visé à assurer une plus grande sécurité puisque des véhicules du service de sécurité et de lutte contre les incendies des aéronefs (SSLIA) ont été acquis. Ces différentes subventions ont été accordées en application du système général de financement des missions régaliennes dans les aéroports français décrit aux considérants 32 et suivants.

(224) Comme l'a rappelé la Commission dans les lignes directrices de 2014, la Cour de Justice a indiqué que les activités relevant en principe de la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives officielles de puissance publique ne sont pas de nature économique et n'entrent pas, en général, dans le champ d'application des règles en matière d'aides d'État ([43]). Selon les lignes directrices de 2014, des activités telles que le contrôle aérien, la police, les douanes, la lutte contre les incendies des aéronefs, les mesures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite et les investissements dans les infrastructures et les équipements nécessaires à ces activités sont considérées, en règle générale, comme ne présentant pas un caractère économique ([44]).

(225) Par ailleurs, les lignes directrices de 2014 précisent que pour ne pas constituer une aide d'État, le financement public d'activités de nature non économique doit rester strictement limité à la compensation des coûts engendrés par celles-ci et ne doit pas conduire à une discrimination indue entre les aéroports. Les lignes directrices précisent au sujet de cette deuxième condition que s'il est normal, en vertu d'un ordre juridique donné, que des aéroports civils aient à supporter certains coûts inhérents à leur exploitation, au contraire d'autres aéroports civils, ces derniers pourraient bénéficier d'un avantage, que ces coûts soient ou non liés à une activité considérée en général comme ne revêtant pas un caractère économique ([45]).

— *Sur la nature non économique des activités financées*

([42]) Lignes directrices de 2014, points 34 et 35.
([43]) Arrêt de la Cour dans l'affaire 118/85, Commission/Italie, ECLI:EU:C:1987:283, points 7 et 8, et arrêt de la Cour du 4 mai 1988, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, 30/87, ECLI:EU:C:1988:225, point 18.
([44]) Lignes directrices de 2014, point 35.
([45]) Lignes directrices de 2014, points 36 et 37.

(226) Les activités financées par le système général de financement des missions régaliennes dans les aéroports français, décrit aux considérants 32 et suivants, relèvent de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ([46]), des missions de police ([47]), du sauvetage et de la lutte contre l'incendie des aéronefs, ([48]) de la sécurité du trafic aérien ([49]), ainsi que de la protection de l'environnement humain et naturel ([50]). Ces activités peuvent légitimement être considérées comme relevant de la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives officielles de puissance publique. Par conséquent, la France peut légitimement considérer ces missions comme de nature «régalienne», autrement dit non économique, au regard du droit des aides d'État. Elle peut donc aussi prévoir un financement public pour compenser les coûts supportés par les gestionnaires d'aéroports pour l'exécution de ces missions dans la mesure où celle-ci est mise à leur charge par la législation nationale, et pourvu que ce financement ne donne lieu ni à surcompensation ni à discrimination entre les aéroports.

— *Sur la stricte compensation et la non-discrimination des financements*

(227) Il résulte de la description figurant aux considérants 32 et suivants que le système prévu par la législation française repose sur des mécanismes stricts de contrôle des coûts, à la fois ex ante et a posteriori, assurant que les gestionnaires d'aéroports ne reçoivent au travers de la taxe d'aéroport et du dispositif complémentaire que les montants strictement nécessaires à la couverture des coûts.

(228) De plus, ce système s'appliquant à tous les aéroports civils français, tant en ce qui concerne le champ des missions donnant lieu à compensation que les dispositifs de financement, la condition relative à l'absence de discrimination est ainsi remplie. En effet, si la législation française confie aux gestionnaires d'aéroports l'exécution de missions régaliennes, elle ne met pas le financement de ces missions à leur charge, mais à celle de l'État. Ainsi, la compensation des coûts afférant à ces missions par des fonds publics ne conduit pas à alléger des coûts que devraient normalement supporter les gestionnaires d'aéroports en vertu de l'ordre juridique français.

(229) Ce système national s'est appliqué à l'aéroport de La Rochelle depuis le début de la période sous examen. Ainsi, les financements reçus en application de ce système ne constituent pas des aides d'État en faveur de cet aéroport.

7.1.1.2. Ressources d'État et imputabilité à l'État

(230) Les collectivités locales et autorités publiques suivantes ont accordé des subventions à l'exploitant de l'aéroport de La Rochelle: l'État français, la Région Poitou-Charentes, le Département de Charente-Maritime, la Communauté d'Agglomération de La Rochelle et la CCI-service général de La Rochelle.

a) CCI-service général de La Rochelle

(231) Afin de déterminer si les ressources des chambres de commerce et d'industrie constituent des ressources d'État et si leur utilisation est imputable à l'État, la Commission observe tout d'abord que l'article L 710-1 du Code de commerce qualifie les chambres de commerce et d'industrie de «corps intermédiaire de l'État». Plus précisément, les chambres de commerce et d'industrie sont des établissements publics au sens du droit français. Aux termes de l'article L 710-1 du Code de commerce actuellement en vigueur, «CCI France, les chambres de commerce et d'industrie de région, les chambres de commerce et d'industrie territoriales et les groupements interconsulaires sont des établissements publics placés sous la tutelle de l'État et administrés par des dirigeants d'entreprise élus».

(232) Par ailleurs, l'article L 710-1 du Code de commerce précise les missions des chambres de commerce et d'industrie: «Le réseau [des chambres de commerce et d'industrie] et, en son sein, chaque établissement ou chambre départementale contribuent au développement économique, à l'attractivité et à l'aménagement des territoires ainsi qu'au soutien des entreprises et de leurs associations en remplissant, dans des conditions fixées par décret, toute mission de service public et toute mission d'intérêt général nécessaires à l'accomplissement de ces missions.

([46]) L'inspection filtrage des bagages de soute, l'inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine et le contrôle des accès communs à la zone réservée font partie de de cette catégorie.
([47]) Le contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique fait partie de cette catégorie.
([48]) Comme indiqué ci-dessus, ces trois catégories sont explicitement citées dans les lignes directrices de 2014 comme exemples d'activités non économiques.
([49]) La prévention du péril animalier fait partie de cette catégorie.
([50]) Les mesures de contrôles environnementaux relèvent de cette catégorie.

À cet effet, chaque établissement ou chambre départementale du réseau peut assurer, dans le respect, le cas échéant, des schémas sectoriels qui lui sont applicables:

1° Les missions d'intérêt général qui lui sont confiées par les lois et les règlements;

2° Les missions d'appui, d'accompagnement, de mise en relation et de conseil auprès des créateurs et repreneurs d'entreprises et des entreprises, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur en matière de droit de la concurrence;

3° Une mission d'appui et de conseil pour le développement international des entreprises et l'exportation de leur production, en partenariat avec l'agence mentionnée à l'article 50 de la loi n° 2003-721 du 1er août 2003;

4° Une mission en faveur de la formation professionnelle initiale ou continue grâce, notamment, aux établissements publics et privés d'enseignement qu'il ou elle crée, gère ou finance;

5° Une mission de création et de gestion d'équipements, en particulier portuaires et aéroportuaires;

6° Les missions de nature marchande qui lui ont été confiées par une personne publique ou qui s'avèrent nécessaires pour l'accomplissement de ses autres missions;

7° Toute mission d'expertise, de consultation ou toute étude demandée par les pouvoirs publics sur une question relevant de l'industrie, du commerce, des services, du développement économique, de la formation professionnelle ou de l'aménagement du territoire, sans préjudice des travaux dont il ou elle pourrait prendre l'initiative.».

(233) Ainsi, l'énoncé des missions des chambres de commerce et d'industrie, figurant à l'article L 710-1 du Code de commerce et cité ci-dessus, montre que la raison d'être et l'objectif premier des chambres de commerce et d'industrie réside dans les missions d'intérêt général que leur confie la loi, à savoir pour l'essentiel, la représentation des intérêts de l'industrie, du commerce et des services auprès des pouvoirs publics, le soutien aux entreprises locales, et le développement de l'attractivité et de l'aménagement des territoires. Les activités industrielles et commerciales des chambres de commerce et d'industrie sont annexes à l'exercice de leurs missions d'intérêt général, et visent à concourir à la réalisation de celles-ci.

(234) Cette disposition législative a évolué, depuis sa création en 2005 jusqu'à sa version actuelle mais ses principes fondamentaux sont demeurés inchangés. De même, les règles en vigueur avant la création de l'article L 710-1 du Code de commerce étaient basées sur ces mêmes principes. Ainsi, tout au long de la période d'examen, les chambres de commerce et d'industrie telle que la CCI sont demeurées des établissements publics institués par la loi, administrés par des dirigeants d'entreprises élus, et agissant sous tutelle de l'État. D'autre part, en tant que corps intermédiaires de l'État, ils sont demeurés investis de missions d'intérêt général consistant à représenter les intérêts de l'industrie, du commerce et des services auprès des autres pouvoirs publics nationaux et étrangers, à contribuer à l'attractivité et à l'aménagement des territoires ainsi qu'au soutien des entreprises.

(235) La Commission souligne également que les articles R 712-2 et suivants du Code de commerce soumettent les chambres de commerce et d'industrie à une tutelle exercée par les représentants de l'État. À ce titre, l'autorité de tutelle a accès à toutes les séances des assemblées générales des CCI et peut faire ajouter des sujets à l'ordre du jour de ces instances. L'autorité de tutelle doit également être destinataire de certaines catégories de délibération importantes fixées par la réglementation (concernant par exemple le budget, le recours à l'emprunt, l'octroi de garanties à des tiers, les cessions, prises ou extensions de participation financière dans des sociétés civiles ou commerciales etc.). Surtout, les délibérations relatives aux budgets primitifs, rectificatifs et exécutés ne sont exécutoires que dès lors qu'elles ont été approuvées, même tacitement, par l'autorité de tutelle.

(236) Par ailleurs, le budget général des chambres de commerce et d'industrie est abondé par des recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés. En effet, les ressources des chambres de commerce et d'industrie sont ainsi constituées en particulier de recettes fiscales (la taxe pour frais de chambres de commerce et d'industrie établie par l'article 1600 du Code général des impôts), de subventions ou encore de ressources commerciales provenant des activités de formation et de gestion d'infrastructures de transport. Ainsi, les chambres de commerce et d'industrie n'ont pas à compter sur leurs seules recettes commerciales pour faire face à leurs dépenses. Ceci tend à corroborer la conclusion selon laquelle les activités industrielles et commerciales des chambres de commerce et de l'industrie sont annexes à l'exercice de ces missions d'intérêt général, et visent à concourir à la réalisation de celles-ci.

(237) À la lumière de tout ce qui précède, les chambres de commerce et d'industrie telle que la CCI doivent être considérées comme des autorités publiques dont toutes les décisions, au même titre que celles de l'administration centrale de l'État ou des collectivités territoriales, doivent être considérées comme «imputables à l'État» au sens de la jurisprudence sur les aides d'État ([51]), et dont les ressources constituent des ressources d'État. Le Tribunal de l'Union européenne a d'ailleurs validé cette approche dans plusieurs arrêts concernant des aides versées par les CCI de Nîmes, Angoulême et Pau à des compagnies aériennes ([52]).

b) Collectivités locales

(238) Les ressources des collectivités locales ayant accordé des subventions à l'aéroport, à savoir la Région Poitou-Charentes, le Département de Charente-Maritime et la Communauté d'Agglomération de La Rochelle sont des ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ([53]). Par ailleurs, le comportement de telles collectivités tombe, au même titre que les mesures prises par le pouvoir central, dans le champ d'application de cet article si les conditions de cette disposition sont remplies ([54]). Ainsi, les décisions des collectivités territoriales examinées en l'espèce doivent être considérées comme imputables à l'État (au sens large) au sens de la jurisprudence sur les aides d'État.

(239) Les versements pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Rochefort ont été effectués par le Syndicat Mixte de l'Aéroport, qui réunissait diverses collectivités locales ([55]), et constituent donc également des ressources d'État dont l'octroi est imputable à l'État.

c) État

(240) Les subventions pour couvrir les missions dites régaliennes ont été financées par le FIATA, fonds géré par l'État, ou directement par le budget de l'État et constituent donc des ressources d'État dont l'utilisation est imputable à l'État.

(241) Le développement de l'infrastructure est en partie financé par le FEDER. Or, ce financement est considéré comme constituant des ressources d'État puisque son bénéfice est accordé sous le contrôle de l'État membre concerné ([56]). Il est également imputable à l'État dans la mesure où la décision de son utilisation est prise par les autorités françaises.

(242) Ainsi, toutes les mesures en faveur de l'aéroport de La Rochelle faisant l'objet du présent examen sont imputables à l'État et financées au moyen de ressources d'État.

7.1.1.3. Avantage sélectif

(243) Afin d'apprécier si une mesure étatique octroie un avantage à une entreprise aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, il convient de déterminer si l'entreprise en cause bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle

([51]) Par exemple, l'arrêt du Tribunal du 12 décembre 1996, Compagnie nationale Air France/Commission, T-358/94, ECLI:EU:T:1996:194, points 58 à 61, l'arrêt du Tribunal du 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais et Communauté d'agglomération de Douaisis/Commission, T-267/08 et T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, point 108.

([52]) Arrêt du Tribunal du 13 décembre 2018, Ryanair DAC/Commission, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, points 85 à 89; arrêt du Tribunal du 13 décembre 2018, Ryanair DAC/Commission, T-111/15, ECLI:EU:T:2018:954, point 89; arrêt du Tribunal du 13 décembre 2018, Ryanair DAC/Commission, T-165/15, ECLI:EU:T:2018:953, points 97 à 106.

([53]) Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 et T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, point 108.

([54]) Arrêt du Tribunal du 6 mars 2002, Diputación Foral de Álava e.a./Commission, T-127/99, T-129/99 et T-140/99, ECLI:EU:T:2002:59, point 142.

([55]) Le syndicat mixte réunissait jusqu'en 2007 le Conseil général de Charente-Maritime, la Communauté d'agglomération du Pays Rochefortais, la Communauté de communes du Pays Royannais, la Communauté de communes de l'Île d'Oléron, la Communauté de communes du Sud Charente et la Communauté de communes du bassin de Marennes.

([56]) En ce qui concerne la qualification des ressources du FEDER comme une aide d'État, voir la décision de la Commission du 22 novembre 2006, South Yorkshire digital region broadband project, aide d'État N 157/2006 (JO C 80 du 13.4.2007, p. 1), considérant 29, et décision de la Commission du 15 juin 2006, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, aide d'État N 44/2010 (JO C 215 du 21.7.2011, p. 21), considérants 69 à 70.

bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché ([57]). Il convient également de déterminer si la mesure en question peut être considérée comme une compensation de service public remplissant les conditions de l'arrêt Altmark ([58]).

a) Notion de service d'intérêt économique général et application de l'arrêt Altmark

(244) Il convient de s'interroger d'abord sur le point de savoir si les différentes mesures à examiner peuvent être considérées comme des compensations de service public, octroyées en vue de l'exploitation d'un authentique service d'intérêt économique général (SIEG).

(245) Il convient de rappeler à cet égard que l'arrêt rendu dans l'affaire Altmark, la Cour de justice a décidé que les compensations de service public ne constituaient pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE pour autant que quatre conditions cumulatives soient remplies. Premièrement, l'entreprise bénéficiaire doit réellement avoir la charge d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies. Deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis, de façon objective et transparente. Troisièmement, la compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable. Enfin, quatrièmement, lorsque le choix de l'entreprise chargée de l'exécution d'obligations de service public, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires, aurait encourus.

(246) Aux fins de l'application de ces conditions, le premier point à examiner est l'existence d'un authentique SIEG.

(247) Dans le cas présent, la France considère que la gestion de l'aéroport devrait être considérée dans son ensemble comme un SIEG. En particulier, la France a basé son argumentation relative à l'existence d'un authentique SIEG pour l'ensemble de l'aéroport de La Rochelle sur le fondement principal de la contribution de cette plateforme au dynamisme économique local. La France considère en effet que la mission de développement du trafic aérien, confiée à la CCI-aéroport par la CCI, «peut être considérée comme une obligation de service public au sens de la jurisprudence Altmark». Selon la France, cette mission concerne le «développement économique et touristique du territoire», lequel requerrait, selon la France, «i) l'accroissement des flux de passagers, générateur de recettes et d'emplois pour l'économie régionale […] et ii) le développement de la zone d'activités située au droit de l'aéroport». Au sujet de cette zone d'activité, la France cite plusieurs entreprises qui y sont implantées et indique qu'en vertu de l'article L 170-1 du Code de commerce, la CCI a «une mission de création et de gestion d'équipements, en particulier portuaires et aéroportuaires» ([59]).

(248) La Commission ne partage pas cette position. En effet, aux fins d'analyser la mesure dans laquelle la gestion d'un aéroport est un SIEG, il est important d'analyser le besoin d'intérêt général auquel répond cette activité.

(249) Le point 69 des lignes directrices de 2014 précise que, «pour pouvoir être qualifiée de SIEG, une activité doit présenter certaines caractéristiques spécifiques par rapport à des activités économiques ordinaires». En effet, selon la jurisprudence de la Cour, les SIEG sont des services qui présentent des caractères spécifiques par rapport à ceux des autres activités de la vie économique ([60]) et les entreprises chargées d'un SIEG sont chargées d'une «mission particulière» ([61]). En règle générale, une «mission de service public particulière» implique la prestation d'un service qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions ([62]).

([57]) Arrêt du 14 février 1990, France/Commission, 301/87, ECLI:EU:C:1990:67, point 41.

([58]) Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) Observations de la France sur la décision d'ouverture.

([60]) Voir l'arrêt de la Cour du 10 décembre 1991, Merci convenzionali porto di Genova, C-179/90, ECLI:EU:C:1991:464, point 27; arrêt du 17 juillet 1997, GT-Link A/S, C-242/95, ECLI:EU:C:1997:376, point 53, et arrêt du 18 juin 1998, Corsica Ferries France SA, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, point 45.

([61]) Voir, notamment l'arrêt du 27 mars 1974, BRT/SABAM, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25.

([62]) Voir Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4), points 46 et 47.

(250) Le point 69 des lignes directrices de 2014 précise également que «l'objectif d'intérêt général poursuivi par les autorités publiques ne saurait être que le seul développement de certaines activités économiques ou de zones économiques comme le prévoit l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité» ([63]). Il n'est pas contesté qu'en améliorant l'accessibilité d'une région, en particulier lorsqu'il rompt son isolement, un aéroport puisse avoir des répercussions positives sur le développement économique local. Toutefois, le simple fait que la présence et l'activité d'un aéroport soient génératrices d'emplois directs et indirects et stimulent l'activité d'entreprises locales, notamment dans le secteur du tourisme, ne saurait être considéré comme un critère pertinent aux fins d'établir l'existence d'un authentique SIEG.

(251) Ainsi, la contribution de l'aéroport de La Rochelle au dynamisme économique local sur laquelle la France a principalement mis l'accent à l'appui de sa thèse relative à l'existence d'un authentique SIEG, n'est pas en soi un facteur pertinent tant qu'elle est considérée indépendamment de la contribution de cet aéroport à l'accessibilité de la région.

(252) Par ailleurs, le point 72 des lignes directrices prévoit que: «En ce qui concerne les aéroports, la Commission considère qu'il est possible, dans des cas dûment justifiés, de considérer la gestion d'un aéroport dans son ensemble comme constituant un SIEG. […] la Commission considère que tel ne peut être le cas que si une partie de la zone potentiellement desservie par cet aéroport serait, sans celui-ci, isolée du reste de l'Union dans une mesure qui serait préjudiciable à son développement social et économique. Une telle appréciation doit tenir dûment compte de l'existence d'autres modes de transport, et plus particulièrement de services ferroviaires à grande vitesse ou de liaisons maritimes par transbordeurs» ([64]).

(253) En ce qui concerne la contribution de l'aéroport de La Rochelle à l'accessibilité de la région, il convient de noter que La Rochelle est reliée, par exemple, à Paris et Bordeaux par des services ferroviaires fréquents, avec des temps de trajet respectifs d'environ 3 heures et 2 heures 30. S'agissant du réseau routier, la ville de La Rochelle est située à proximité des autoroutes A837, A10 et A83, qui la relient directement à plusieurs grandes métropoles françaises, notamment Bordeaux et Nantes. À la lumière de ces éléments, il ne peut être soutenu qu'une partie de la zone potentiellement desservie par l'aéroport de La Rochelle serait, sans celui-ci, isolée du reste de l'Union dans une mesure préjudiciable à son développement économique et social.

(254) Enfin, il ressort des observations de la France que cette dernière n'a pas répondu à l'observation formulée dans la décision d'ouverture remettant en cause son argumentation relative à l'existence d'un authentique SIEG pour l'ensemble de l'aéroport de La Rochelle. En effet, la Commission avait affirmé que la gestion de l'aéroport de La Rochelle «inclut également les activités non directement liées aux activités de base de l'aéroport telles que la construction, le financement, l'exploitation et la location d'espaces et de biens immobiliers, tant pour des bureaux et le stockage, que pour les hôtels, les entreprises industrielles dans l'enceinte de l'aéroport, ainsi que les magasins, les restaurants et les parkings. Enfin, alors que les autorités françaises considèrent que toutes les activités des aéroports en question constituent des obligations de service public, il n'est pas prévu que les recettes des activités commerciales fassent l'objet de comptes séparés». En considérant que ces activités non directement liées aux activités de base de l'aéroport font partie des obligations de service public, la France a ignoré le fait que ces activités ne présentent pas des caractères spécifiques par rapport aux autres activités économiques, et que les opérateurs économiques assument les mêmes prestations desdits services dans la même mesure ou dans les mêmes conditions à l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire qu'à l'intérieur. Par conséquent, en considérant que l'ensemble des activités de la plateforme aéroportuaire constituent des obligations de service public, la France a commis une erreur manifeste d'appréciation dans la définition du SIEG.

(255) La Commission relève d'ailleurs que les documents comptables de l'aéroport fournis, notamment le plan financier 2001-2014, ne distinguent pas les activités de base de l'aéroport de celles n'en relevant pas. Il apparaît au contraire que les déficits d'exploitation relevés pour la période sous examen ont été compensés a posteriori par les avances de trésorerie fournies par la CCI-service général également visées par la présente décision. Ces compensations visaient à atteindre l'équilibre comptable sans distinction entre les activités de base de l'aéroport.

(256) Ainsi, au vu de tout ce qui précède, à la lumière des arguments présentés par la France, la Commission estime que la France a commis une erreur manifeste d'appréciation en prétendant que la gestion de l'aéroport de La Rochelle était, dans son ensemble, un SIEG. En particulier, l'activité du gestionnaire de l'aéroport de La Rochelle consistant à accueillir des vols commerciaux de transport de voyageurs dans cet aéroport ne saurait être considérée comme un authentique SIEG. Il en résulte que, dans la mesure où les différentes mesures de soutien financier faisant l'objet du

([63]) Voir également la décision de la Commission du 16 novembre 2004, France, Projet de réseau de télécommunication haut débit des Pyrénées-Atlantiques, aide d'État N 3881/2004 (JO C 162 du 2.7.2005, p. 5), considérant 53.

([64]) Lignes directrices de 2014, point 72.

présent examen visaient à financer l'exploitation de l'activité de l'aéroport dans son ensemble, elles ne peuvent être considérées comme des compensations financières octroyées en vue de la gestion d'un authentique SIEG.

(257) Par ailleurs, à supposer que la gestion de l'aéroport de La Rochelle ait pu valablement, en tout ou partie, être qualifiée de SIEG, les mesures en cause n'en rempliraient pas pour autant les conditions cumulatives de l'arrêt Altmark. En effet, elles ne remplissent pas les première, deuxième et quatrième conditions de cet arrêt, comme il sera démontré ci-après à la lumière de la communication relative à l'application des règles en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de SIEG ([65]) (ci-après «la Communication SIEG»).

— *Obligations de service public clairement définies à la charge de l'entreprise (première condition)*

(258) Selon l'arrêt Altmark, l'entreprise bénéficiaire doit avoir été effectivement chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies.

(259) Dans la mesure où la France a commis une erreur manifeste d'appréciation en qualifiant la gestion de l'aéroport dans son ensemble de SIEG, et que les mesures faisant l'objet du présent examen ont servi à financer l'exploitation de l'aéroport dans son ensemble, la première condition de l'arrêt Altmark n'est pas remplie.

(260) De plus, selon la Communication SIEG ([66]), pour que la première condition de l'arrêt Altmark soit satisfaite, la mission de service public doit être confiée au moyen d'un ou plusieurs actes qui, selon la législation des États membres, peuvent prendre la forme d'actes législatifs ou réglementaires, ou encore de contrats. De plus, l'acte ou la série d'actes doivent préciser au minimum le contenu et la durée des obligations de service public, l'entreprise et, s'il y a lieu, le territoire concerné, la nature de tout droit exclusif ou spécial octroyé à l'entreprise par l'autorité en cause, les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation et les modalités de récupération des éventuelles surcompensations ainsi que les moyens d'éviter ces dernières. Les seuls actes produits par la France qui pourraient éventuellement remplir cette fonction sont l'article L 170-1 du Code de commerce, les décisions de la CCI du 21 février 2003 et 25 juin 2004, ainsi que la procédure de définition du budget accordé à l'aéroport, établie par la circulaire n° 111 du 30 mars 1992 ([67]) (ci-après, «la circulaire n° 111») censées présenter des garanties de nature à éviter toute surcompensation.

(261) Toutefois, il apparaît qu'aucun de ces actes ne définit clairement les obligations de service public. En particulier, ces actes ne précisent pas le contenu, la durée des obligations de service public et les modalités de calcul et de révision d'un quelconque mécanisme de compensation financière. Ainsi, ces actes ne répondent pas aux exigences de la première condition de l'arrêt Altmark, indépendamment même du fait que les obligations imposées à la CCI-aéroport ne relèvent pas d'un authentique SIEG.

— *Paramètres de la compensation établis préalablement, de façon objective et transparente (deuxième condition)*

(262) Les subventions ponctuelles et les avances remboursables reçues par la CCI-aéroport sont toutes des mesures ponctuelles, octroyées au fil de l'eau pour couvrir des coûts d'investissement qui se sont révélés nécessaires et financer le déficit d'exploitation de l'aéroport. Elles ne résultent donc pas de paramètres de calcul qui auraient été définis préalablement.

(263) Il convient de noter que les missions de la CCI-aéroport pour la période allant de 2000 jusqu'en 2012 sont établies par ses textes de référence. Or, ces actes ne prévoient pas de mécanisme de compensation financière en faveur de la CCI sur le fondement de paramètres établis préalablement, de façon objective et transparente.

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

([66]) Ibidem, point 52.

([67]) Circulaire n° 111 du 30 mars 1992 fixant les règles budgétaires, comptables et financières applicables à l'ACFCI, aux CRCI, aux CCI et aux GIC.

(264) Par ailleurs, la procédure d'établissement de la compensation, contenue d'après la France dans la procédure de définition du budget accordé à l'aéroport, établie par la circulaire n° 111 ne prévoit pas davantage de mécanisme de compensation financière au bénéfice de l'exploitant.

(265) Ainsi, les mesures de soutien financier octroyées à la CCI-aéroport ne remplissent pas la deuxième condition de l'arrêt Altmark.

— *Juste compensation des coûts engendrés par les obligations de service public (troisième condition)*

(266) La compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

(267) Il n'est pas prévu que la CCI paie une compensation supplémentaire pour l'utilisation commerciale des éventuelles infrastructures supplémentaire financées par la région.

(268) La France affirme que ces infrastructures supplémentaires sont nécessaires à l'exécution des missions de service public et que leur réalisation fait partie de l'équilibre économique. Cependant, il semble que ces installations soient inhérentes à l'activité économique d'exploitation de l'aéroport et visent notamment son développement. Ainsi, ils ne répondent pas au critère d'intérêt général décrit ci-dessus.

(269) Ainsi, la compensation ne remplit pas la troisième condition de l'arrêt Altmark. Même si les conditions de l'arrêt Altmark sont cumulatives, et qu'il suffit qu'une de ces conditions ne soit pas remplie pour que la Commission ne puisse exclure la présence d'un avantage en faveur du gestionnaire de l'aéroport, la Commission va encore analyser la quatrième condition de l'arrêt Altmark.

— *Modalités de sélection du prestataire de services (quatrième condition)*

(270) La quatrième condition Altmark prévoit que la compensation accordée doit résulter d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité (premier sous critère) ou bien être établie en prenant comme référence une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires (second sous-critère).

(271) La CCI n'a pas été choisie pour gérer l'aéroport à l'issue d'une procédure d'appel d'offres et la Commission ne dispose d'aucun élément indiquant que les montants des mesures de soutien financier dont elle a bénéficié aient pu être déterminés sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires, aurait encourus.

(272) Ainsi, les mesures de soutien financier octroyées à la CCI-aéroport ne remplissent pas la quatrième condition de l'arrêt Altmark.

(273) Les quatre conditions de l'arrêt Altmark n'étant pas remplies, les différentes mesures en faveur du gestionnaire de l'aéroport ne peuvent être considérées comme des compensations de service public, octroyées en vue de l'exploitation d'un SIEG. La Commission ne peut donc, à ce stade, exclure la présence d'un avantage en faveur du gestionnaire de l'aéroport.

b) Analyse de l'existence d'un avantage économique sélectif

1) Subventions d'équipement

(274) S'agissant des subventions d'équipement pour un montant total d'environ 3 millions d'EUR, qui ont porté sur la création d'une nouvelle salle d'embarquement et d'arrivée, le renforcement, l'allongement et l'élargissement de la piste, le renforcement et l'élargissement du taxiway, le renforcement et l'extension du parking avions ainsi que la création d'un bassin de décantation pour la mise aux normes de l'aéroport au regard de la loi sur l'eau, la France n'a pas avancé d'arguments permettant de considérer que les différentes collectivités publiques ayant octroyé ces subventions pouvaient s'attendre à un retour sur investissement de nature à satisfaire un opérateur en économie de marché qui aurait agi à leur place. Il apparaît plutôt que le versement des subventions d'équipement par les différentes collectivités publiques avait pour objectif de contribuer au développement régional, ces collectivités publiques intervenant ainsi dans le cadre de leurs missions de service public.

(275) Au vu de ce qui précède, les subventions d'équipement ne satisfont pas au critère de l'opérateur en économie de marché. Les subventions d'équipement ont donc conféré un avantage économique à la CCI-aéroport. Ces subventions ont en effet allégé les coûts d'investissements qu'aurait dû supporter la CCI-aéroport sans perspectives de retour sur investissement suffisant pour les collectivités qui ont accordé ces subventions. En outre, dans la mesure où les avantages ont bénéficié à une seule entreprise, ils sont sélectifs.

2) Avances remboursables

(276) S'agissant des avances remboursables pour un montant total de 8,77 millions d'EUR, il convient tout d'abord de noter qu'elles sont équivalentes à des prêts à taux nul octroyés par le service général de la CCI à la CCI-aéroport. Selon la France, il convient de considérer qu'une avance constituerait en réalité un apport en compte courant que ferait un actionnaire à sa filiale. Elle ajoute qu'un actionnaire privé ne procède pas à une analyse de rentabilité pour de telles avances puisqu'il s'agirait en réalité d'un prêt visant à permettre à sa filiale de développer ses activités au profit de son actionnaire. De son point de vue, cela se trouve d'autant plus vrai en l'espèce, qu'il s'agit d'un transfert financier entre services de la même entité juridique, à savoir la CCI. Le risque financier de ces avances serait donc, d'après la France, nul pour la CCI puisqu'elle est propriétaire des terrains et de l'infrastructure dont la valeur excède largement le montant des avances ([68]). Un tel argument ne pourrait être pertinent que si, en octroyant ces avances pour permettre la poursuite du fonctionnement de l'aéroport de La Rochelle, la CCI pouvait s'attendre à ce que celui-ci génère à plus ou moins long terme une rentabilité qui permette à la CCI non seulement de se faire rembourser ces avances, mais de surcroît, de recevoir un «retour sur investissement» rémunérant les capitaux engagés, au travers d'éventuels bénéfices réalisés par l'aéroport.

(277) La Commission a donc interrogé la France au sujet des bénéfices que la CCI pouvait attendre de l'octroi de ces avances remboursables. Or, dans sa réponse ([69]), la France n'a produit aucune étude ou analyse de nature à établir l'existence d'un hypothétique bénéfice attendu de l'octroi de ces subventions. Elle s'est contentée de faire référence aux textes qui instituent son rôle de propriétaire qui met tous les moyens en œuvre pour assurer le développement à long terme de sa plate-forme.

(278) Au moment où elle a octroyé les différentes avances remboursables, la CCI ne disposait pas des garanties suffisantes permettant de s'attendre à ce que l'exploitation de l'aéroport devienne rentable et permette à la CCI-aéroport de rembourser les avances consenties tout en dégageant une marge bénéficiaire propre à rémunérer les capitaux engagés par le service général de la CCI. En effet, les avances remboursables ont été octroyées à partir de 2001. À cette époque, le résultat comptable de l'aéroport était déjà négatif. Finalement, en l'absence des avances remboursables, les résultats de la CCI-aéroport auraient été encore plus mauvais, excluant ainsi toute perspective de rémunération des capitaux investis.

(279) Au vu de tous ces facteurs, la CCI ne pouvait estimer probable que les capitaux qu'elle avait engagés au travers des avances consenties à la CCI-aéroport puissent être rémunérés de quelque façon que ce soit, à plus ou moins brève échéance. La CCI pouvait même légitimement nourrir de sérieux doutes quant à l'éventualité que la CCI-aéroport soit un jour en mesure de rembourser la CCI.

(280) Par ailleurs, s'il était prévu que le remboursement des avances débute en 2014, il n'était pas prévu qu'il verse un quelconque taux d'intérêt rémunérant correctement le crédit octroyé par la CCI à son service aéroport.

(281) Compte tenu de tout ce qui précède, la CCI ne s'est pas comportée vis-à-vis de son service aéroport comme un opérateur en économie de marché guidé par des perspectives crédibles et documentées de rentabilité.

(282) En conclusion les avances remboursables ont conféré un avantage économique à la CCI-aéroport. En outre, dans la mesure où ces avantages ont chacun été octroyés à une seule entreprise, ils sont sélectifs.

3) Surfacturation présumée des services fournis par la CCI à l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant

(283) S'agissant de la surfacturation présumée des services fournis par la CCI à l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant, la France allègue que cela a été fait aux termes d'un marché de prestations de service conclu en partenariat avec la CCI de Rochefort. En effet, selon la France, la CCI a été sélectionnée pour la gestion de l'aéroport de Rochefort au terme d'une procédure de mise en concurrence en date du 11 juillet 2001.

([68]) Lettre de la France du 18 novembre 2015.
([69]) Lettre de la France du 26 mai 2014.

(284) Lorsqu'une vente de services est effectuée à l'issue d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle, conformément aux principes du TFUE relatifs aux marchés publics, il peut être présumé que cette vente est conforme aux conditions de marché ([70]).

(285) Dans le cas d'espèce, la France a apporté des éléments qui démontrent que l'appel d'offres était: i) compétitif, vu que tous les soumissionnaires pouvaient participer à l'appel d'offres; ii) transparent, vu qu'il a été publié dans le journal et que tous les soumissionnaires étaient dûment informés; iii) non discriminatoire vu que les critères de sélection étaient objectifs et spécifiés en avance; et iv) inconditionnel vu qu'il y avait pas de conditions spécifiques. Par ailleurs, le critère de sélection était lié au prix.

(286) Au vu de ce qui précède, les informations mises à la disposition de la Commission démontrent que cette procédure d'adjudication a bien été ouverte, transparente et inconditionnelle. La Commission conclut donc que le prix des prestations fournies par la CCI constitue bien un prix de marché qui ne confère pas un avantage à la CCI.

4) Sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport

— *Période 2001-2005*

(287) Les informations mises à disposition de la Commission indiquent qu'entre 2001 et 2005 les paiements étaient des montants forfaitaires et qu'il n'y avait pas de clé de répartition analytique établie sur la base de critères objectifs. Même si les explications de la France suggèrent que les montants forfaitaires étaient accordés aux conditions du marché, plusieurs éléments jettent le doute sur l'absence d'aide d'État, notamment l'absence de clé de répartition analytique.

(288) En particulier, entre 2001 et 2005, les paiements effectués par la CCI-aéroport en contrepartie des services fournis par le service général de la CCI étaient environ 50 % moins élevés que les paiements effectués pour les mêmes services pour la période 2006 à 2012 (voir tableau 5), avec une augmentation brutale au moment de l'introduction de la clé de répartition. La mise en place d'une clé de répartition analytique à partir de 2006 a ainsi révélé que les services octroyés par le service général de la CCI étaient manifestement sous-facturés. La Commission conclut donc que la sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport entre 2001 et 2005 a apporté un avantage économique sélectif à la CCI-aéroport.

— *Période 2006-2012*

(289) S'agissant de la sous-facturation présumée des services fournis par le service général de la CCI à l'aéroport entre 2006 et 2012, la France allègue que le coût des prestations communes aux différents services de la CCI, comme des prestations de structure liées à la comptabilité, à l'informatique, aux ressources humaines, etc., était ventilé entre lesdits services selon une clé de répartition analytique et était ainsi réparti sur la base de critères objectifs. La France allègue également que la CCI a fait une analyse détaillée en fonction de l'évolution du volume d'activité traité et que cette clé de répartition est en parfaite adéquation avec l'évolution du trafic de l'aéroport. De plus, la France allègue qu'un contrôle de l'application de la clé de répartition a été effectué chaque année, étant donné que les comptes de la CCI sont validés par un co-commissariat aux comptes du fait de la consolidation du groupe CCI.

(290) La Commission considère que, pour la période 2006-2012, la France a bien démontré qu'il y avait en effet une clé de répartition mise en place, basée sur six critères objectifs et pertinents en fonction des services fournis par le service général de la CCI à l'aéroport:

— pour l'administration générale de l'aéroport, le coût du sous-service «Elus» était calculé en fonction du nombre d'ordres du jour traité pour les réunions des bureaux et assemblés générales concernant l'aéroport et le pourcentage obtenu était appliqué aux coûts de la Présidence de la CCI; le coût du service «Direction Générale» est calculé en fonction du temps passé par le Directeur Général en réunions décisionnelles, avec les représentants du personnel, en suivi d'investissements, etc. Vu ce qui précède, la Commission conclut que les services correspondent aux besoins et sont facturés aux coûts des services. De plus, les informations mises à disposition de la Commission démontrent que la clé de répartition a été correctement appliquée,

([70]) Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, points 89 et suivants (JO C 262 du 19.7.2016, p. 1).

— communication: le coût du service était calculé en fonction du temps passé pour chaque service de la CCI,

— comptabilité et contrôle de gestion: le coût du service était calculé en fonction du pourcentage du nombre de lignes comptables enregistrées,

— informatique: le coût du service était calculé en fonction du nombre de postes informatiques en place (prestation d'achats, maintenance, analyse et mise en place des évolutions matérielles et logicielles, etc.),

— ressources humaines: le coût du service était calculé en fonction de l'effectif permanent de l'aéroport,

— service projet: le coût du service était calculé en fonction du temps passé par le service suivant les grands investissements (dont l'extension de la salle d'embarquement, l'aérogare) au coup par coup en fonction des projets et des appels d'offres.

(291) Ces critères sont objectifs et pertinents, étant donné qu'ils portent sur le temps passé et le travail effectivement réalisé.

(292) Par ailleurs, la Commission considère que la France a démontré que la clé de répartition a été correctement appliquée puisque tous les ans, les clés sont observées pour garantir un résultat le plus proche de la réalité. De plus, la conceptualisation et le choix des critères et le mode de calculs font aussi l'objet d'un contrôle des commissaires aux comptes.

(293) Étant donné ce qui précède, la Commission conclut que la sous-facturation présumée des services fournis par le service général de la CCI à l'aéroport entre 2006 et 2012 ne confère pas d'avantage à l'aéroport et donc ne constitue pas une aide.

5) Contributions financières des différentes collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions mises en œuvre par l'aéroport de La Rochelle

(294) La Commission considère que les contributions financières des collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions mises en œuvre par l'aéroport de La Rochelle doivent être analysées comme constituant un soutien au financement de l'exploitation de l'aéroport et non pas comme un financement des compagnies aériennes.

(295) Les autorités françaises et la CCI considèrent en revanche que ces contributions doivent être analysées comme des achats de prestations de marketing de la part des collectivités locales et donc comme un financement des compagnies aériennes. La CCI avance en effet que les collectivités se sont jointes aux contrats de marketing pour atteindre les objectifs qu'elles se sont fixés dans le cadre de leur missions d'intérêt général et en particulier pour bénéficier d'une baisse de prix d'AMS dans le cadre d'un achat groupé ([71]). De même, les autorités françaises considèrent que l'aéroport a servi de centrale d'achat ([72]).

(296) Toutefois, l'analyse des faits ne permet pas de confirmer la version avancée par les autorités françaises et la CCI. Plusieurs éléments indiquent en effet que les contributions des collectivités locales doivent être analysées comme un financement de l'exploitation de l'aéroport.

(297) D'une part, comme indiqué dans les lignes directrices de 2014, il n'est pas rare que des opérateurs aéroportuaires offrent des incitations aux compagnies aériennes sous la forme de soutien à la commercialisation. C'est en particulier le cas des aéroports régionaux qui peuvent avoir plus de difficulté à attirer des compagnies aériennes que les aéroports situés à proximité de grandes villes. Les coûts liés aux accords de marketing avec des compagnies aériennes peuvent donc être considérés comme des coûts d'exploitation normaux d'un exploitant aéroportuaire ([73]). En conséquence, les contributions des collectivités locales ont servi à couvrir une part des dépenses d'exploitation normales de l'aéroport de La Rochelle.

(298) D'autre part, les contributions des collectivités locales ont été accordées à l'aéroport de La Rochelle qui les a utilisées afin de développer son activité économique en concluant des contrats de services marketing en son propre nom avec des compagnies aériennes. De plus, les éléments suivants indiquent que ces contributions ne constituent pas des achats de prestations de marketing de la part des collectivités locales.

([71]) Observations de la CCI du 10 juin 2014, page 27.
([72]) Note des autorités françaises du 11 avril 2018, page 9.
([73]) Voir décision de la Commission du 11 novembre 2016, SA.24221, Klagenfurt airport — Aid to Ryanair and other airlines, considérant 237.

(299) Tout d'abord, comme précisé à la section 3.1.1.5, ces contributions ont été versées dans le cadre de conventions entre la CCI d'une part et le Département de Charente-Maritime, la Communauté d'agglomération de La Rochelle et la Région Poitou-Charentes d'autre part. Or, ces conventions ne précisent ni le type d'actions de promotion qui seront engagées par la CCI ni les prestataires en charge de ces actions de promotion. En particulier, ces conventions ne mentionnent pas le fait que les prestataires de ces actions de promotion seront des compagnies aériennes ou leurs filiales. Dans ses observations du 4 juin 2012, la CCI précise d'ailleurs que «l'aéroport souligne que les collectivités publiques, lorsqu'elles s'engagent à soutenir les actions de promotions marketing de l'aéroport de La Rochelle, n'entendent aucunement se lier à un opérateur de services marketing particulier, ce qui ressort à suffisance des conventions de marketing qu'elles concluent, le nom de l'opérateur desdits services n'y étant même pas mentionné» ([74]). Il apparaît ainsi que la CCI a bénéficié d'une importante autonomie s'agissant du choix du type d'actions de promotion et des prestataires de ces services.

(300) Ensuite, les différents contrats marketing conclus par la CCI avec les différentes compagnies aériennes et leurs filiales ne mentionnent à aucun moment la participation des collectivités locales au financement des actions marketing de la CCI.

(301) Enfin, il apparaît que, dans certains cas, la CCI a conclu des contrats marketing avec des compagnies aériennes sans avoir la garantie juridique de recevoir les subventions de la part des autorités publiques. Par exemple, la CCI a conclu plusieurs contrats marketing avec des compagnies aériennes entre 2004 et 2006 sur la base d'un plan d'affaires prévoyant une contribution financière annuelle du Département de Charente-Maritime de 144 500 EUR. Or, le Département de Charente-Maritime n'a finalement versé aucune contribution financière.

(302) Ces différents éléments indiquent ainsi que les contributions des différentes collectivités locales doivent être analysées comme constituant un financement des coûts opérationnels de l'aéroport.

7.1.1.4. Distorsion de concurrence et affectation de la concurrence et du commerce entre les États membres

(303) La Commission avait émis des doutes dans la décision d'ouverture sur le fait que l'aéroport de La Rochelle puisse entrer en concurrence avec d'autres plates-formes aéroportuaires situées aux alentours de l'aéroport de La Rochelle, telles que les aéroports d'Angoulême, de Rochefort et de Niort.

(304) En vertu du point 25 des lignes directrices de 2014, la zone d'attraction d'un aéroport donné est un marché géographique situé, en principe, dans un rayon de quelque 100 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 60 minutes environ en voiture, bus, train ou train à grande vitesse. Le point 25 des lignes directrices de 2014 précise toutefois que la zone d'attraction d'un aéroport donné peut varier et doit tenir compte des spécificités de chaque aéroport. En effet, les dimensions et la configuration de la zone d'attraction varient d'un aéroport à l'autre et sont fonction de diverses caractéristiques de l'aéroport, notamment i) son modèle d'exploitation, ii) sa localisation et iii) les destinations qu'il dessert.

(305) S'agissant de l'aéroport d'Angoulême, la Commission relève d'abord que cet aéroport se trouve à plus de deux heures en voiture et à 150 km de l'aéroport de La Rochelle. Ainsi, la distance entre ces deux aéroports est significativement supérieure à celle fixée par le point 25 des lignes directrices de 2014, ce qui est en principe de nature à exclure l'aéroport d'Angoulême de la zone d'attraction de La Rochelle. La Commission relève également que les aéroports de La Rochelle et d'Angoulême ont des modèles d'exploitation relativement différents. En effet, durant la période considérée (2001-2012), les activités aéroportuaires de La Rochelle ont été fondées principalement sur le transport de passagers sur des lignes régulières vers des destinations européennes opérées par des compagnies aériennes à bas coûts telles que Ryanair ou easyJet (voir considérant 29). En revanche, les activités aéroportuaires d'Angoulême ont considérablement varié pendant cette période: i) entre 2004 et 2007, une seule ligne régulière domestique (à obligations de service public) était opérée entre Angoulême et Lyon; ii) entre 2008 et 2009, une seule ligne régulière à destination de Londres-Stansted a été opérée d'avril à octobre par Ryanair; iii) entre 2010 et 2011, aucune ligne régulière n'a été opérée depuis l'aéroport d'Angoulême ([75]).

([74]) Observations de la CCI du 4 juin 2012, paragraphe 34.

([75]) Voir décision de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, de la SNC-Lavalin, de Ryanair et de Airport Marketing Services (JO L 201 du 30.7.2015, p. 48), considérants 15 et 16.

(306) La Commission relève par ailleurs qu'au cours de la période considérée (2001-2012), les deux destinations desservies depuis l'aéroport d'Angoulême (Lyon et Londres-Stansted) ont également été desservies depuis l'aéroport de La Rochelle en parallèle. S'agissant de la destination Londres-Stansted, la Commission relève qu'entre 2008 et 2009, Ryanair exploitait cette destination au départ des deux aéroports, ce qui pourrait indiquer que les compagnies aériennes les considèrent comme des marchés distincts. La fermeture de la liaison vers Angoulême n'a d'ailleurs pas entrainé de report de passagers sur la ligne La Rochelle-Londres-Stansted.

(307) Ainsi, la Commission considère que l'aéroport de La Rochelle ne se situe pas dans la zone d'attraction de l'aéroport d'Angoulême.

(308) S'agissant des plateformes de Niort et de Rochefort, la Commission relève que ces deux aéroports sont situés à respectivement 60 minutes de voiture (75 km) et 50 minutes en voiture (54 km) de l'aéroport de La Rochelle. Toutefois, comme rappelé au considérant 304, la zone d'attraction d'un aéroport donné peut varier et doit également tenir compte d'autres caractéristiques de l'aéroport, telles que son modèle d'exploitation et les destinations desservies. S'agissant du modèle d'exploitation, les activités aéroportuaires de La Rochelle — fondées principalement sur le transport de passagers sur des lignes régulières opérées par des compagnies aériennes commerciales de grande ampleur telles que Ryanair ou easyJet — diffèrent fondamentalement de celles des aéroports de Niort et de Rochefort. Comme l'a souligné la France, ces deux plateformes sont principalement dédiées aux activités d'aéroclubs et d'aviation légère et n'accueillent pas de transporteurs aériens publics. Par ailleurs, ces deux plateformes ne sont dotées d'aucun service permettant l'accueil de compagnie aérienne pour l'opération de liaisons régulières ([76]), contrairement à l'aéroport de La Rochelle qui accueille plusieurs compagnies aériennes offrant des liaisons régulières vers plusieurs destinations en France et en Europe.

(309) Ainsi, la Commission considère que les aéroports de Niort et de Rochefort ne sont pas substituables à celui de La Rochelle en tant que plateforme de transport de passagers sur des lignes régulières opérées par des compagnies aériennes commerciales de grande ampleur.

(310) La Commission considère néanmoins que l'aéroport de La Rochelle est en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires, même celles situées en dehors de sa zone d'attraction. Les gestionnaires d'aéroports de l'Union sont en concurrence les uns avec les autres pour attirer des compagnies aériennes. En effet, les compagnies aériennes déterminent les liaisons qu'elles exploitent et les fréquences correspondantes en fonction de différents critères. Ces critères comprennent la clientèle potentielle qu'elles peuvent espérer sur ces liaisons mais également les caractéristiques des aéroports situés aux extrémités de ces liaisons.

(311) Les compagnies aériennes examinent notamment des critères tels que la nature des services aéroportuaires fournis, la population ou l'activité économique autour de l'aéroport, la congestion, l'existence d'un accès par voie terrestre, ou encore le niveau des redevances et les conditions commerciales générales d'utilisation des infrastructures aéroportuaires et des services (y compris l'existence et le montant des incitations et mesures de soutien à la commercialisation offertes aux compagnies aériennes). Le niveau des redevances, incitations et mesures de soutien est un élément significatif dans la mesure où des fonds publics alloués à un aéroport pourraient être utilisés afin d'attirer des compagnies aériennes et, partant, avoir un effet de distorsion important sur la concurrence.

(312) Par conséquent, les compagnies aériennes allouent leurs ressources, notamment en matière d'appareils et d'équipage, entre différentes liaisons en prenant en compte, entre autres, les services offerts par les gestionnaires d'aéroports et le prix facturé par ceux-ci pour ces prestations.

(313) Il ressort de ces éléments que les différentes mesures qui ont été prises en faveur de l'aéroport de La Rochelle et font l'objet du présent examen sont susceptibles, pour autant qu'elles aient conféré un avantage économique à cette entreprise, d'avoir renforcé la position de cette dernière par rapport aux autres gestionnaires d'aéroports européens. Par conséquent, ces mesures sont susceptibles d'avoir faussé la concurrence et affecté les échanges entre États membres.

7.1.1.5. Conclusion sur l'existence de l'aide

(314) Les subventions relatives aux missions régaliennes ainsi que la sous-facturation présumée des services fournis par le service général de la CCI à l'aéroport entre 2006 et 2012 ne constituent pas des aides d'État. Les subventions d'équipement, la sous-facturation des services fournis par la CCI-service général à l'aéroport de La Rochelle entre 2001 et 2005, les avances remboursables reçues par l'aéroport de La Rochelle ainsi que les subventions des collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions de l'aéroport de La Rochelle, constituent des aides d'État en faveur de ce dernier.

([76]) Ces services incluent les services d'assistance en escale, les services de sûreté ainsi que les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) de niveau 1.

7.1.2. *Caractère illégal des aides d'État*

(315) Les subventions d'investissement, la sous-facturation entre 2001 et 2005, les avances remboursables et subventions destinées à contribuer aux actions de promotions que la CCI a reçues du Département de Charente-Maritime, de la Région Poitou-Charentes et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, ont été mises en œuvre sans être notifiées, en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

(316) La décision 2005/842/CE de la Commission du 28 novembre 2005 relative à l'application de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (ci-après, «la décision SIEG de 2005») prévoit les conditions dans lesquelles certaines aides octroyées comme compensations de service public peuvent être exemptées de l'obligation de notification instituée par l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Selon la France, les mesures octroyées en faveur de la CCI-aéroport satisfont à ces conditions. La Commission considère que tel n'est pas le cas.

(317) En effet, premièrement, la gestion de l'aéroport de La Rochelle ne peut être considérée dans son ensemble comme un authentique SIEG, comme il a été démontré au considérant 261. Par conséquent, comme les différentes mesures susmentionnées ont été octroyées pour financer l'exploitation de l'aéroport dans son ensemble, elles ne remplissent pas les critères prévus par la décision SIEG de 2005.

(318) Deuxièmement, comme indiqué précédemment, à supposer même que l'exploitation de l'aéroport puisse dans sa totalité être qualifiée de SIEG, aucune des mesures en question ne constituerait pour autant une compensation de service public dont les paramètres auraient été établis à l'avance, de manière objective et transparente. En effet, comme indiqué au considérant 273, les mesures en cause ne remplissent pas les conditions de l'arrêt Altmark.

(319) Au vu de ce qui précède, les subventions d'investissement, la sous-facturation entre 2001 et 2005, les avances remboursables et les subventions destinées à contribuer aux actions de promotions que la CCI a reçues du Département de Charente-Maritime, de la Région Poitou-Charentes et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle constituent des aides illégales.

7.1.3. *Compatibilité des aides avec le marché intérieur*

7.1.3.1. Compatibilité des aides à l'investissement

(320) Les mesures en cause concernent les subventions à l'investissement versées à la CCI-aéroport par différentes collectivités publiques (la Région Poitou-Charentes, le Département de Charente-Maritime, et la Communauté d'Agglomération de La Rochelle) et le FEDER. Comme indiqué précédemment, ces subventions d'équipement ont allégé les coûts d'investissements qu'aurait normalement dû supporter la CCI et constituent donc des aides à l'investissement.

(321) Ces aides à l'investissement ont été octroyées avant le 4 avril 2014, date d'application des lignes directrices de 2014. Selon lesdites lignes directrices, la Commission applique aux aides illégales à l'investissement octroyées à des aéroports les règles en vigueur à la date de leur octroi ([77]).

(322) S'agissant des subventions octroyées à partir de 2005, ce sont les lignes directrices de 2005 qui étaient en vigueur au moment de leur octroi et c'est donc ce texte qu'il convient d'appliquer.

(323) En revanche, les subventions versées entre 2000 et 2005 ont été octroyées à la CCI-aéroport avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005, à une époque où il n'existait pas de critère de compatibilité spécifique pour les aides à l'investissement en faveur des aéroports. La Commission doit donc apprécier ces subventions directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, en tenant compte de sa pratique décisionnelle à cet égard. Il convient de rappeler que la pratique décisionnelle de la Commission quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroports a été consolidée par les lignes directrices de 2005. Dès lors, la Commission estime qu'il convient d'apprécier la compatibilité des subventions versées entre 2000 et 2005 avec le marché intérieur à la lumière des principes définis dans les lignes directrices de 2005 et à la lumière de la jurisprudence ([78]).

([77]) Lignes directrices de 2014, point 173.

([78]) Arrêt de la Cour (grande chambre) du 22 septembre 2020, République d'Autriche/Commission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, point 20.

(324) Les aides d'État en faveur des aéroports, comme toute autre aide d'État, doivent être nécessaires pour faciliter le développement d'une activité économique et proportionnées à celui-ci afin d'être déclarées compatibles avec le marché intérieur sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. La Commission examinera donc le respect de ces critères de nécessité et de proportionnalité en plus des critères précités des lignes directrices de 2005.

(325) Afin d'établir la nécessité et la proportionnalité de l'aide, la Commission doit également vérifier que le montant de cette aide se limite au strict nécessaire pour atteindre l'objectif visé ([79]).

a) Éligibilité des coûts d'investissement

(326) La Commission observe à titre liminaire que, selon les lignes directrices de 2005, les coûts éligibles à une aide à l'investissement en faveur d'un aéroport doivent se limiter aux coûts d'investissement relatifs aux infrastructures aéroportuaires proprement dites (pistes, terminaux, tarmac, etc.) ou aux coûts de soutien direct (installations incendie, équipements de sécurité ou de sûreté). Les coûts éligibles doivent en revanche exclure les coûts relatifs aux activités commerciales non directement liées aux activités de base de l'aéroport, telles que la construction, le financement, l'exploitation et la location d'espaces et de biens immobiliers, non seulement pour des bureaux et le stockage, mais également pour les hôtels et les entreprises industrielles dans l'enceinte de l'aéroport, ainsi que les magasins, les restaurants et les parkings.

(327) Les différentes subventions à l'investissement accordées par le FEDER, la Région de Poitou-Charentes, le Département de la Charente-Maritime et la Communauté de l'agglomération de La Rochelle pour un montant total de près de 3 millions d'EUR ont servi à financer la création d'une nouvelle salle d'embarquement et d'arrivée, le renforcement, l'allongement et l'élargissement de la piste, le renforcement et de l'élargissement du taxiway, le renforcement et l'extension du parking avions, ainsi que la création d'un bassin de décantation pour la mise aux normes de l'aéroport au regard de la loi sur l'eau.

(328) La piste, le taxiway, le parking avions, le bassin de décantation et l'aérogare font partie des infrastructures aéroportuaires et rentrent dans le champ de contrôle des aides d'état tel que défini au considérant 218. Par conséquent, les coûts d'investissement relatifs à ces infrastructures sont éligibles.

b) Les aides facilitent le développement d'une activité économique

(329) Les subventions d'équipement ont servi à la création d'une nouvelle salle d'embarquement et d'arrivée, le renforcement, l'allongement et l'élargissement de la piste, le renforcement et de l'élargissement du taxiway, le renforcement et l'extension du parking avions, ainsi que la création d'un bassin de décantation pour la mise aux normes de l'aéroport par rapport à la loi sur l'eau.

(330) Le redimensionnement de la piste (45 m de large et 115 m de long), du taxiway et du parking avions a permis à l'aéroport de La Rochelle d'accueillir les aéronefs d'une capacité de 100 à 200 sièges tels que les B737 et A320 et de viser de nouveaux marchés où ces avions sont les plus utilisés (Grande-Bretagne, Belgique, Péninsule Ibérique) en s'adaptant aux normes de sécurité propres à ces aéronefs. Cela correspond à un objectif de développement régional économique et touristique permettant de renforcer l'attractivité de l'aéroport de La Rochelle et par voie de conséquence de viser une augmentation du nombre de passagers à destination de la région.

(331) L'élargissement de l'aérogare a permis de l'adapter à l'augmentation constante du trafic et donc de permettre un accueil des passagers respectant un niveau acceptable de sûreté, de sécurité, et de confort qui faisaient défaut, ainsi que le pointait en janvier 2000 une étude réalisée sur les bâtiments. Cette dernière constatait qu'aux heures de pointe, le nombre de passagers présents s'élevait à 100 et que, du fait de cette fréquentation, le hall public se trouvait nettement sous-dimensionné, ce qui occasionnait des engorgements et retards dans les procédures de sûreté et par conséquent dans les embarquements et débarquement des avions. Ainsi, les financements ont permis d'améliorer la sécurité et bon fonctionnement des infrastructures, ce qui est indispensable pour atteindre les objectifs de développement régional et d'augmentation du tourisme.

([79]) Voir décision de la Commission du 18 février 2011 concernant l'aide d'État NN 26/2009 — Grèce — Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, considérants 69 et 70. Voir aussi arrêt du Tribunal du 18 janvier 2012, Djebel/Commission, T-422/07, ECLI:EU:T:2012:11, considérants 122 et 123 et jurisprudence citée.

(332) Par ailleurs, il faut noter que l'aéroport de La Rochelle est un nœud important de communication entre l'Europe et la région de La Rochelle. Dans ce contexte, l'aéroport présente une importance significative dans le développement économique et touristique de la région. L'absence d'un aéroport à La Rochelle ou une réduction significative de son potentiel d'accueil serait de nature à nuire à ce développement, dans la mesure où les voyageurs d'affaires en particulier souhaitent généralement minimiser leur temps de trajet, notamment afin de pouvoir effectuer des allers-et-retours dans la journée. Ainsi, le fait de devoir utiliser, pour les voyages d'affaires en direction ou en partance de La Rochelle, un aéroport qui ne se trouverait pas à proximité immédiate de la ville, pourrait être considéré comme un handicap au développement de l'activité économique.

(333) L'aéroport de La Rochelle accueille aussi d'importants flux touristiques liés en particulier à la proximité de l'île de Ré et de ses stations balnéaires. Cet impact positif a été estimé par la note de la CCI de 2008 intitulée «Stratégie: vers un développement maîtrisé». Cette dernière indique que le poids économique de l'aéroport pour l'agglomération correspond aux dépenses de séjour des passagers des lignes «low cost» dans l'économie locale (33 millions d'EUR en 2007). De plus, 167 emplois étaient basés à l'aéroport en 2008. Concernant le rapport «Transport aérien et développement touristique» réalisé par ODIT France en 2008, ce dernier fait apparaître un ratio qui permet d'estimer le poids économique total de l'aéroport de La Rochelle à 100 millions d'EUR dans l'économie locale en 2008.

(334) Pour ces différentes raisons, les subventions d'équipement reçues par la CCI-aéroport ont contribué au développement économique de La Rochelle et sa région, de par l'impact de cet aéroport sur le tourisme et sur l'activité économique en général.

(335) Ces subventions ont également contribué à l'accessibilité de la région, notamment pour les touristes et pour les voyageurs d'affaires. À cet égard, il convient de noter que l'aéroport de La Rochelle ne se situe pas dans la même zone d'attraction que l'aéroport d'Angoulême (voir considérants 305 à 307).

(336) S'agissant des aéroports de Niort et de Rochefort, la Commission considère que les aéroports de Niort et de Rochefort ne sont pas substituables à celui de La Rochelle en tant que plateforme de transport de passagers sur des lignes régulières opérées par des compagnies aériennes commerciales de grande ampleur (voir considérant 309).

(337) Ainsi, une aide à l'investissement permettant d'augmenter les capacités d'accueil de l'aéroport de La Rochelle favorise l'accessibilité de la région dans une certaine mesure, puisqu'elle évite aux passagers et aux compagnies aériennes de devoir choisir un substitut imparfait.

(338) Par ailleurs, la ligne de TGV qui relie La Rochelle à Paris, un nœud de transport international, n'est à grande vitesse qu'à partir de Saint Pierre des Corps, de sorte qu'il faut 3h pour rejoindre Paris par ce mode de transport. Le projet TGV Atlantique, qui permettra de raccorder à pleine vitesse les villes de Poitiers, Angoulême et Bordeaux n'inclut pas La Rochelle.

(339) Ainsi, il apparaît que malgré l'existence de moyens de transport alternatifs au transport aérien, les subventions d'équipement ont pu contribuer à améliorer l'accessibilité de la région, ainsi que le développement économique régional.

c) L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé

(340) Les investissements visaient à permettre un meilleur fonctionnement et une utilisation optimale d'infrastructures existantes, notamment parce qu'une partie des infrastructures étaient inutilisables en raison de leur non-conformité aux normes de sécurité ou parce cet investissement permet d'adapter l'aéroport à une augmentation prévisible de sa fréquentation.

(341) Dans la réalisation des investissements portant sur l'élargissement de la piste aéroportuaire, qui était sous-dimensionnée et inadaptée, la CCI-aéroport s'est limitée à une extension de 115 mètres suffisante pour répondre à ses objectifs de marché tels que définis au considérant 330, c'est-à-dire l'adaptation aux avions d'une capacité maximum de 200 sièges. Cette extension avait par ailleurs été préconisée par l'étude réalisée en janvier 2000 par le Service Spécial des Bases Aériennes Sud-Ouest. Le trafic constaté au cours des années suivantes confirme le caractère approprié de ces travaux.

(342) Comme indiqué au considérant 331, les travaux de l'aérogare, qui était elle aussi sous-dimensionnée, financés par les subventions d'équipement, n'ont pas conduit à des augmentations de capacité significatives mais visaient seulement à mettre l'infrastructure sous-dimensionnée en état d'accueillir le trafic qu'elle accueillait jusque-là, ainsi qu'à mieux faire face aux périodes de pointe.

(343) Ces investissements n'ont donc pas été au-delà de ce qui était nécessaire pour que l'aéroport puisse continuer à accueillir le trafic qu'il accueillait jusque-là dans de bonnes conditions, y compris en période de pointe. Ces investissements étaient donc nécessaires et proportionnés à l'objectif fixé.

d) L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme

(344) Il convient de noter qu'entre 2005 et 2007, le trafic de l'aéroport de La Rochelle a fluctué entre environ 120 000 et environ 220 000 passagers par an et que le trafic a toujours augmenté au cours des années. Il était donc raisonnable de compter, en 2005 comme en 2007 sur des perspectives d'utilisation importantes et en croissance.

(345) Ces perspectives étaient de nature à justifier des investissements visant à maintenir l'infrastructure en état d'accueillir le trafic qu'elle accueillait jusque-là et à faire face à la croissance annuelle de l'aéroport, sans toutefois conduire à une augmentation de capacité significative.

(346) Il convient de rappeler à cet égard que les travaux de redimensionnement de la piste de La Rochelle visaient à accueillir les aéronefs d'une capacité plus grande et à s'adapter aux normes de sécurité propres à certains aéronefs, avec l'objectif ultime de promouvoir une augmentation du nombre de passagers à destination de la région. Par ailleurs, l'élargissement de l'aérogare a permis d'adapter l'aérogare à l'augmentation constante du trafic et donc de permettre un accueil des passagers respectant un niveau acceptable de sûreté, de sécurité, et de confort et d'éviter des engorgements et retards dans les procédures de sûreté et, par conséquent, dans les embarquements et débarquement des avions. Les subventions d'équipement ont financé des travaux de réfection des pistes et de mise aux normes destinées à maintenir l'infrastructure en état afin de continuer à accueillir les types d'appareils et le volume de trafic qu'elle accueillait jusque-là sans augmentations de capacité significatives, et à améliorer le fonctionnement de l'aéroport en période de pointe. En conclusion, les infrastructures financées offraient donc des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme lors de l'octroi des subventions d'investissement.

e) L'accès à l'infrastructure de manière égale et non discriminatoire

(347) L'aéroport de La Rochelle est ouvert aux différentes compagnies qui souhaitent l'utiliser sans restriction particulière. L'accès à cette infrastructure est offert de manière égale et non discriminatoire au sens des lignes directrices de 2005.

f) Absence d'affectation des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun

(348) Comme indiqué précédemment, l'aéroport de La Rochelle est un aéroport de catégorie D au sens des lignes directrices de 2005. Or, le point 39 desdites lignes directrices précise que «les financements accordés aux petits aéroports régionaux (catégorie D) sont peu susceptibles de fausser la concurrence ou d'affecter les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun».

(349) De plus, il résulte des considérants 304 et 309 que l'aéroport de La Rochelle n'est pas en concurrence dans sa zone d'attraction avec un autre aéroport présentant le même modèle d'exploitation, et qui serait susceptible d'être affecté négativement par les mesures en question. En effet, les aéroports de Niort et de Rochefort servent des segments de marchés différenciés et ne sont donc, les uns pour les autres, que des substituts imparfaits. Quant à l'aéroport d'Angoulême, il ne se situe pas dans la zone d'attraction de l'aéroport de La Rochelle.

(350) Par ailleurs, les subventions d'équipement en cause n'ont pas servi à financer des augmentations de capacité notables, telles qu'elles auraient par exemple été de nature à changer la qualification de l'aéroport dans la nomenclature des lignes directrices de 2005. Ainsi, les subventions d'équipement en cause ont eu pour impact essentiel de maintenir en état l'aéroport dans la mesure où, en l'absence de ces subventions, il n'aurait pas pu poursuivre ses activités, ou seulement dans des conditions dégradées. En revanche, ces subventions n'ont pas conduit à créer de nouvelles capacités qui auraient été de nature à concurrencer d'autres aéroports comme l'illustre le tableau 11.

Tableau 11

Capacité utilisée en nombre de passagers sur la période 2002-2010

Année	Capacité utilisée
2002	91 726
2003	93 763
2004	100 342

2005	127 563
2006	180 964
2007	220 088
2008	214 338
2009	167 724
2010	191 429

Source: Autorités françaises.

(351) Enfin, il n'y a pas eu, à la suite de l'octroi des subventions d'équipement en cause, de mouvement notables de compagnies aériennes quittant Angoulême pour La Rochelle, ou fermant des liaisons au départ d'Angoulême pour ouvrir des liaisons vers les mêmes destinations au départ de La Rochelle.

(352) En prenant en compte les éléments positifs et négatifs produits par les subventions en question de manière globale, la Commission estime que les subventions d'équipement n'ont pas affecté les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

g) Nécessité et la proportionnalité de l'aide

(353) On considère comme nécessaire et proportionné un investissement permettant un meilleur fonctionnement et une utilisation optimale d'infrastructures existantes, notamment parce qu'une partie des infrastructures est inutilisable en raison de sa non-conformité aux normes de sécurité ([80]), ou parce que cet investissement permet d'adapter l'aéroport à une augmentation prévisible de sa fréquentation ([81]).

(354) S'agissant des travaux réalisés au niveau de la piste, du taxiway et du parking avions qui étaient sous-dimensionnés, la stratégie de l'aéroport consistait à ouvrir de nouvelles lignes et à développer son trafic et nécessitait donc de procéder à l'agrandissement de ces infrastructures.

(355) S'agissant des travaux réalisés au niveau de l'aérogare, les infrastructures de l'aéroport ne répondaient pas au développement continu du trafic passagers, générant des retards et des congestions. Le redimensionnement de l'aéroport était donc à la fois nécessaire et proportionné à l'accueil de l'afflux de passagers.

(356) Les subventions d'équipement représentent 2 986 000 EUR d'aides sur un investissement de 5 876 000 EUR, soit une intensité d'aides de 50,8 %, ce qui correspond à une intensité acceptable vue la catégorie de l'aéroport.

(357) Par ailleurs, tous les éléments disponibles indiquent que ces aides peuvent être considérées comme nécessaires et proportionnées, en ce sens que la CCI n'aurait pas été en mesure de financer les investissements concernés sans ces aides, et n'aurait pas été en mesure d'apporter une contribution sensiblement supérieure à celle qu'elle a apportée.

(358) Le tableau 12 suivant présente un résumé des résultats nets de l'aéroport de La Rochelle sur la période 2002-2012, ainsi que de sa capacité d'autofinancement (ci-après, «CAF»). Celle-ci représente la somme du résultat net et des charges ne donnant pas lieu à des flux de trésorerie (essentiellement les dotations aux amortissements et provisions pour risques et charges). La CAF représente les montants générés par l'activité d'une entreprise qui sont disponibles pour financer des investissements, le fonds de roulement de l'entreprise, les remboursements d'emprunts, l'épargne ou encore les dividendes versés aux actionnaires.

([80]) Décision de la Commission du 16 mai 2006 concernant l'aide d'État N 21/2006, Royaume-Uni-Aéroport de la ville de Derry (JO C 272 du 9.11.2006, p. 13), considérants 57 et 58.

([81]) Décision de la Commission du 27 avril 2010 concernant l'aide d'État N 41/2010, Lettonie — Aide d'État relative à des investissements dans les infrastructures de l'aéroport de Riga (JO C 143 du 2.6.2010, p. 22), considérants 35 à 37.

Tableau 12

Résultat net comptable et capacité d'autofinancement de l'aéroport de La Rochelle

(en milliers d'EUR)

Années	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Produits	1 581	2 220	2 529	3 021	4 063	4 048	4 292	3 777	4 773	5 203	5 415
Charges	1 756	2 295	2 510	3 355	4 801	4 607	5 020	4 548	4 970	5 694	5 911
Résultat Net Comptable	– 175	– 75	19	– 334	– 738	– 559	– 728	– 771	– 197	– 491	– 496
CAF	5	228	– 84	5	298	– 195	– 259	– 679	46	– 2	– 30

Source: Autorités françaises.

(359) Ce tableau montre que l'aéroport a accumulé des pertes entre les années 2002 et 2012 incluses. Par ailleurs, la CAF de l'aéroport a varié entre 298 000 EUR et −679 000 EUR par an au cours de cette période. En 2004 et 2005, années du versement de la quasi-totalité des subventions d'équipement, la CAF de l'aéroport n'était que de – 84 000 EUR et 5 000 EUR respectivement, soit d'un niveau très modeste par rapport aux coûts des investissements effectués (coût total de l'investissement en 2004 et 2005: 5 830 000 EUR) ([82]). Les ressources dégagées par l'activité de l'aéroport étaient donc largement insuffisantes pour pouvoir contribuer de façon significative au financement de ces investissements.

(360) Les données disponibles montrent que le résultat budgétaire était de 19 000 EUR en 2004 et – 334 000 EUR en 2005, années du versement de la quasi-totalité des subventions d'équipement. Ces données sont à comparer aux résultats nets de l'aéroport après subventions, soit – 738 000 EUR en 2006 et – 559 000 EUR en 2007. Ainsi, le financement de la totalité ou même d'une partie significative des investissements en cause par les ressources propres de l'aéroport aurait très fortement alourdi les pertes de celui-ci, déjà conséquentes.

(361) D'autre part, compte tenu des pertes réalisées de manière prolongée, il est peu probable que la CCI ait été en mesure de financer une partie significative des investissements en cause par une augmentation de son endettement qui était d'environ 226 000 EUR en 2005 et 341 000 EUR en 2006 ([83]).

(362) Ainsi, les subventions d'équipement ont été nécessaires à la réalisation des investissements qu'elles ont financés. Autrement dit, elles ont eu un effet d'incitation car la CCI n'aurait pas entrepris ces investissements sans ces subventions. De plus, elles respectent le principe de proportionnalité car la CCI n'aurait pas pu augmenter sa contribution au financement de ces investissements de manière significative.

h) Conclusion sur la compatibilité des aides à l'investissement

(363) Pour les raisons expliquées aux considérants exposés ci-dessus de la présente section, la Commission considère que les subventions d'investissement pour la période 2001-2005 sont des aides compatibles avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

(364) Cette conclusion se fonde sur les critères spécifiés dans les lignes directrices de 2005 pour les aides à l'investissement en faveur des aéroports. Elle est sans aucun préjudice de toute appréciation d'éventuelles futures aides à l'investissement en faveur de l'aéroport de La Rochelle que la Commission pourrait être amenée à effectuer à l'avenir sur le fondement des lignes directrices de 2014.

([82]) Tableau soumis par les autorités françaises le 14 novembre 2017 en réponse à la question 9.

([83]) Annexe 6 de la réponse finale complémentaire de la CCI du 14 novembre 2017 («Plan d'affaires de 2001-2014», ligne «emprunt et autres dettes financières»).

7.1.3.2. Compatibilité des aides au fonctionnement

(365) Comme il a été démontré précédemment, la France a commis une erreur manifeste d'appréciation en prétendant que la gestion de l'aéroport de La Rochelle était, dans son ensemble, un SIEG. En particulier, l'activité du gestionnaire de l'aéroport de La Rochelle consistant à accueillir des vols commerciaux de transport de voyageurs dans cet aéroport ne saurait être considérée comme un authentique SIEG. Dans la mesure où les différentes mesures de soutien financier faisant l'objet du présent examen visaient à financer l'exploitation de l'activité de l'aéroport dans son ensemble, elles ne peuvent être considérées comme des compensations de service public octroyées en vue de la gestion d'un authentique SIEG.

(366) De plus, comme il a été démontré précédemment aucune des mesures de soutien financier faisant l'objet du présent examen ne procéderait d'un mécanisme de compensation financière dont les paramètres auraient été établis à l'avance, de manière objective et transparente, et assortis de modalités de contrôle et de révision de la compensation ainsi que de modalités de remboursement des éventuelles surcompensations et des moyens d'éviter celles-ci. Ainsi, les mesures en cause ne satisfont pas aux conditions cumulatives établies par l'Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État ([84]) sous forme de compensations de service public, qui serait applicable au cas d'espèce ratione temporis.

(367) Par conséquent, ces mesures ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur sur le fondement de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE.

(368) La Commission va analyser les mesures faisant l'objet du présent examen au regard des différents critères de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

(369) Les mesures en cause concernent les financements liés au fonctionnement de l'aéroport: avances remboursables à taux nul, sous-facturation des services fournis par la CCI-service général à l'aéroport de La Rochelle entre 2001 et 2005 et subventions que la CCI a reçues des collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions de l'aéroport de La Rochelle.

(370) Ces mesures constituent toutes des aides au fonctionnement, dans la mesure où elles ont eu pour effet de financer l'exploitation de l'aéroport de La Rochelle, et non des investissements spécifiques réalisés au sein de cet aéroport. Ces aides au fonctionnement ont toutes été octroyées illégalement avant le 4 avril 2014, date d'application des lignes directrices de 2014, dans lesquelles la Commission a déclaré qu'elle appliquerait les principes énoncés dans lesdites lignes directrices à toutes les affaires en cours portant sur des aides au fonctionnement accordées à des aéroports, même si ces aides ont été octroyées avant le 4 avril 2014 ([85]).

(371) Selon les lignes directrices de 2014, les aides au fonctionnement octroyées à des aéroports avant le 4 avril 2014 peuvent être déclarées compatibles pour la totalité des coûts d'exploitation qui ne sont pas couverts si une série de conditions énoncées à la section 5.1.2 est remplie ([86]). Les conditions énoncées à la section 5.1.2 des Lignes directrices de 2014 sont analysées ci-dessous.

— *Les aides facilitent le développement d'une activité économique*

(372) Les avances remboursables et la sous-facturation ont financé le déficit d'exploitation de l'aéroport de La Rochelle et ont ainsi permis son maintien en activité. S'agissant des subventions des collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions de l'aéroport de La Rochelle, elles avaient pour objet de financer des actions de promotions dont l'objectif était de développer l'activité de cet aéroport.

(373) Comme il a déjà été exposé aux considérants 329 et 332, l'activité de l'aéroport de La Rochelle a un impact positif sur le développement économique de la région de La Rochelle, en particulier dans le secteur du tourisme.

(374) Or, le développement économique local est reconnu, selon les lignes directrices de 2014, comme un objectif d'intérêt commun qui pouvait justifier l'octroi d'aides au fonctionnement en faveur d'un aéroport avant le 4 avril 2014, si certaines conditions sont remplies.

(375) Il est indéniable que l'aéroport de La Rochelle a amené d'importants afflux de touristes dans la région de La Rochelle et a eu un impact positif dans la région et l'économie locale.

([84]) Communication de la Commission — Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011) (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).
([85]) Lignes directrices 2014, point 172.
([86]) Lignes directrices 2014, point 137.

(376) Cet impact positif a été estimé par la note de la CCI de 2008, intitulée «Stratégie: vers un développement maîtrisé». Cette dernière indique que le poids économique de l'aéroport pour l'agglomération correspond aux dépenses de séjour des passagers des lignes «low cost» dans l'économie locale (33 millions d'EUR en 2007) et au nombre d'emplois basés à l'aéroport (167 en 2008).

(377) Le rapport «Transport aérien et développement touristique» réalisé par ODIT France en 2008 fait apparaître un ratio qui permet d'estimer le poids économique total de l'aéroport de La Rochelle à 100 millions d'EUR dans l'économie locale en 2008. De plus, 167 emplois étaient basés à l'aéroport en 2008.

(378) Par ailleurs, les dépenses par passager et globales ont été calculées dans le cadre d'enquêtes annuelles entre 2006 et 2014 dont les résultats sont les suivants:

Tableau 13

Dépenses par passagers et globales dans la région de La Rochelle

(en EUR)

Année	Dépenses par passager	Dépenses globales
2006	336	17,8 millions
2007	471	33 millions
2008	367	27,4 millions
2009	Non étudié	Non étudié
2010	532,58	30 millions
2011	548,97	35 millions
2012	558,62	37 millions
2013	482,80	27,4 millions
2014	578,44	33 millions

Source: Autorités françaises.

(379) Le tableau 13 ci-dessus montre que le poids économique de l'aéroport dans la région de La Rochelle a augmenté durant la période 2006-2014, les dépenses par passager passant de 336 EUR en 2006 à 578,44 EUR en 2014.

(380) Selon les lignes directrices de 2014, lorsqu'un aéroport est situé dans la même zone d'attraction qu'un autre aéroport disposant de capacités inutilisées, le plan d'exploitation doit indiquer, sur la base de prévisions valables du trafic de passagers et de fret, l'incidence probable sur le trafic de l'autre aéroport situé dans cette zone d'attraction ([87]). L'aéroport de La Rochelle n'est pas en concurrence dans sa zone d'attraction avec un autre aéroport présentant le même modèle d'exploitation. En effet, les aéroports de Niort et de Rochefort servent des segments de marchés différents et ne sont donc, les uns pour les autres, que des substituts imparfaits (voir considérants 308 et 309). Quant à l'aéroport d'Angoulême, il ne se situe pas dans la zone d'attraction de l'aéroport de La Rochelle. Il peut donc être conclu que l'incidence probable du trafic de La Rochelle sur les aéroports voisins a été prise en considération et qu'un impact notable pouvait être exclu.

(381) La Commission considère ainsi que les aides au fonctionnement versées à l'aéroport de La Rochelle ont contribué à un objectif de développement économique et à la connectivité de la région de La Rochelle.

([87]) Lignes directrices de 2014, point 114.

b) Nécessité de l'intervention de l'État et caractère approprié de l'aide en tant qu'instrument d'intervention

(382) Les aides au fonctionnement étaient nécessaires afin d'assurer l'équilibre économique de l'exploitation de l'aéroport de La Rochelle, et par conséquent son maintien en activité. En effet, d'un point de vue budgétaire, l'aide en cause était nécessaire parce que l'aéroport n'était pas viable financièrement et engendrait un déficit de trésorerie. Compte tenu de ses résultats, l'aéroport aurait été dans l'impossibilité de financer davantage à partir de ses fonds propres.

(383) Les lignes directrices de 2014 reconnaissent d'ailleurs que «dans les conditions actuelles du marché, les aéroports plus petits peuvent éprouver des difficultés à assurer le financement de leurs activités en l'absence de capitaux publics» ([88]). Les lignes directrices de 2014 précisent que les aéroports accueillant jusqu'à 700 000 passagers par an sont susceptibles de ne pas pouvoir supporter une part importante de leurs coûts d'exploitation. Or, l'aéroport de La Rochelle fait partie des petits aéroports, dans la mesure où son trafic ne devrait pas dépasser les 300 000 passagers avant 2020 et que son trafic ne dépassait pas 200 000 passagers par an avant 2007.

(384) Selon les lignes directrices de 2014, il convient d'examiner si d'autres instruments d'intervention ou d'aides que ceux utilisés auraient pu être mis en œuvre et auraient entraîné moins de distorsions de concurrence ([89]). Comme il a déjà été indiqué, l'aéroport a enregistré un déficit d'exploitation très important chaque année au cours de la période 2002-2012 (à l'exception de l'année 2004). Pour le maintenir en activité et lui fournir les liquidités nécessaires à l'exploitation, il était donc difficile, dans ce contexte, d'envisager d'autres instruments que des subventions d'exploitation à fonds perdus, tels que les subventions pour les actions marketing et la sous-facturation, ainsi que des avances remboursables sans échéance de remboursement précise et sans taux d'intérêt.

(385) Ainsi, les aides au fonctionnement en faveur de l'aéroport de La Rochelle étaient nécessaires et appropriées.

c) Effet d'incitation et proportionnalité des aides

(386) Selon les lignes directrices de 2014, il convient de vérifier si en l'absence des aides au fonctionnement, le niveau d'activité économique de l'aéroport aurait été sensiblement réduit et si par ailleurs, les aides ont été limitées au minimum nécessaire pour que l'activité visée puisse être mise en œuvre ([90]).

(387) Étant donné que l'aéroport de La Rochelle n'était pas viable financièrement, son activité aurait été été fortement réduite pour assurer un équilibre financier voire totalement arrêtée sans les mesures de soutien destinées à financer ses coûts de fonctionnement. Les aides ont eu, par conséquent, un effet incitatif au sens du point 124 des lignes directrices de 2014.

(388) Par ailleurs, il ressort du tableau 12 que les différentes aides au fonctionnement ont été limitées aux montants nécessaires pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation, sans aller au-delà. En effet, à l'exception de l'année 2004 où le résultat comptable a été positif (19 000 EUR), le résultat comptable a toujours été négatif, ce qui indique que les aides au fonctionnement en faveur de l'aéroport n'ont jamais excédé les montants nécessaires au maintien de l'équilibre du résultat comptable.

(389) S'agissant du cas particulier des avances remboursables octroyées par le service général de la CCI, elles résultaient de l'obligation de présenter un budget équilibré pour l'aéroport, laquelle était imposée à la CCI par le contrat de concession. Le montant des avances était défini chaque année au moment de l'élaboration du budget, de manière à équilibrer celui-ci. L'élaboration des budgets des aéroports gérés par les chambres de commerce et d'industrie est encadrée par des procédures strictes de nature à assurer que les contributions publiques destinées à équilibrer le budget soient limitées au minimum nécessaire.

(390) Ainsi, la Commission considère que les différentes aides au fonctionnement reçues par la CCI-aéroport étaient limitées au minimum.

d) Appréciation des distorsions de concurrence et des effets sur les échanges

(391) Selon les lignes directrices de 2014, pour apprécier la compatibilité des aides au fonctionnement octroyées avant le 4 avril 2014, la Commission tient compte des distorsions de concurrence et des effets sur les échanges ([91]).

([88]) Lignes directrices de 2014, point 117.
([89]) Lignes directrices de 2014, point 120.
([90]) Lignes directrices de 2014, points 124 et 125.
([91]) Lignes directrices de 2014, points 131 et 137.

(392) Les aides octroyées à un aéroport de l'Union peuvent potentiellement avoir un effet négatif sur tous les autres aéroports de l'Union. En effet, tous les aéroports de l'Union sont en concurrence les uns avec les autres pour attirer les compagnies aériennes, dans le cadre du marché intérieur du transport aérien. Lorsqu'il s'agit d'aides au fonctionnement permettant à l'aéroport de demeurer économiquement viable, l'intensité de cet effet général sur les autres aéroports dépend du volume d'activité de l'aéroport aidé, qui peut s'exprimer en particulier en nombre de passagers, de liaisons et de fréquences.

(393) Il convient de noter à cet égard qu'au cours de la période considérée (2001-2012), l'aéroport de La Rochelle est resté un aéroport de taille modeste. Or, l'aéroport de La Rochelle fait partie des petits aéroports, dans la mesure où son trafic ne devrait pas dépasser les 300 000 passagers avant 2020 et que son trafic ne dépassait pas 200 000 passagers par an avant 2007. Le volume d'activité de l'aéroport de La Rochelle est donc resté modeste. L'effet général des aides octroyées à cet aéroport sur tous les autres aéroports a donc été relativement circonscrit.

(394) Cependant, les effets d'une aide au fonctionnement accordée à un aéroport donné sur un autre aéroport sont d'autant plus intenses que les deux aéroports sont proches. En particulier, lorsque l'un d'eux se trouve dans la zone d'attraction de l'autre, ils sont en concurrence particulièrement intense pour attirer les compagnies aériennes qui souhaitent desservir la région où ils se trouvent. De plus, lorsqu'il existe des liaisons au départ de chacun de ces deux aéroports vers la même ville de destination, les deux aéroports sont en concurrence pour attirer les passagers, qui souhaitent se rendre vers cette ville de destination et qui ont, pour ce trajet, le choix entre les deux aéroports.

(395) S'agissant de l'aéroport d'Angoulême, celui-ci ne se situe pas dans la même zone d'attraction que l'aéroport de La Rochelle (voir considérants 305 à 307).

(396) S'agissant des aéroports de Niort et de Rochefort, la Commission considère, pour les mêmes raisons que celles développées aux considérants 308 et 309, que les subventions à l'aéroport de La Rochelle sous examen ne sont pas de nature à fausser la concurrence avec celles des aéroports de Niort et de Rochefort.

(397) Ainsi, les aides au fonctionnement en question ont eu un impact limité sur les aéroports voisins de celui de La Rochelle.

(398) En prenant en compte tous ces effets positifs et négatifs produits par les aides en question de manière globale, la Commission estime que ces aides n'ont pas affecté les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(399) Au vu des éléments présentés ci-dessus concernant l'impact des aides en cause sur la concurrence et les échanges et compte tenu de la contribution importante de ces aides au développement économique de la zone dans laquelle se trouve l'aéroport de La Rochelle, notamment en raison de leur impact bénéfique sur le tourisme local et le pôle d'activité présent sur la Région, la Commission considère que les aides en cause n'ont pas affecté la concurrence et les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

e) Conclusion sur la compatibilité des aides au fonctionnement

(400) Au vu de ce qui précède, les avances remboursables, les subventions d'exploitation ponctuelles ainsi que la sous-facturation des services offerts par le service général de la CCI à l'aéroport de La Rochelle entre 2001 et 2005 et les subventions pour actions de promotions constituent des aides compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, du paragraphe 3, point c), du TFUE.

(401) Cette conclusion se fonde sur les critères spécifiques prévus dans les lignes directrices de 2014 pour évaluer la compatibilité des aides au fonctionnement accordées en faveur des aéroports avant le 4 avril 2014. Elle est sans aucun préjudice de toute appréciation d'éventuelles futures aides en faveur de l'aéroport de La Rochelle que la Commission pourrait être amenée à effectuer à l'avenir sur le fondement de règles prévues par les lignes directrices de 2014 pour les aides octroyées après le 4 avril 2014.

7.2. **Mesures en faveur des compagnies aériennes**

7.2.1. *Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE*

(402) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

(403) La qualification d'une mesure en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que:

— le bénéficiaire soit une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ce qui suppose qu'il exerce une activité économique,

— la mesure en question soit octroyée au moyen de ressources d'État et soit imputable à l'État,

— la mesure confère un avantage sélectif à son ou ses bénéficiaires,

— la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence, et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

7.2.1.1. Notion d'entreprise

(404) Aux fins de déterminer si les mesures examinées constituent des aides d'État, il convient de déterminer d'abord si leurs bénéficiaires, Ryanair, AMS et Jet2, sont des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Or, il ne saurait être contesté que ces deux sociétés sont des entités engagées dans la prestation de services de transport aérien et publicitaires. À ce titre, elles exercent des activités économiques.

7.2.1.2. Ressources d'État et imputabilité à l'État

(405) Les différents contrats faisant l'objet de la procédure formelle d'examen ont été conclus entre les compagnies aériennes, d'un côté, et la CCI, de l'autre.

(406) À titre préliminaire, la Commission souligne qu'en vue d'apprécier spécifiquement l'imputabilité à l'État des mesures en cause (à savoir les versements publics octroyés au titre desdits contrats), il n'importe pas de faire une distinction entre la CCI dans son ensemble, la CCI-service général et la CCI-aéroport. En effet, la CCI-aéroport n'a pas de personnalité juridique distincte de la CCI et les différents contrats ont été conclus par le président de la CCI ou sous son contrôle. La CCI-aéroport n'est pas une entité distincte dotée d'une propre autonomie décisionnelle autre que pour ce qui touche à la gestion de l'aéroport au jour le jour. Il s'ensuit que les comportements de la CCI-aéroport et de la CCI dans son ensemble doivent être appréciés conjointement dans leurs relations avec les compagnies aériennes et leurs filiales aux fins de l'application du principe de l'opérateur en économie de marché. La Commission tient à rappeler que cette approche a déjà été retenue dans sa pratique décisionnelle ([92]).

(407) Comme établi précédemment à la section 7.1.1.2, la CCI est une autorité publique dont toutes les ressources doivent être considérées comme des ressources d'État et dont toutes les décisions sont imputables à l'État au sens de la jurisprudence sur les aides d'État.

(408) La CCI et Ryanair considèrent dans leurs observations que les contrats passés par la CCI avec les compagnies aériennes ne peuvent être considérés comme imputables à l'État.

(409) Tout d'abord, Ryanair et la CCI contestent l'imputabilité à l'État des différentes mesures en cause en alléguant que l'État n'a pas d'influence sur les décisions des chambres de commerce et d'industrie, il n'exerce qu'un simple rôle de tutelle. Ryanair et la CCI appuient notamment leur argumentation sur le fait qu'il n'existe aucune intégration fonctionnelle des CCI aux structures de l'État étant donné que les membres des organes dirigeants des chambres de commerce et d'industrie sont dans leur intégralité des commerçants ou mandataires sociaux de sociétés commerciales, sans qu'il soit réservé de fonction à un représentant de l'État. Ryanair cite par ailleurs un avis du Conseil d'État tendant à démontrer l'indépendance des chambres de commerce et d'industrie par rapport à l'État. Selon cet avis, le fait que les chambres de commerce et d'industrie «soient rattaché[e]s à l'État, dès lors que tout établissement public doit être techniquement rattaché à une personne morale, n'implique en lui-même aucune subordination».

(410) Or, contrairement à ce que Ryanair et la CCI avancent dans leurs observations, il importe peu à cet égard que les chambres de commerce et d'industrie soient administrées par des personnes élues par des commerçants et des chefs d'entreprises, sans qu'il soit réservé de fonction à un représentant de l'État. En effet, les chambres de commerce et d'industrie sont sur ce plan à l'image des collectivités territoriales, lesquelles sont administrées par des élus locaux indépendants de l'État (au sens strict), et non par des fonctionnaires nommés par d'autres autorités publiques. D'ailleurs, les parlements nationaux sont aussi composés de représentants élus. Cependant les parlements représentent l'un des pouvoirs publics essentiels dans un état démocratique.

([92]) Décision de la Commission relative à l'aéroport de Nîmes, précitée à la note de bas de page 12, considérant 306.

(411) Par ailleurs, le degré de d'influence ou de contrôle exercé par l'État (au sens strict) sur les activités des chambres de commerce et d'industrie est tout aussi dénué de pertinence dès lors que ces organismes sont eux-mêmes des autorités publiques. La situation des chambres de commerce et d'industrie se distingue en effet de celle des entreprises publiques, à propos desquelles la Cour a précisé les critères d'imputabilité étatique dans l'arrêt Stardust Marine ([93]). En effet, dans le cas d'une mesure prise par une entreprise publique dont la vocation première consiste à exercer une activité économique, il s'agit de déterminer si les autorités publiques qui contrôlent cette entreprise, par exemple du fait de la part de capital qu'elles y détiennent, sont à l'origine de la mesure en cause. La situation d'une chambre de commerce et d'industrie est différente dans la mesure où une telle entité est elle-même une partie de l'administration publique, ou «un corps intermédiaire de l'État» et donc une autorité publique, créée par la loi en vue de satisfaire des intérêts généraux. Ainsi, afin de déterminer si une décision d'une chambre de commerce et d'industrie est imputable à l'État (au sens large de la jurisprudence sur les aides d'État), il n'est pas nécessaire de déterminer si une autre autorité publique (par exemple l'État au sens strict ou une collectivité locale) a été impliquée dans la décision en question. En réalité, une telle décision remplit nécessairement le critère d'imputabilité.

(412) Cette approche a déjà été retenue par la Commission dans sa pratique décisionnelle et a été validée par la jurisprudence. Ainsi, la Commission a affirmé au sujet de la chambre de commerce et d'industrie du Var: «de par son statut d'établissement public en droit français, elle exerce son activité sur un territoire géographique déterminé, est dirigée par des membres élus et dispose de ressources fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés et relève ainsi de la catégorie des "pouvoirs publics" au sens de la directive 2000/52/CE. Donc, il n'est pas nécessaire d'établir l'imputation de la mesure à l'État au sens de la jurisprudence Stardust Maritime» ([94]). Le Tribunal a notamment validé cette approche dans des récents arrêts concernant des aides versées par la CCI de Nîmes et la CCI de Pau à des compagnies aériennes: «c'est à juste titre que […] la Commission a pu considérer, […], sur la base de tous ces éléments de fait, que les CCI, telles que celle en cause, devaient être estimées comme des autorités publiques dont toutes les décisions, au même titre que celles de l'administration centrale de l'État ou des collectivités territoriales, étaient imputables à l'État» ([95]). Cette analyse vaut également pour la CCI dans la présente affaire.

(413) Ensuite, la CCI considère également que l'activité exercée en l'espèce, l'exploitation de l'aéroport de La Rochelle, est une activité économique qui s'exerce dans des conditions normales de concurrence avec des opérateurs privés. Toutefois, cet argument est inopérant car rien n'exclut qu'une activité économique soit exercée par un organe d'État ([96]), telle qu'une chambre de commerce et d'industrie ([97]). Par ailleurs, comme démontré précédemment à la section 7.1.1.2, la raison d'être et l'objectif premier des chambres de commerce et d'industrie réside dans les missions d'intérêt général que leur confie la loi. Ainsi, les activités industrielles et commerciales des chambres de commerce et d'industrie sont annexes à l'exercice de leurs missions d'intérêt général, et visent à concourir à la réalisation de celles-ci.

(414) Pour toutes les raisons exposées qui précèdent, l'argumentaire de la CCI et de Ryanair est sans pertinence, et les différents contrats conclus par la CCI et faisant l'objet du présent examen doivent être considérés comme imputables à l'État et impliquant l'utilisation de ressources d'État.

(415) Sur la base de l'ensemble des éléments ci-dessus, la Commission considère donc que la conclusion de ces contrats implique l'utilisation de ressources d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et que les décisions de conclure ces contrats sont imputables à l'État.

7.2.1.3. Avantage sélectif en faveur de Buzz et easyJet

(416) S'agissant de la compagnie Buzz, comme indiqué à la section 3.2.2.3, la France a précisé qu'aucun versement marketing n'a ainsi été fait à la compagnie Buzz étant donné que les actions de promotion et les dépenses de communication concernant Buzz mentionnées dans le rapport de la CRC correspondent en réalité à des actions de communication effectuées dans le cadre d'une convention passée avec Maison de la France et non avec Buzz. De plus ces actions de promotions n'étaient pas liées à la société Buzz. La procédure formelle d'examen a ainsi permis de lever les doutes de la Commission concernant l'existence d'une potentielle aide en faveur de Buzz.

([93]) Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France/Commission, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, point 52.
([94]) Voir décision de la Commission du 22 juin 2006 concernant l'aide d'État N 563/2005 — France — Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres (JO C 204 du 26.8.2006, p. 4), considérant 16.
([95]) Voir arrêt Ryanair DAC/Commission, T-53/16, précité à la note de bas de page 53, points 85 à 89; Arrêt, Ryanair DAC/Commission, T-165/15, précité à la note de bas de page 53, point 101.
([96]) Voir arrêt de la Cour du 23 avril 1991, Höfner et Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, point 21.
([97]) Voir arrêt Ryanair DAC/Commission, T-53/16, précité à la note de bas de page 53, points 90 et 91.

(417) S'agissant de la compagnie easyJet, comme indiqué à la section 3.2.2.4, la France a précisé que, contrairement à l'information contenue dans le rapport de la CRC, easyJet n'a reçu aucun financement pour des prestations de marketing ou de publicité. La procédure formelle d'examen a ainsi permis de lever les doutes de la Commission concernant l'existence d'une potentielle aide en faveur d'easyJet.

7.2.1.4. Avantage sélectif en faveur de Flybe et Aer Arann conféré par les contrats conclus avec la CCI pendant la période sous examen

(418) Les conventions signées avec les compagnies aériennes Flybe et Aer Arann ont donné lieu à des rabais substantiels des redevances, ce qui constitue un avantage en faveur de ces compagnies aériennes.

(419) Ces conventions ont été conclues dans le cadre des conditions établies dans la décision tarifaire de la CCI du 27 mars 2008 qui prévoyait un système de rabais dégressif des redevances aéroportuaires, limité à 3 ans pour le lancement de nouvelles lignes ou la poursuite de l'exploitation de lignes existantes pendant la saison aéronautique hivernale.

(420) Il apparaît que ce système de rabais était applicable à toute compagnie aérienne opérant ou souhaitant opérer depuis l'aéroport de La Rochelle et satisfaisant aux conditions définies par la décision tarifaire du 27 mars 2008. Toute compagnie aérienne pouvait en effet bénéficier de ces rabais pour le lancement de nouvelles lignes ou la poursuite de l'exploitation de lignes existantes pendant la saison aéronautique hivernale. Par ailleurs, rien n'indique que ces conditions aient eu pour effet de limiter le bénéfice de ces rabais à certaines compagnies aériennes.

(421) Ainsi, le système de rabais ayant été conçu et appliqué de manière non discriminatoire, l'avantage conféré aux compagnies Flybe et Aer Arann n'est pas sélectif ([98]). En conséquence, le système de rabais appliqué aux compagnies Flybe et Aer Arann n'est pas constitutif d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, la condition de sélectivité faisant défaut.

7.2.1.5. Existence d'un avantage en faveur de Ryanair/AMS et Jet2 dans les contrats conclus avec la CCI pendant la période sous examen

(422) S'agissant de l'exonération de relevance balisage dont a bénéficié Ryanair, la procédure formelle d'examen a permis de clarifier que cette exonération était due au fait que les vols de cette compagnie avaient lieu en journée et ne nécessitaient donc pas le recours au balisage lumineux. Ainsi, cette exonération n'implique aucun avantage économique en faveur de Ryanair.

(423) S'agissant des prestations d'assistance en escale prévues par les contrats successifs conclus avec Ryanair, notamment le contrat 1, la procédure formelle d'examen a permis de lever les doutes de la Commission concernant l'existence réelle de ces prestations. En effet, comme indiqué au paragraphe (72), la CCI n'est intervenue qu'en tant qu'intermédiaire entre Ryanair et Atlantica (la société d'assistance en escale) et le contrat 1 ne faisait que préciser la tarification fixée par Atlantica. Ainsi, les prestations d'assistance en escale prévues par les contrats successifs conclus avec Ryanair n'impliquent aucun avantage économique en faveur de Ryanair.

(424) S'agissant des autres mesures, afin de déterminer si les contrats conclus confèrent un avantage à ces compagnies aériennes, la Commission devrait en principe examiner si, dans des circonstances similaires, un exploitant d'aéroport exerçant ses activités dans les conditions normales d'une économie de marché aurait conclu des accords commerciaux analogues ou identiques à ceux conclus par la CCI.

(425) Aux fins de l'appréciation des contrats en cause, il convient de rappeler que tant l'existence que l'importance d'éléments d'aide dans ces contrats doivent être appréciées compte tenu de la situation prévalant au moment de leur conclusion ([99]). Dès lors, pour déterminer si le gestionnaire de l'aéroport a agi comme un investisseur avisé en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité ([100]), les contrats conclus doivent être appréciés pour chaque période considérée, à savoir au moment de la conclusion de chacun des contrats considérés.

([98]) Voir notamment arrêt de la Cour du 21 décembre 2016, Commission/Hansestadt Lübeck, C-524/14 P, ECLI:EU:C:2016:971, points 40 à 67.

([99]) Voir arrêt Stardust Marine, précité à la note de bas de page 94, points 71 et 72.

([100]) Voir arrêt Alfa Romeo, précité à la note de bas de page 30, point 20, et arrêt Alitalia/Commission, précité à la note de bas de page 30, point 84.

(426) Après avoir examiné différentes considérations méthodologiques concernant d'une part les modalités d'application du principe de l'opérateur avisé et d'autre part les modalités de reconstruction des plans d'affaires, la Commission analysera les différentes mesures en cause.

a) Considérations méthodologiques concernant les modalités d'application du principe de l'opérateur avisé

(427) Il convient d'examiner les questions méthodologiques suivantes afin de préciser les modalités d'application du principe de l'opérateur avisé:

— Faut-il analyser de manière conjointe ou au contraire de manière distincte les contrats de services marketing et les contrats de services aéroportuaires?

— Aux fins d'appliquer le principe de l'opérateur en économie de marché, quelle est la pertinence, au regard de l'analyse de rentabilité incrémentale, de l'analyse comparative des termes des contrats de services aéroportuaires visés par la procédure formelle d'examen avec les redevances aéroportuaires facturées dans d'autres aéroports?

— Quels bénéfices un opérateur en économie de marché hypothétique aurait-il pris en compte en concluant les contrats de services marketing avec les compagnies aériennes?

— Quel horizon temporel un opérateur en économie de marché aurait choisi afin d'évaluer l'intérêt de conclure un contrat de services aéroportuaires et/ou un contrat de services marketing?

1) Sur l'appréciation conjointe des contrats de services aéroportuaires et des contrats de services marketing

(428) Aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, la Commission doit établir si les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing conclus par la CCI avec Ryanair et AMS tels que visés au tableau 9 doivent être appréciés conjointement ([101]).

(429) La France a déclaré être en accord ([102]) avec l'approche retenue dans la décision d'ouverture, consistant à analyser ensemble les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing conclus de façon conjointe.

(430) En revanche Ryanair conteste cette approche, estimant que les contrats de services marketing conclus avec AMS doivent être analysés distinctement des contrats de services aéroportuaires conclus avec Ryanair. AMS considère également que les contrats qu'elle a passés avec la CCI ont un intérêt commercial intrinsèque distinct des contrats de services aéroportuaires.

(431) Il convient donc de s'interroger si, comme le soutient Ryanair, les contrats de prestations de marketing ont un intérêt distinct des contrats de service aéroportuaire. Afin de répondre à cette question, il conviendra de répondre aux questions suivantes:

— Ryanair et sa filiale AMS doivent-elles être considérées individuellement ou conjointement aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage économique?

— Quelle était la mission exercée par la CCI lors de l'achat des prestations de marketing?

— Existe-t-il un lien indissociable entre les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services de marketing?

Sur l'appréciation conjointe ou séparée de Ryanair et d'AMS aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage économique

(432) S'agissant des contrats qui ont été conclus entre la CCI et les entreprises Ryanair et AMS, la Commission doit en premier lieu s'interroger sur le fait de savoir si, aux fins de l'identification d'un avantage économique dont elles auraient bénéficié, Ryanair et sa filiale AMS devaient être considérées individuellement ou conjointement au moment de la signature des contrats.

([101]) Il convient de préciser que la question de l'appréciation conjointe des contrats de services aéroportuaires et des contrats de services marketing ne se pose pas s'agissant de la compagnie Jet2. La CCI-aéroport a en effet conclu avec la compagnie Jet2 un seul contrat incluant à la fois des dispositions relatives à des prestations de services aéroportuaires et le paiement d'une contribution marketing.

([102]) Réponse de la France du 13 avril 2012, paragraphe 253.

(433) La Commission constate tout d'abord qu'AMS était, au moment de la signature des contrats, une filiale de Ryanair à 100 %, dont les dirigeants étaient des cadres supérieurs de Ryanair ([103]), et que cette société a été créée dans le seul but de fournir des prestations de marketing sur le site internet de Ryanair et n'exerçait pas d'autres activités. AMS agissait en fonction des intérêts de Ryanair et sous son contrôle, et les bénéfices qu'elle générait étaient destinés à Ryanair, sous forme de dividendes ou d'augmentation de la valeur de la société. Il peut dès lors être admis que Ryanair a exercé une influence décisive sur le comportement d'AMS.

(434) De plus, alors que les prestations de marketing ont d'abord été achetées dans le cadre de deux contrats avec Ryanair le 1er décembre 2003 et le 1er janvier 2004, c'est ensuite auprès d'AMS que la CCI a acheté des prestations de marketing au titre des contrats de services marketing conclus à partir du 1er avril 2006. Ainsi, le fait qu'AMS se soit substituée à Ryanair comme prestataire de services marketing auprès de la CCI révèle également les liens entre Ryanair et sa filiale AMS concernant les différents contrats conclus avec la CCI.

(435) En outre, la Commission observe que les contrats de services marketing conclus avec la société AMS stipulent tous dans leur objet qu'ils sont liés à l'engagement de la seule compagnie Ryanair d'opérer des vols depuis l'aéroport de La Rochelle.

(436) Ainsi, le fait qu'AMS exerce une activité différente de celle exercée par Ryanair ne peut masquer la très forte complémentarité de ces deux activités: l'opération de lignes aériennes et la publicité en faveur ces lignes.

(437) Enfin, la Commission tient à rappeler que cette approche a déjà été retenue dans sa pratique décisionnelle récente ([104]) et a été validée par la jurisprudence ([105]).

(438) Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission estime donc qu'il convient d'apprécier conjointement les mesures en faveur de Ryanair et d'AMS aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage économique, Ryanair et AMS ne constituant qu'un unique bénéficiaire des mesures en cause ([106]).

Sur la mission exercée par la CCI lors de l'achat des prestations de marketing

(439) Une première approche consisterait à considérer que la CCI a conclu les contrats de services marketing en tant que gestionnaire d'aéroport ([107]), et par conséquent, à comparer son comportement à celui d'un gestionnaire d'aéroport hypothétique guidé par des perspectives de rentabilité.

(440) Une deuxième approche consisterait à considérer que la CCI a agi en tant qu'entité chargée d'une mission d'intérêt général, à savoir le développement économique de La Rochelle et de sa région, et qu'elle a acheté ces prestations de marketing afin d'exercer cette mission, indépendamment de sa qualité de gestionnaire de l'aéroport de La Rochelle. Cette deuxième approche trouverait son fondement dans le fait qu'en vertu de la loi, la CCI est investie d'une telle mission de développement économique.

([103]) Voir le rapport de la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine sur la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn délibéré le 19 octobre 2006 qui conclut notamment que «la société AMS n'est qu'une émanation de Ryanair, dirigée par deux cadres supérieurs de la compagnie Ryanair». Ce rapport peut être consulté sur www.ccomptes.fr/fr/CRC02/documents/ROD/AQR200701.pdf

([104]) À cet effet, voir notamment la décision de la Commission, relative à l'aéroport de Pau, précitée à la note de bas de page 12, en particulier le considérant 290. Voir également la décision (UE) 2017/1861 de la Commission du 29 juillet 2016 concernant l'aide d'État SA.33983 (2013/C) (ex 2012/NN) (ex 2011/N) — Italie — Compensations versées aux aéroports sardes pour des obligations de service public (SIEG) (JO L 268 du 18.10.2017, p. 1), en particulier le considérant 353.

([105]) Voir arrêt Ryanair DAC/Commission, T-165/15, précité à la note de bas de page 53, point 184; arrêt Ryanair DAC/Commission, T-53/16, précité à la note de bas de page 53, points 207 à 212.

([106]) La Commission emploiera donc parfois «Ryanair/AMS» dans la suite de l'évaluation pour dénoter le bénéficiaire des mesures en cause.

([107]) Sans préjudice des éventuels objectifs de politique publique de développement économique local que l'exploitant a pu poursuivre en concluant les contrats en question.

(441) Dans le cadre de cette deuxième approche, il conviendrait de vérifier d'une part que les prestations en question répondent à un «besoin effectif» de l'acheteur public (pouvant par exemple être lié à la recherche d'une maximisation de l'effet économique induit par les aides versées sur le développement régional), et d'autre part, qu'elles ont été acquises à un prix inférieur ou égal à un «prix de marché» ([108]), que ce prix de marché soit déterminé suite à une procédure d'appel d'offres ou par une méthode alternative.

(442) La Commission observe que ni la France ([109]), ni la CCI ([110]) n'ont explicitement indiqué dans leurs observations agir pour des raisons de politique publique lors de la conclusion des contrats de prestation de marketing.

(443) S'agissant de la France, la France a certes fait valoir, tel qu'exposé au considérant 210 que l'impact des mesures serait positif pour les activités de l'aéroport sur le développement régional et considère donc «naturel» que les collectivités territoriales, qui œuvreraient au développement économique et touristique de leur territoire, recourent à des services leur permettant de le promouvoir et d'y attirer des voyageurs. Cependant, la Commission relève que cette affirmation n'est pas partagée par la CCI (voir considérant 445) et est contrebalancée par ses observations faites à la suite de l'ouverture de la procédure formelle d'examen, exposées au considérant 212, dans lesquelles la France considère que, «[q]uant aux considérations ayant mené la CCI à conclure les conventions examinées, la possibilité de diffuser des annonces publicitaires concernant l'aéroport de La Rochelle et sa région, de même que concernant toutes les destinations desservies par l'aéroport sur un site internet aussi fréquenté que celui de Ryanair représentait une opportunité d'attirer une clientèle supplémentaire, que la CCI, désireuse d'augmenter le trafic et donc les recettes de l'aéroport, a naturellement saisie». La France ajoute que, «[d]u point de vue de l'aéroport de La Rochelle, sa stratégie de soutien marketing a porté ses fruits puisqu'il en a résulté une forte augmentation du nombre de passagers au cours de la période, conduisant par là même à l'accroissement constant des redevances aéroportuaires et des recettes extra aéronautiques […]».

(444) En outre, la Commission relève que dans le cas d'espèce la France n'a pas — par delà les considérations générales relatives au développement régional visées au précédent considérant — établi précisément en quoi elle avait calibré le financement des compagnies aériennes en vue de la poursuite de cet objectif d'intérêt public qu'elle n'a d'ailleurs ni précisément défini, ni assorti de critères mesurables. La Commission relève ainsi que la France n'a produit aucune analyse économique quantifiée produite ex ante, permettant d'établir de manière causale et univoque l'effet économique des mesures de financement dans l'atteinte de l'objectif d'intérêt public de développement régional.

(445) De son côté, la CCI a fourni des éléments qui tendent à promouvoir la première approche. En effet, dans ses observations en date du 4 juin 2012, la CCI considère que «[c]e sont les perspectives de rentabilité qui ont incité la CCI à conclure les conventions [marketing]». La CCI précise également que «les considérations ayant mené la CCI à conclure les conventions examinées étaient de nature purement commerciales, et l'avantage commercial que lesdites conventions allaient engendrer pour l'aéroport avait été dûment évalué. La possibilité de diffuser des annonces publicitaires concernant l'aéroport de La Rochelle et sa région, de même que concernant toutes les destinations desservies par l'aéroport sur un site internet aussi fréquenté que celui de Ryanair représentait donc une opportunité d'attirer une clientèle étrangère supplémentaire, que la CCI, désireuse d'augmenter le trafic et donc les recettes de l'aéroport, a naturellement saisie». Dans ces mêmes observations, la CCI observe enfin que, «[o]utre l'amélioration de l'image de l'aéroport et de l'attractivité de la région desservie par l'aéroport, les conventions marketing conclues par l'aéroport de La Rochelle avec AMS ont également participé à la rentabilité globale de la relation avec Ryanair […], dès lors que la publicité en question a permis de dégager des recettes aéronautiques et non aéronautiques supplémentaires, générées par les passagers étrangers apportés par Ryanair à l'aéroport et attirés vers cette destination grâce à cette publicité ciblée et efficace». Ces éléments suggèrent que, selon la CCI, son comportement doit être analysé comme celui d'un gestionnaire d'aéroport ([111]).

(446) La Commission considère que parmi les deux approches évoquées ci-dessus, la première doit être retenue. En effet, il est courant pour un gestionnaire d'aéroport de conclure, dans le cadre de son activité économique, des arrangements avec les compagnies aériennes prévoyant des tarifs différenciés et, dans certains cas, l'octroi de mesures d'incitation et d'aides à la commercialisation substantielles à ces compagnies ([112]). À cet égard, la Commission considère qu'en principe, la conclusion de contrats de prestations marketing relève de l'activité économique d'un gestionnaire d'aéroport ([113]).

([108]) Voir par exemple l'arrêt du Tribunal du 28 janvier 1999, BAI/Commission, T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12, points 75 et 76 et l'arrêt du Tribunal du 5 août 2003, P & O European Ferries (Vizcaya), SA et Diputación Foral de Vizcaya/Commission, T-116/01 et T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, point 117.

([109]) Voir considérants 205 à 214.

([110]) Voir considérants 171 à 177.

([111]) Il n'y a donc pas lieu d'établir ici le prix de marché qu'aurait dû payer la France ou la CCI pour développer l'économie régionale au travers d'un soutien aux compagnies aériennes, étant donné que cette dernière approche n'est pas celle retenue par la France ou la CCI.

([112]) Lignes directrices de 2014, point 7.

([113]) Il convient d'ailleurs de souligner que la section 3.5 des Lignes directrices aériennes de 2014 prévoit qu'aux fins d'application du principe de l'opérateur privé en économie de marché, les mesures incitatives et le support marketing doivent être pris en compte dans l'analyse.

(447) Aux fins de déterminer l'existence d'un avantage en faveur des compagnies aériennes, il convient donc de retenir la première approche, évoquée au considérant 439, qui consiste à comparer le comportement de la CCI à celui d'un opérateur en économie de marché hypothétique, guidé par des perspectives de rentabilité, qui aurait géré l'aéroport de La Rochelle en lieu et place de la CCI. La Commission tient à rappeler que cette approche a déjà été retenue dans les lignes directrices de 2014 ([114]) et dans sa pratique décisionnelle récente ([115]) qui a été validée par la jurisprudence ([116]).

(448) Cette conclusion, établie pour les contrats conclus avec Ryanair et AMS, vaut également, pour les mêmes raisons, pour le contrat conclu avec Jet2.

Sur le caractère indissociable des contrats de services marketing et des contrats de services aéroportuaires

(449) La Commission distingue deux configurations. Dans la première configuration, un ou plusieurs contrats de services marketings sont conclus concomitamment à un contrat de services aéroportuaire, et constituent une seule transaction. L'analyse de l'opérateur en économie de marché portera dans ce cas sur l'ensemble des contrats constituant la transaction. Dans une seconde configuration, le ou les contrats de service marketing ne sont pas conclus concomitamment à un contrat de services aéroportuaires. Dans ce cas, l'analyse de la transaction portera uniquement sur les contrats de services marketing. L'analyse de l'opérateur en économie de marché prendra cependant en compte le contrat de services aéroportuaire en vigueur au moment de la signature des contrats marketing pour évaluer les revenus de la CCI.

(450) La Commission estime donc qu'il convient d'analyser chacun des contrats de prestation de marketing visés au tableau 9 afin d'identifier s'il peut être indissolublement lié à un contrat ou plusieurs autres contrats de services aéroportuaires, voire, le cas échéant, à d'autres contrats de prestation marketing. En vue d'apprécier le caractère indissoluble de ce lien, la Commission estime nécessaire de formuler les observations suivantes.

(451) Il convient tout d'abord de noter que le fait que certains contrats de services marketing aient été conclus par la CCI avec AMS et non Ryanair ne saurait empêcher que les contrats de services marketing soient analysés conjointement avec les contrats de services aéroportuaires. En effet, les deux types de contrats ont été conclus par les mêmes parties, puisque, ainsi qu'il l'a été établi aux considérants 432 à 438, Ryanair et AMS doivent être considérés comme constituant une seule entité économique.

(452) D'autres éléments, présentés ci-après, révèlent l'existence de liens très étroits entre certains contrats de services marketing et contrat de services aéroportuaires conclus conjointement.

(453) En premier lieu, la Commission relève que le processus de conclusion des contrats marketing avec AMS ou Ryanair est intimement lié à la conclusion de contrats de services aéroportuaires avec Ryanair.

(454) Tout d'abord, comme mis en évidence dans le tableau 9, la plupart des contrats de services marketing ont été conclus quasiment en même temps qu'un contrat de services aéroportuaires. Par exemple, les contrats de services marketing conclus avec Ryanair les 1er décembre 2003 et 1er janvier 2004 ont été signés quasiment en même temps que le contrat de services aéroportuaires du 10 décembre 2003. De même, les contrats de services marketing conclus avec AMS le 1er mai 2006 ont été conclus seulement 1 mois après le contrat de services aéroportuaires du 1er avril 2006 et ont débuté le 1er mai 2006 pour une durée identique de 3 ans.

(455) De surcroît, la CCI n'a pas procédé à un appel d'offres et n'a de fait pas envisagé d'autres prestataires qu'AMS ou Ryanair, ce qui renforce le lien indissoluble du processus de conclusion des deux types de contrat.

(456) En deuxième lieu, l'examen du contenu des contrats établit un lien de dépendance étroit entre les contrats de services marketing et les liaisons aériennes exploitées par Ryanair au départ de l'aéroport de La Rochelle.

(457) Tout d'abord, les prestations d'AMS, même lorsqu'elles visent à la promotion de La Rochelle et de sa région, ne portent que sur les liaisons opérées par Ryanair, à l'exclusion de toute autre compagnie aérienne.

([114]) Lignes directrices de 2014, point 53.
([115]) Voir notamment la décision (UE) 2015/1227 de la Commission, considérants 314 à 330.
([116]) Voir arrêt Ryanair DAC/Commission, T-165/15, précité à la note de bas de page 53, points 329 à 334.

(458) Ensuite, l'analyse des prestations de marketing à effectuer par AMS indique également que les prestations de marketing d'AMS sont contractuellement centrées sur le seul site internet de Ryanair, d'ailleurs présenté comme le «principal outil marketing» dans plusieurs contrats de services marketing ([117]), et en particulier sur les versions de ce site accessibles depuis les pays depuis lesquels Ryanair opère une liaison vers La Rochelle. Aux termes des différents contrats marketing, les prestations de marketing à effectuer par AMS incluent les prestations suivantes: i) insertion de liens sur la page correspondant à la destination La Rochelle du site internet de Ryanair; ii) insertion de liens vers le site internet désigné par la CCI sur les pages d'accueil anglaises, belges, néerlandaises, portugaises, irlandaises et norvégiennes du site internet de Ryanair (ce qui correspond aux points d'origine des liaisons aériennes de Ryanair vers l'aéroport de La Rochelle); iii) insertion de paragraphes dans la section des «5 choses à faire» sur la page de la destination La Rochelle du site internet de Ryanair; iv) envoi d'e-mails de promotion de La Rochelle aux abonnés britanniques et irlandais du site de Ryanair ([118]); v) présentation de La Rochelle sur la page d'accueil des versions norvégienne et portugaise du site Ryanair ([119]). Or, le site internet de Ryanair est principalement conçu comme la plateforme de vente des billets des liaisons opérées par Ryanair, et à titre très accessoire seulement, comme un outil de promotion des destinations desservies par Ryanair dont La Rochelle ([120]).

(459) De surcroît, comme expliqué aux considérants 81 à 114, les contrats de services marketing conclus avec Ryanair (contrats A et B) contiennent l'engagement de Ryanair d'opérer certaines liaisons, tandis quand les contrats de services marketing D, G, H, I, J, K conclus avec AMS indiquent explicitement qu'ils «trouvent [leur] origine dans l'engagement de Ryanair d'exploiter» ([121]) certaines liaisons faisant l'objet de contrats de services aéroportuaires sous-jacents. La présence de telles clauses démontre que le contrat de services marketing n'existerait pas en dehors de l'exploitation par Ryanair des liaisons visées par le contrat de services marketing. Cette conclusion n'est pas remise en cause pour les contrats C, E et F qui ne constituent que des amendements aux contrats préexistants, et dont les nouvelles dispositions ne remettent pas en cause le lien entre l'exploitation desdites liaisons par Ryanair et les prestations de marketing.

(460) Enfin, les montants versés à Ryanair au titre de certains contrats de services marketing (contrats A et B) sont subordonnés au nombre de rotations effectuées par Ryanair. À titre d'illustration, le contrat A conclu avec Ryanair prévoit en son article 3 que, «[s]i Ryanair n'atteint pas un taux de remplissage annuel de 60 % sur un nombre minimum de 340 rotations par année calendaire […] les paiements seront recalculés en proportion du nombre de passagers transportés» ([122]). L'inclusion d'une telle disposition démontre que l'objectif essentiel du contrat de services marketing n'est pas d'une manière générale la promotion de La Rochelle et de sa région, mais, de façon beaucoup plus spécifique, l'atteinte par Ryanair d'objectifs chiffrés de transport de passagers à destination de La Rochelle.

(461) Il ressort des considérations précédentes que les services prévus dans ces différents contrats de services marketing sont intimement liés aux services de transport aérien offerts par Ryanair, qui sont mentionnés dans les contrats de services marketing et font l'objet des contrats de services aéroportuaires correspondants. Loin d'être conçues pour augmenter de façon générale et indistincte la fréquentation de La Rochelle et de sa région par les touristes et les voyageurs d'affaires, les prestations de marketing ciblent spécifiquement les personnes susceptibles d'utiliser les services de transport de Ryanair visés par les contrats de service marketing, et ont pour objectif essentiel de promouvoir ces services de transport.

(462) Les contrats de services marketing sont donc indissociables des contrats de services aéroportuaires conclus conjointement et des services de transport aérien qui en font l'objet. Les éléments factuels présentés ci-dessus font de plus apparaître qu'il n'y a aucun élément permettant de soutenir l'hypothétique argument selon lequel, en l'absence des liaisons aériennes en question (et donc, des contrats de services aéroportuaires qui les concernent), les contrats de services marketing auraient pourtant été conclus.

([117]) Contrats du 1.4.2006 et du 17.9.2009 conclus avec AMS.

([118]) Contrats du 1.4.2006, du 17.9.2009 et du 25.2.2010 conclus avec AMS.

([119]) Avenants au contrat du 25.2.2010.

([120]) La surface particulièrement réduite sur le site internet de Ryanair dédiée à la promotion touristique, couplée au fait que la région de La Rochelle ne constitue qu'une parmi les dizaines de destinations faisant l'objet de ladite promotion commerciale sur le site de Ryanair, rend l'exposition de la Région de La Rochelle sur le site internet de Ryanair très secondaire par rapport à l'activité de vente de billets et de services vendus par Ryanair.

([121]) Traduction libre du texte anglais de l'article 1er des contrats de services marketing, consacré à l'objet de la convention, qui énonce: «This Agreement is rooted in Ryanair's commitment to operate routes […]».

([122]) Traduction libre du texte anglais («[…] if Ryanair does not attain an annualised average load factor of sixty per cent (60 %) on at least 340 rotations in each calendar year […] the payment will be recalculated in proportion to the number of passengers carried […]»).

(463) Il convient également de noter que la France a mis elle-même en évidence le lien entre les paiements prévus par les contrats de services marketing et les liaisons exploitées par les compagnies aériennes: «Le développement d'un aéroport est entièrement fonction de l'augmentation de son volume de passagers, d'où la nécessité de mener des campagnes de publicité de nature à faire connaître les routes desservies par l'aéroport, les points d'attraction touristique de la région, etc. La diffusion des publicités sur des sites internet hautement fréquentés constitue donc un service essentiel rendu à tout aéroport régional en développement. Ce besoin a fait naître, notamment parmi les compagnies low cost, des pratiques consistant à proposer aux aéroports des services de marketing et de publicité» ([123]) (soulignement ajouté par la Commission). Il ressort de cette affirmation que les paiements prévus par les contrats de services marketing faisaient partie intégrante de la relation commerciale entre la CCI et les compagnies aériennes pour l'exploitation et le développement de liaisons. Il en résulte également que l'objet de ces paiements n'était pas seulement de promouvoir la fréquentation de La Rochelle et de sa région, de manière générale, mais surtout de promouvoir spécifiquement les liaisons opérées par les compagnies aériennes opérant depuis l'aéroport de La Rochelle.

(464) Compte tenu de tout ce qui précède, la Commission fondera son appréciation in concreto des contrats visés au tableau 9 sur un faisceau d'indices, tenant, entre autres, à l'identité ou la proximité: i) de la date de signature desdits contrats; ii) de la ou des liaison(s) géographique(s) en cause; iii) des volumes de passagers y visés; iv) des références croisées entre activités de marketing et de transport de passagers; v) de tout autre élément du contrat liant manifestement lesdites conventions. Il peut ainsi résulter de cette appréciation que certains contrats de services marketing n'ont pas fait l'objet d'une transaction conjointe avec un contrat de services aéroportuaires (et doivent ainsi être appréciés individuellement), alors que d'autres conventions doivent être appréciées conjointement sous la forme d'un groupe de contrats.

— *Groupe de contrats 1-A*

(465) La Commission relève que la CCI-aéroport a conclu un accord de services aéroportuaires (contrat 1) le 10 décembre 2003, soit quelques jours après la conclusion du contrat de services marketing A survenue le 1er décembre 2003. En outre, la durée du contrat de services marketing A (du 1er mai 2003 au 31 décembre 2003) est en totalité couverte par la même période d'application du contrat 1, soit du 1er mai 2003 au 30 avril 2006. Enfin, les obligations de trafic annuelles dans les deux contrats et les liaisons opérées sont identiques. Dès lors, la Commission considère que ces deux contrats constituent une seule et unique transaction, et qu'ils doivent donc être appréciés conjointement.

— *Contrat B*

(466) La Commission relève que la CCI-aéroport a conclu un accord de services marketing B le 3 juin 2004 soit près de 6 mois après la conclusion du contrat de services aéroportuaires 1, même si le contrat est introduit par la mention initiale «ce contrat est conclu le 1er janvier 2004» ([124]).

(467) Même si les deux contrats ont une date d'expiration commune et inclut des obligations de trafic et des liaisons opérées similaires, la Commission observe que la France n'a pas justifié le report de la signature du contrat au 3 juin 2004, alors que celui-ci est présenté comme étant conclu le 1er janvier 2004. Dès lors, la Commission en conclut qu'il y a lieu d'apprécier le contrat B isolément.

— *Groupe de contrats 2-3-C-D*

(468) La Commission relève que la CCI-aéroport a conclu deux accords de services aéroportuaires (contrats 2 et 3) le 1er mai 2006, soit seulement 1 mois après la conclusion des contrats de services marketing C et D survenue le 1er avril 2006. En outre, ces quatre contrats couvrent la même période d'exploitation, soit du 1er mai 2006 au 30 avril 2009. De surcroît, les contrats 2 et C d'une part et les contrats 3 et D d'autre part, signés à un moins mois d'intervalle, visent le même aéroport (Londres-Stansted pour les contrats 2 et C et Dublin pour les contrats 3 et D) et incluent des objectifs de trafic identiques (95 000 passagers pour Londres-Stansted et 45 000 passagers pour Dublin). Par ailleurs, les contrats de services marketing relatifs à ces deux aéroports sont identiques, à l'exception des seules obligations de trafic, des montants versés au titre des prestations de marketing et du volume des prestations de marketing. Il en va de même pour les contrats de services aéroportuaires qui sont identiques, à l'exception des obligations de trafic. Dès lors, la Commission considère que ces quatre contrats constituent une seule et unique transaction, et qu'ils doivent donc être appréciés conjointement.

([123]) Réponse de la France du 13 avril 2012, paragraphe 247.
([124]) Traduction libre de l'anglais «this agreement is made the 1st of January 2004».

(469) La Commission relève que l'un des indices essentiels est la concomitance de signature des quatre contrats (séparées de moins d'un mois), alors que le contrat suivant (contrat E) est signé plus d'un an après. De surcroît, la Commission observe que les deux contrats de services aéroportuaires et les deux contrats de prestations de services de marketing étaient signés le même jour (respectivement les 1er avril et 1er mai 2006 La Commission souligne enfin qu'une appréciation séparée des contrats 2 et C ainsi que 3 et D ne modifierait pas en tout état de cause la conclusion sur l'avantage conféré (voir tableau 18).

— *Contrat E*

(470) La CCI-aéroport a signé le contrat E le 1er juin 2007, qui porte sur les prestations de marketing sur le site irlandais de Ryanair. Cet avenant au contrat D a donc été signé plus d'un an après ce dernier, et contrairement aux autres contrats de services marketing précédemment analysés, il n'est pas concomitant à la signature d'un contrat de services aéroportuaires. Par ailleurs, le contrat suivant signé par la CCI-aéroport et Ryanair/AMS est le contrat F signé près de 4 mois après la signature du contrat E et ne portant pas sur le site irlandais de Ryanair. Les contrats E et F portent aussi sur deux liaisons distinctes (respectivement Dublin et Londres-Stansted). Dès lors, la Commission considère que le contrat E doit être apprécié isolément.

— *Contrat F*

(471) La CCI-aéroport a signé le contrat F le 21 septembre 2007, qui porte sur les prestations de marketing sur le site britannique de Ryanair. Cet avenant au contrat C a donc été signé plus d'un an après ce dernier, et, à l'instar du contrat E, il n'est pas concomitant à la signature d'un contrat de services aéroportuaires. Par ailleurs, le contrat suivant signé par la CCI-aéroport et Ryanair/AMS est le contrat G signé près de 2 ans après la signature du contrat F. Dès lors, la Commission considère que dernier doit être apprécié isolément.

— *Groupe de contrats G-H-I-J*

(472) La Commission relève que la CCI-aéroport a conclu quatre contrats de services marketing relatifs aux liaisons opérées par Ryanair depuis La Rochelle à destination de Londres-Stansted (contrat G), Bruxelles-Charleroi (contrats H et J), et Dublin (contrat I) le 17 septembre 2009. En outre, ces quatre contrats couvrent la même période d'exploitation, soit du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2011. Par ailleurs, le contenu des contrats de services marketing G, H et I est identique, à l'exception des seules obligations de trafic, du montant des prestations de marketing et du volume des prestations de services marketing. S'agissant du contrat J, il s'agit d'un avenant au contrat H dont le seul objet est d'introduire une augmentation, au demeurant marginale, du montant de la prestation de marketing déjà prévu au contrat H signé le même jour. Dès lors, la Commission considère que ces quatre contrats constituent une seule et unique transaction, et qu'ils doivent donc être appréciés conjointement.

(473) Le contrat de services aéroportuaires 5 a été signé le 13 janvier 2010. Il couvre la période allant du 1er mai 2009 au 30 avril 2012. La Commission relève que ce contrat concerne les aéroports de Londres-Stansted, Bruxelles-Charleroi et Dublin (avec la possibilité pour Ryanair d'opérer une ou plusieurs autres liaisons à destination de La Rochelle), à l'instar du groupe de contrats G-H-I-J. Toutefois, la Commission observe que la période d'application du contrat 5 diffère de celle du groupe G-H-I-J et que la date de sa signature est postérieure de près de 5 mois à celle dudit groupe. En substance, la Commission relève que le contrat 5 n'impose aucune obligation de trafic à Ryanair, et n'inclut aucune prestation marketing au profit de Ryanair/AMS. Il ne fait en réalité que retranscrire a posteriori sous forme contractuelle le montant unitaire des redevances aéroportuaires dont Ryanair a dû s'acquitter depuis le 1er mai 2009. Dans ces conditions, la Commission considère que le contrat 5 ne doit pas être analysé comme faisant partie du groupe de contrats G-H-I-J.

— *Groupe de contrats 6-K*

(474) La Commission relève que la CCI-aéroport a conclu un contrat de services aéroportuaires (contrat 6) le 1er février 2010, soit moins d'un mois avant la conclusion du contrat de services marketing K survenue le 25 février 2010. Le contrat 6 porte sur les services aéroportuaires à fournir à Ryanair pour les liaisons à destination de Londres-Stansted (Grande-Bretagne), Dublin (Irlande), Bruxelles-Charleroi (Belgique) et Oslo-Rygge (Norvège) pour la période 28 mars 2010-31 mars 2013 et, inclut des obligations de trafic pour Ryanair. De son côté, le contrat K régit les prestations de marketing devant être fournies sur les versions irlandaises, norvégiennes, néerlandaises et britanniques de la page d'accueil de Ryanair pendant la période 31 mars 2010-30 mars 2013. Au vu des éléments qui précèdent, la Commission considère que le contrat 6 et le contrat K doivent être appréciés conjointement.

(475) S'agissant du contrat 5, bien qu'il ait été signé début 2010 tout comme le contrat K, la Commission relève qu'il couvre une période antérieure à celle du contrat K. De plus, le contrat 5 n'inclut pas de liaison à destination de la Norvège alors que le contrat K régit les prestations de marketing devant être fournies sur la version norvégienne page d'accueil de Ryanair. Quant au contrat suivant signé par la CCI-aéroport et Ryanair/AMS (contrat de services marketing L), celui-ci est signé près de 4 mois après le contrat K et concerne l'aéroport de Cork, qui n'est pas visé par le contrat de services aéroportuaires 6. La Commission considère donc que le contrat 5 et le contrat L ne peuvent être rattachés au groupe de contrats 6-K.

— *Contrat L*

(476) La CCI-aéroport a signé le contrat L le 23 juin 2010, qui porte sur les prestations de marketing sur le site irlandais de Ryanair. Cet avenant au contrat K a donc été signé près de 4 mois après ce dernier, et il n'est pas concomitant à la signature d'un contrat de services aéroportuaires. Par ailleurs, le contrat suivant signé par la CCI-aéroport et Ryanair/AMS (contrat 7) a été signé près de 7 mois après le contrat L et ne porte pas sur le site irlandais de Ryanair. Dès lors, la Commission considère que le contrat L doit être apprécié isolément.

— *Groupe de contrats 7-M et contrat N*

(477) La Commission relève que la CCI-aéroport a conclu un contrat de services aéroportuaires (contrat 7) le 28 janvier 2011, soit seulement 2 semaines avant la conclusion des contrats de services marketing M et N survenue le 11 février 2011. Ces trois contrats ne couvrent pas exactement la même période d'exploitation: le contrat 7, qui ne spécifie pas de date d'expiration, est un avenant au contrat 5 s'achevant en principe le 30 avril 2012, alors que les contrats M et N prévoient que ces deux contrats expireront le 30 mars 2013. En outre, le contrat 7 prévoit un engagement de trafic de 17 000 passagers annuels alors que les contrats M et N ne prévoient que des prestations de marketing sans engagement de trafic.

(478) La Commission relève que les contrats 7 et M ont pour objet commun la nouvelle liaison que Ryanair entend ouvrir depuis l'aéroport de La Rochelle à destination de Porto (Portugal). Compte tenu de la concomitance des dates de signature et de l'identité de la liaison concernée, la Commission considère que la circonstance que le contrat de services marketing M est plus court que le contrat de services aéroportuaires 7 ne peut affecter la constatation générale suivant laquelle la CCI-aéroport et Ryanair ont manifestement décidé d'organiser concomitamment la gestion opérationnelle, commerciale et financière de la nouvelle liaison à destination de Porto par le biais de ces deux contrats, à l'instar des autres destinations opérées par Ryanair depuis l'aéroport de La Rochelle.

(479) S'agissant du contrat N, seule la concomitance des dates de signature le rapproche des contrats 7 et M, car le contrat N constitue un avenant au contrat K portant sur les seules prestations de marketing liées à la liaison opérée vers Oslo-Rygge (Norvège) (mais signé plus d'un an après ce dernier). De plus, comme indiqué ci-dessus, le contrat N n'inclut pas d'engagement de trafic. Le contrat N n'a donc aucune relation avec le contrat M ou le contrat 7, dont il est détachable.

(480) Finalement, la Commission observe que le prochain contrat de services marketing signé entre les deux parties a été conclu le 26 octobre 2012, soit longtemps après la signature des contrats 7, M et N ([125]). Dès lors, pour ces différents motifs, la Commission considère que les deux contrats 7 et M constituent une seule et unique transaction, et qu'ils doivent donc être appréciés conjointement, alors que le contrat N doit être apprécié isolément.

— *Conclusion sur la manière d'apprécier conjointement les contrats conclus par la CCI-aéroport avec Ryanair/AMS*

(481) Il ressort des développements précédents qu'il convient de traiter comme une seule et unique mesure chacun des groupes de contrats suivants, afin d'en évaluer la rentabilité. Certains contrats de services marketing n'ont pas fait l'objet d'une transaction unique avec un contrat de services aéroportuaires. Ces contrats de services marketing seront analysés en prenant en compte les revenus générés par le contrat de services aéroportuaires en vigueur.

([125]) En tout état de cause en dehors de la période couverte par la présente décision.

Tableau 14

Liste des groupes de contrats conclus entre la CCI et Ryanair/AMS

N°	Contrats	Date de signature	Période sur laquelle porte le contrat
1	Contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	10.12.2003	1.5.2003-30.4.2006
A	Contrat de services marketing CCI-Ryanair	1.12.2003	1.5.2003-31.12.2003
B	Contrat de service marketing CCI-Ryanair	1.1.2004	1.1.2004-30.4.2006
C	Contrat n° 1 de services marketing CCI-AMS (Grande-Bretagne)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
D	Contrat n° 2 de services marketing CCI-AMS (Irlande)	1.4.2006	1.5.2006-30.4.2009
2	Contrat n° 1 de services aéroportuaires CCI-Ryanair (Grande-Bretagne)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
3	Contrat n° 2 de services aéroportuaires CCI-Ryanair (Irlande)	1.5.2006	1.5.2006-30.4.2009
4	Contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	1.2.2007	1.2.2007-30.4.2009
E	Avenant au contrat de service marketing CCI-AMS	1.6.2007	1.6.2007-30.9.2007
F	Avenant au contrat de service marketing CCI-AMS	21.9.2007	28.10.2007-29.3.2008
G	Contrat n° 1 de service marketing CCI-AMS (Grande-Bretagne)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
H	Contrat n° 2 de service marketing CCI-AMS (Belgique)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
I	Contrat n° 3 de service marketing CCI-AMS (Irlande)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
J	Avenant au contrat de service marketing CCI-AMS (Belgique)	17.9.2009	1.1.2009-31.12.2011
5	Contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	13.1.2010	1.5.2009-30.4.2012
6	Avenant n° 1 au contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair	1.2.2010	1.2.2010-31.3.2013
K	Contrat de service marketing CCI-AMS	25.2.2010	31.3.2010-30.3.2013
L	Avenant n° 1 au contrat de services marketing CCI-AMS	23.6.2010	1.6.2010-1.9.2010
7	Avenant n° 2 au contrat de services aéroportuaires CCI-Ryanair (Portugal)	28.1.2011	28.1.2011-30.4.2012
M	Avenant n° 2 au contrat de services marketing CCI-AMS (Portugal)	11.2.2011	28.3.2011-30.3.2013
N	Avenant n° 3 au contrat de services marketing CCI-AMS (Norvège)	11.2.2011	31.3.2011-30.3.2013

— *Contrat conclu avec Jet2*

(482) Comme déjà mentionné aux considérants 117 à 120, la CCI a conclu avec la compagnie Jet2 un contrat signé le 4 juillet 2008. Ce contrat inclut tout d'abord des dispositions relatives à des prestations de services aéroportuaires et prévoit l'octroi d'importants rabais sur les redevances aéroportuaires. Ce contrat prévoit par ailleurs le paiement d'une contribution marketing liée à l'exploitation de la ligne La Rochelle-Leeds. Ce contrat doit donc être considéré comme une seule et unique mesure dont la rentabilité fera, à l'instar des contrats conclus par la CCI avec Ryanair/AMS, l'objet d'un examen par la Commission à la section 7.1.1.3.

2) Sur le choix de la méthode d'analyse entre l'analyse comparative et l'analyse de rentabilité incrémentale

(483) Selon les lignes directrices de 2014, en vertu du principe de l'opérateur en économie de marché, l'existence d'une aide en faveur d'une compagnie aérienne utilisant un aéroport peut en principe être exclue dès lors que le prix facturé pour les services aéroportuaires correspond au prix du marché («analyse comparative»), ou s'il peut être démontré, au moyen d'une analyse ex ante, c'est-à-dire fondée sur des renseignements disponibles au moment de l'octroi de la mesure et des développements prévisibles à ce moment, que l'accord entre l'aéroport et la compagnie aérienne entraînera, pour l'aéroport, un apport incrémental positif aux recettes ([126]) («analyse de rentabilité incrémentale»).

(484) Il convient tout d'abord de préciser que selon la jurisprudence, la Commission peut, sans commettre d'erreur, analyser de manière circonstanciée quelle est la méthode d'appréciation la plus appropriée à choisir aux fins de l'application du critère de l'opérateur en économie de marché. La jurisprudence a en effet reconnu que la Commission peut privilégier une méthode par rapport à l'autre si elle considère que cette méthode est mieux adaptée ([127]). En particulier, la jurisprudence a reconnu l'absence de hiérarchie entre les deux méthodes ([128]).

(485) S'agissant de la première approche (analyse comparative), la Commission doute sérieusement qu'il soit actuellement possible de définir un élément de comparaison approprié aux fins de la fixation d'un prix du marché fidèle pour les services fournis par les aéroports. Elle considère donc qu'une analyse de rentabilité incrémentale constitue le critère le plus pertinent aux fins de l'appréciation des arrangements conclus par les aéroports avec des compagnies aériennes individuelles ([129]).

(486) La Commission estime opportun de rappeler dans le contexte de cette analyse que, faisant suite à l'adoption des lignes directrices de 2014, tant la France que les parties intéressées ont été invitées à formuler des observations quant à l'application à la présente affaire des dispositions de ces lignes directrices.

(487) Il convient de noter à cet égard qu'en général, l'application du principe de l'opérateur en économie de marché par référence à un prix moyen observé sur d'autres marchés similaires (analyse comparative) peut s'avérer concluante lorsqu'un prix du marché peut raisonnablement être identifié ou déduit d'autres indicateurs de marché. Toutefois, cette méthode ne peut présenter la même pertinence dans le cas de services aéroportuaires. En effet, la structure des coûts et recettes tend à différer fortement d'un aéroport à un autre. Ces coûts et recettes dépendent de l'état de développement de l'aéroport, de l'attractivité de la zone de chalandise de l'aéroport, du nombre de compagnies aériennes qui le desservent, de la capacité en termes de trafic passagers, de l'état des infrastructures, du cadre réglementaire qui peut varier d'un État membre à un autre ainsi que des déficits et des obligations contractées par l'aéroport dans le passé ([130]).

(488) De plus, la libéralisation du marché du transport aérien complexifie toute analyse strictement comparative. Comme le cas d'espèce en fournit l'illustration, les pratiques commerciales entre aéroports et compagnies aériennes ne reposent pas forcément sur une liste de prix publics en regard de prestations individuelles. En effet, ces relations commerciales présentent une grande variété. Elles incluent un partage des risques en termes de fréquentation et des responsabilités commerciales et financières corrélatives, une généralisation des mécanismes d'incitation (par exemple sous forme de rabais liés au nombre de liaisons ou de passagers transportés) ainsi que des variations dans la répartition des risques sur la durée des contrats. En conséquence, les transactions sont peu comparables entre elles sur la base d'un prix par rotation ou par passager.

([126]) Lignes directrices de 2014, point 53.
([127]) Arrêt Ryanair DAC/Commission, T-165/15, précité à la note de bas de page 53, point 143.
([128]) Arrêt Ryanair DAC/Commission, T-165/15, précité à la note de bas de page 53, point 145.
([129]) Lignes directrices de 2014, points 59 et 61.
([130]) Voir la décision 2011/60/UE de la Commission du 27 janvier 2010 concernant l'aide d'État C 12/08 — Slovaquie — Accord entre l'aéroport de Bratislava et Ryanair (JO L 27 du 1.2.2011, p. 24), considérants 88 et 89.

(489) Ryanair considère que l'application du principe de l'opérateur en économie de marché peut être réalisée en effectuant une analyse comparative en référence à certains aéroports européens. À ce titre, elle considère que certains aéroports européens sont substituables à l'aéroport de La Rochelle du fait de leurs similitudes et a fourni l'étude du cabinet Oxera du 1er juin 2012 ([131]) comparant les redevances aéroportuaires payées par Ryanair à l'aéroport de La Rochelle et les redevances aéroportuaires acquittées auprès de ces aéroports jugés comparables et en conclut que les redevances payées à La Rochelle ne sont pas notablement inférieures. Ryanair a également fourni un addendum à l'étude du 1er juin 2012 ([132]) afin de prendre en compte les paiements reçus par Ryanair/AMS au titre des contrats de services marketing.

(490) Toutefois, une méthode comparative est de toute façon impraticable dans le cas d'espèce. En effet, comme il a été démontré précédemment, les transactions à analyser sont des ensembles complexes formés par un contrat de services aéroportuaires et un contrat de services marketing (parfois réunis sur un seul support juridique). Ces transactions comportent plusieurs «prix», à savoir les diverses redevances aéroportuaires, le prix des services d'assistance en escale et le prix des prestations de marketing, dont certains dépendent du nombre de passagers, d'autres du nombre de mouvements d'aéronefs et d'autres sont des montants fixes. Chacune de ces transactions engendre ainsi un ensemble complexe de flux financiers entre le gestionnaire de l'aéroport et la compagnie aérienne et ses filiales, formés par les recettes provenant des redevances aéroportuaires, les recettes liées aux services d'assistance en escale et les recettes liées aux prestations de marketing.

(491) L'analyse préparée par Oxera et soumise par Ryanair le 10 avril 2015 (addendum à l'étude du 1er juin 2012) illustre les difficultés majeures pour établir une comparaison pertinente des charges aéroportuaires et des soutiens marketing de Ryanair dans différents aéroports.

(492) Premièrement, l'étude d'Oxera spécifie elle-même qu'«il n'est pas possible d'identifier des aéroports comparateurs utilisés par Ryanair qui sont comparables dans toutes leurs caractéristiques et qui sont susceptibles de se comporter comme un opérateur avisé en économie de marché. L'approche adoptée ici a dès lors consisté à identifier une série d'aéroports comparateurs similaires à l'aéroport de La Rochelle sur la base de plusieurs caractéristiques» ([133]). En l'espèce, la Commission relève que, si les critères de choix des cinq aéroports considérés ([134]) incluent toujours un des sept critères énumérés au point 60 des lignes directrices de 2014, elle n'en observe pas moins que ces comparateurs ne sont semblables à l'aéroport de La Rochelle que pour un ou deux des sept critères. Par ailleurs, seuls les aéroports de Grenoble GNB et de Maastricht MST, présentent un critère de comparaison spécifique à l'exploitation de l'aéroport de La Rochelle, en l'occurrence le nombre de passagers et le volume d'activités de Ryanair dans ces aéroports. Les autres aéroports considérés ont été retenus sur le fondement de critères (comme le régime de propriété, l'existence d'un financement public ou le niveau de PIB de la région, ou la part des compagnies à bas coûts) qui, compte tenu de leur rapport trop lointain avec la mesure des coûts et recettes de chaque aéroport, sont seuls insuffisants pour servir de base au niveau retenu des charges aéroportuaires et du niveau de prestations de marketing aux fins de l'exercice de parangonnage. Dès lors, la Commission doute du caractère représentatif du choix de l'échantillon d'aéroports comparateurs retenus.

— Deuxièmement, les chiffres produits par Oxera montrent que les charges nettes payées par Ryanair dans les différents aéroports choisis pour la comparaison sont très différentes. Dans son étude, Oxera a calculé le niveau de charges aéroportuaires payées par Ryanair à ces cinq aéroports net de toute contribution marketing payées à AMS et Ryanair (ce qui signifie que l'étude compare les charges d'aéroport payées par Ryanair après déduction des revenus marketing de Ryanair). Or, ces chiffres présentent une volatilité très importante entre comparateurs.

— Moyenne des charges nettes par rotation. La moyenne des charges nettes par rotation acquittées par Ryanair à La Rochelle s'établit à [100; 150] % des charges nettes payées par Ryanair dans les cinq comparateurs. Cependant, la dispersion des valeurs montre qu'il n'existe pas de groupe homogène d'aéroports comparables. Ainsi, selon les années, la moyenne des charges nettes acquittées par Ryanair à La Rochelle varie entre [– 50; 0] % et [150; 200] % de la moyenne des charges nettes payées par Ryanair dans les aéroports retenus par Oxera. Une telle

([131]) Étude du 8.10.2012 réalisée par le cabinet Oxera, «*Economic MEIP Assessment, La Rochelle Airport*».

([132]) Addendum du 10.4.2015 à l'étude du 1.6.2012 réalisée par le cabinet Oxera, «*Economic MEOP assessment: comparator analysis including AMS, La Rochelle Airport*».

([133]) Traduction libre du texte anglais original: «it is not possible to identify comparator airports that are used by Ryanair and that are similar to LRH [aéroport de La Rochelle] on all possible characteristics, and that are also likely to behave in the manner of market economy operator airports. The adopted approach has therefore been to identify a range of comparator airports that are similar to LRH [aéroport de La Rochelle] on the basis of a variety of characteristics». Analyse Oxera du 10.4.2015, p. 3.

([134]) Knock (NOC), Prestwick (PIK), Grenoble (GNB), Bournemouth (BOH) et Maastricht (MST).

dispersion démontre clairement que l'échantillon retenu ne permet pas de définir un échantillon homogène et représentatif. De la même manière, pour un aéroport donné, le montant des charges nettes acquittées par Ryanair est très variable et peut varier du simple au triple en un an, preuve supplémentaire qu'il n'est ni possible ni pertinent d'établir une comparaison des charges aéroportuaires nettes.

— Moyenne des charges nettes par passagers. De la même manière que pour les charges nettes par rotation, la dispersion des valeurs montre que l'échantillon d'aéroports retenus par Oxera ne permet pas d'effectuer une comparaison stable ou raisonnable. Selon les années, la moyenne des charges nettes acquittées par Ryanair à La Rochelle varie entre [– 50; 0] % et [150; 200] % de la moyenne des charges nettes payées par Ryanair dans les aéroports retenus par Oxera, et les charges nettes par passager payées par Ryanair dans un aéroport donné varient du simple au triple selon les années.

(493) Finalement, il est révélateur que ni Ryanair ni Oxera ne se sont risqués à déterminer un prix de marché correspondant, pour un échantillon d'aéroports comparables à l'aéroport de La Rochelle, au prix net des redevances aéroportuaires (redevances aéroportuaires moins prestations de soutien marketing). Si une telle comparaison permettait de déterminer un prix de marché, l'expérience de Ryanair avec de nombreux aéroports européens aurait certainement permis de l'établir.

(494) Enfin, à supposer qu'il puisse être établi, sur le fondement d'une analyse comparative valable, que les «prix» en cause dans les différentes transactions faisant l'objet du présent examen sont équivalents ou supérieurs aux «prix du marché» établis au moyen de l'échantillon de transactions de comparaison, la Commission ne pourrait pour autant en conclure que ces transactions sont conformes au prix du marché s'il s'avère qu'au moment de leur conclusion, le gestionnaire de l'aéroport pouvait s'attendre à ce qu'elles engendrent des coûts incrémentaux supérieurs aux recettes incrémentales. En effet, un opérateur en économie de marché n'a aucun intérêt à offrir des biens ou services au «prix du marché» lorsqu'un tel comportement conduit à une perte incrémentale ([135]).

(495) Au vu de tout ce qui précède, la Commission considère que l'approche préconisée en général dans les lignes directrices de 2014 pour l'application du principe de l'opérateur en économie de marché aux relations entre aéroports et compagnies aériennes, à savoir l'analyse de rentabilité incrémentale, doit être appliquée au cas présent. Elle se justifie par le fait qu'un gestionnaire d'aéroport peut avoir un intérêt objectif à conclure une transaction avec une compagnie aérienne dès lors qu'il peut raisonnablement s'attendre à ce que cette transaction améliore ses profits (ou réduise ses pertes) par rapport à une situation contrefactuelle dans laquelle cette transaction ne serait pas conclue ([136]), et ce indépendamment de toute comparaison avec les conditions offertes à d'autres compagnies aériennes ou avec les conditions offertes par d'autres gestionnaires d'aéroports.

3) Sur le type de bénéfices potentiels qu'un opérateur en économie de marché aurait pris en compte en concluant les contrats de services marketing avec les compagnies aériennes

(496) Il ressort de tout ce qui précède qu'afin d'appliquer le principe de l'opérateur en économie de marché, le comportement de la CCI doit être analysé par rapport au comportement d'un opérateur en économie de marché hypothétique qui exploiterait l'aéroport de La Rochelle à sa place. Les contrats de service marketing en question doivent être analysés conjointement avec les contrats de services aéroportuaires correspondants, lorsqu'ils forment une transaction unique (voir considérant 464 pour les critères d'analyse) ([137]). Par ailleurs, comme indiqué au considérant 481, même si certains contrats de services marketing n'ont pas fait l'objet d'une transaction unique avec un contrat de services aéroportuaires, ils seront toute de même analysés en prenant en compte les revenus générés par le contrat de services aéroportuaires en vigueur aux fins de mesurer la rentabilité du contrat de service marketing en question.

(497) En analysant chacune des transactions listées au tableau 14, il convient de déterminer les bénéfices que cet opérateur en économie de marché hypothétique, guidé par des perspectives de rentabilité, pouvait attendre des prestations de marketing. À cet égard, les retombées générales de telles prestations sur le tourisme et l'activité économique de la région ne doivent pas, en tant que telles, être prises en considération. Seuls comptent les effets de ces prestations sur la rentabilité de l'aéroport puisque ce sont les seuls qu'aurait pris en compte l'opérateur en économie de marché hypothétique envisagé dans cette analyse ([138]).

([135]) Arrêt Ryanair DAC/Commission, T-165/15, précité à la note de bas de page 53, points 176 à 178.

([136]) Autrement dit, si la rentabilité incrémentale attendue de cette transaction est positive.

([137]) Un contrat de services marketing donné doit être analysé conjointement au contrat de services aéroportuaires correspondant comme formant avec lui une transaction unique. Ainsi, il y a autant de transactions distinctes que de «paires» de contrats de services marketing et de contrats de services aéroportuaires.

([138]) Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État», précitée à la note de bas de page 71, point 77.

(498) Bien que l'impact des prestations de marketing n'ait pas été avéré, il n'est pas exclu qu'elles puissent stimuler à la marge la fréquentation des liaisons aériennes visées par les contrats de services marketing et les contrats de services aéroportuaires correspondants, puisqu'elles sont conçues pour faire la promotion de ces liaisons. Ryanair a cependant indiqué que la présence d'un contrat de services marketing n'affectait pas le taux de remplissage de ses avions (ou marginalement), les actions de «yield management» (ajustement des prix en fonction de la demande) étant ajustées pour atteindre les objectifs de remplissage ([139]). Aussi, l'impact des contrats des services de marketing sur l'accroissement du nombre de passagers n'est pas confirmé par Ryanair. Il semble ainsi que le principal impact des contrats de service marketing soit d'inciter Ryanair à opérer des vols à l'aéroport de La Rochelle.

(499) Il convient de déterminer si pour un opérateur en économie de marché hypothétique, exploitant l'aéroport de La Rochelle à la place de la CCI, d'autres bénéfices que ceux résultant de l'effet positif sur l'ouverture, le maintien et/ou la fréquentation des liaisons aériennes visées par le contrat de services marketing au cours de la durée d'exploitation de ces liaisons, telle que prévue par le contrat de services marketing ou le contrat de services aéroportuaires, pouvaient raisonnablement être attendus et quantifiés.

(500) Ryanair dans son étude du 17 janvier 2014, soutient cette thèse. Cette étude repose sur l'idée selon laquelle les prestations de marketing acquises par un gestionnaire d'aéroport tel que la CCI sont de nature à renforcer l'image de marque de l'aéroport et par voie de conséquence, à stimuler durablement le nombre de passagers utilisant cet aéroport, au-delà des seules liaisons aériennes visées par le contrat de services marketing et le contrat de services aéroportuaires sur la durée d'exploitation de ces liaisons prévue par ces contrats. En particulier, il ressort de cette étude que, selon Ryanair, les prestations de marketing sont de nature à produire des effets positifs durables sur la fréquentation de l'aéroport, au-delà de l'expiration du contrat de services marketing.

(501) Il convient d'abord de noter à cet égard qu'aucun élément du dossier ne suggère que lors de la conclusion des contrats de services marketing visés par la procédure formelle d'examen, la CCI ait envisagé et a fortiori quantifié d'éventuels effets positifs des contrats de services marketing allant au-delà des seules liaisons aériennes visées par ces contrats, ou d'un point de vue temporel, allant au-delà de la durée d'exploitation prévue des liaisons en question. De plus, ni la France ni la CCI n'ont proposé de méthode qui permettrait d'estimer la valeur éventuelle qu'un opérateur de marché hypothétique gérant l'aéroport de La Rochelle à la place de la CCI aurait attribuée à ces effets au moment d'évaluer l'opportunité de conclure les contrats de services marketing et les contrats de services aéroportuaires. Enfin, les prestations de marketing acquises auprès de Ryanair/AMS visaient principalement les personnes susceptibles d'emprunter les liaisons aériennes visées par les contrats de services marketing.

(502) Cette conclusion, établie pour les contrats conclus avec Ryanair/AMS, vaut également, pour les mêmes raisons, pour le contrat de services aéroportuaires et de prestations de marketing conclu avec Jet2.

(503) Par ailleurs, s'agissant du caractère durable de ces effets, il apparaît lui aussi très incertain. Il est concevable que la promotion de La Rochelle et de sa région sur le site internet de Ryanair ait pu inciter les personnes consultant ce site à acheter des billets Ryanair vers La Rochelle au moment où elles ont eu accès à cette publicité ou peu après. En revanche, il est peu vraisemblable que la mémoire de cette publicité visualisée lors de visites sur le site internet de Ryanair ait pu perdurer et influencer leurs achats de billets d'avion au-delà de quelques semaines. Une campagne publicitaire est susceptible d'avoir des effets durables lorsque les opérations de promotion sont réalisées à l'aide d'un ou plusieurs supports publicitaires auxquels les consommateurs sont fréquemment exposés au cours d'une période donnée. Par exemple, une campagne de publicité sur les chaînes de télévision et stations de radio généralistes, un ensemble de sites internet et/ou un ensemble de panneaux publicitaires disposés en extérieur ou dans des lieux publics, est de nature à produire un tel effet durable si les consommateurs ont accès à ces supports de manière passive et répétée. En revanche, une opération de promotion limitée à certaines pages du seul site internet de Ryanair est peu susceptible d'avoir un effet allant significativement au-delà de la durée de l'opération de promotion. En effet, il est très probable que pour la plupart des gens, la visite du site internet de Ryanair ne soit pas suffisamment fréquente pour imprimer à elle seule une mémoire durable de la promotion d'une région réalisée sur ce site.

(504) La France et la CCI n'ont pas produit d'éléments permettant d'infirmer cette observation lors de la procédure formelle d'examen. Ladite observation se trouve par ailleurs significativement renforcée par deux éléments.

([139]) Soumissions du 15.12.2009, 13.6.2014 et 29.3.2019, notamment.

(505) Premièrement, certaines opérations de marketing prévues dans les contrats conclus avec Ryanair/AMS portaient tout d'abord sur la page d'accueil du site de Ryanair. Ces prestations se résumaient à la présence d'un simple lien vers un site désigné par la CCI au cours de périodes souvent limitées, voire très brèves:

— aucune durée d'affichage des liens visés dans les contrats A et B,

— affichage du lien sponsorisé pendant 56 jours annuellement pendant trois ans d'après le contrat C,

— affichage du lien sponsorisé pendant 212 jours annuellement pendant trois ans d'après le contrat D, mais la période d'affichage est réduite pour 2007 à 45 jours d'après le contrat E qui modifie le contrat D,

— affichage du lien sponsorisé sur le site britannique de Ryanair pendant 22 jours annuellement pendant 3 ans au titre du contrat G,

— affichage du lien sponsorisé sur le site Pays-Bas/Belgique de Ryanair pendant 95 jours pour la première année et 160 jours pour la deuxième et troisième année d'après le contrat H,

— affichage du lien sponsorisé sur le site irlandais de Ryanair pendant 200 jours annuellement pendant 3 ans au titre du contrat I,

— affichage du lien sponsorisé sur le site belge de Ryanair pendant 10 jours annuellement pendant 3 ans au titre du contrat J,

— affichage du lien sponsorisé 90 jours sur le site irlandais, norvégien et néerlandais et 50 jours sur le site britannique de Ryanair annuellement pendant 3 ans au titre du contrat K,

— affichage du lien sponsorisé sur le site irlandais de Ryanair pendant 70 jours au titre du contrat L,

— affichage du lien sponsorisé sur le site portugais de Ryanair pendant 365 jours au titre du contrat M pendant une durée de 2 ans,

— affichage du lien sponsorisé sur le site norvégien de Ryanair pendant 6 semaines (soit 42 jours environ) pour la première année et 4 semaines (soit 24 jours) pour les deuxième et troisième années d'après le contrat N.

(506) Tant la nature de ces opérations de promotion (la présence d'un simple lien, à la valeur promotionnelle limitée) que leur brièveté et la fréquence erratique de leur affichage au cours de la période considérée (seule la liaison vers Porto faisant l'objet d'une promotion continue pendant deux ans) sont susceptibles d'avoir fortement limité l'effet de ces opérations dans le temps après qu'elles ont pris fin, et ce d'autant plus que ces opérations se limitaient au seul site internet de Ryanair et n'étaient pas relayées sur d'autres supports. En d'autres termes, il est improbable que ces opérations de promotion aient pu provoquer, dans l'esprit des personnes qui y ont été exposées, une mémoire durable de la publicité en question et un intérêt durable pour La Rochelle et sa région.

(507) Deuxièmement, les autres opérations de marketing prévues dans les contrats conclus avec Ryanair/AMS portaient uniquement sur les pages du site internet de Ryanair relatives à la destination La Rochelle. Ce dernier type d'activité promotionnelle ne s'adresse en règle générale qu'à une audience par définition limitée, et sans exposition fréquente des destinataires. Par ailleurs, s'agissant de la page relative à la destination La Rochelle du site internet de Ryanair, elle est moins susceptible d'être fréquemment visitée que la page d'accueil du site, puisqu'elle est consacrée à une destination spécifique de Ryanair, et non à l'ensemble de ses activités. Ainsi, étant donné la faible probabilité de visites fréquentes sur la page relative à la destination La Rochelle du site internet de Ryanair, les activités promotionnelles faites sur cette page sont peu susceptibles d'imprimer aux personnes qui y ont accès une mémoire durable des attraits de La Rochelle et de sa région. De surcroît, l'ouverture de la page relative à La Rochelle sur le site internet de Ryanair est très probablement motivée, la plupart du temps, par un intérêt potentiel pour cette destination ou les services de Ryanair vers cette destination. La publicité située sur cette page est donc peu susceptible de faire naître un intérêt nouveau pour cette destination dans le chef de personnes qui ne la connaîtraient pas ou n'éprouveraient aucun intérêt pour elle.

(508) À ce titre, il est révélateur de constater que les contrats de services marketing soumis par Ryanair et conclus entre des entreprises privées non aéroportuaires (location de voitures, activités touristiques de proximité) et AMS puisent leur valeur marketing dans la possibilité de vendre des produits ou services touristiques aux passagers qui vont voyager avec Ryanair. Les voyageurs potentiels sont repérés comme susceptibles de voyager vers un aéroport de destination bien défini, suite à leur visite du site Ryanair (achat de billet, consultation des vols disponibles, etc.), et sont de ce fait la cible de messages de marketing les incitant à acheter un produit ou service à leur aéroport de destination. La valeur des services marketing de Ryanair repose donc sur la capacité de cibler des clients de Ryanair qui ont déjà choisi leur aéroport de destination ou dont la fréquentation du site Ryanair indique qu'ils sont susceptibles de choisir un aéroport de destination spécifique, afin de les inciter à acheter une prestation touristique à leur destination finale.

Dans ce contexte la Commission n'exclut pas que le marketing offert par AMS sur le site internet de Ryanair ait une valeur pour certaines entreprises tierces intéressées à vendre des services ou des marchandises aux clients de Ryanair, comme une entreprise de location de voiture ou un prestataire régional de randonnées. Cependant, ceci n'est pas la situation dans laquelle se trouve l'opérateur d'un aéroport souhaitant stimuler durablement le nombre de passagers utilisant cet aéroport. En effet, comme expliqué au considérant 501, les personnes consultant la page relative à La Rochelle sur le site internet de Ryanair ont très probablement déjà un intérêt potentiel pour cette destination ou les services de Ryanair vers cette destination. Ainsi, pour la CCI, l'apport des opérations de marketing effectuées sur les pages du site internet de Ryanair relatives à la destination La Rochelle est donc très faible, voire nul, en terme d'attraction de passagers.

(509) Ainsi, même si les prestations de marketing ont pu stimuler la fréquentation des liaisons aériennes visées par les contrats de services marketing au cours de la période de mise en œuvre de ces prestations, il est très probable qu'un tel effet ait été nul ou négligeable au-delà de cette période ou sur d'autres liaisons.

(510) Il ressort d'ailleurs des études de Ryanair des 17 et 31 janvier 2014 que les bénéfices des contrats de services marketing allant au-delà des liaisons aériennes visées par ces contrats ou au-delà de la durée d'exploitation de ces liaisons, telle que prévue par les contrats de services marketing et de services aéroportuaires, sont extrêmement incertains et ne peuvent être quantifiés avec un degré de fiabilité qui serait jugé suffisant par un opérateur en économie de marché avisé.

(511) Ainsi, par exemple, selon l'étude de Ryanair du 17 janvier 2014, «[…] de futurs profits incrémentaux au-delà de l'expiration prévue du contrat de services aéroportuaires sont par nature incertains» ([140]). Par ailleurs, cette étude propose deux méthodes pour évaluer ex ante les effets positifs des contrats de services marketing, une approche fondée sur les flux de trésorerie et une approche fondée sur la capitalisation.

(512) L'approche fondée sur les flux de trésorerie consiste à évaluer les bénéfices des contrats de services marketing et des contrats de services aéroportuaires sous forme de recettes futures engendrées dans le chef du gestionnaire de l'aéroport par les prestations de marketing et par le contrat de services aéroportuaires, déduction faite des coûts correspondants. L'approche fondée sur la capitalisation consiste à considérer l'amélioration de l'image de marque de l'aéroport due aux prestations de marketing comme un actif immatériel, acquis au prix prévu dans le contrat de services marketing.

(513) L'étude soulève toutefois l'ampleur des difficultés soulevées par l'approche fondée sur la capitalisation, montrant par là le manque de fiabilité des résultats que peuvent produire une telle méthode, et lui préfère l'approche fondée sur les flux de trésorerie. L'étude indique notamment: «L'approche "capitalisation" ne devrait tenir compte que de la proportion des dépenses marketing imputable aux actifs incorporel d'un aéroport. Cependant, il peut être difficile d'identifier la proportion des dépenses marketing visant à générer des revenus futurs pour l'aéroport (c'est à dire, un investissement dans l'actif incorporel de l'aéroport), par opposition à celles générant des revenus actuels pour l'aéroport» ([141]). Elle souligne aussi que, «pour mettre en œuvre l'approche "capitalisation", il est nécessaire d'estimer la durée moyenne pendant laquelle un aéroport serait en mesure de retenir un client grâce à la campagne marketing d'AMS. Dans la pratique, il serait très difficile d'estimer la durée moyenne de rétention de la clientèle suite à une campagne d'AMS faute de données suffisantes» ([142]).

(514) L'étude de Ryanair du 31 janvier 2014 a quant à elle proposé une application pratique de l'approche fondée sur les flux de trésorerie. Selon cette approche, les bénéfices des contrats de services marketing et des contrats de services aéroportuaires allant au-delà de l'expiration du contrat de services marketing prennent la forme d'une «valeur terminale» calculée à la date d'expiration du contrat. Cette valeur terminale est calculée en partant des profits incrémentaux attendus des contrats de services aéroportuaires et de services marketing lors de la dernière année

([140]) Traduction libre du texte anglais original: «[…] future incremental profits beyond the scheduled expiry of the Airport Service Agreement are inherently uncertain».

([141]) Traduction libre du texte anglais original: «The capitalisation approach should only take into account the proportion of marketing expenditure that is attributable to the intangible asset base of an airport. However, it may be difficult to identify the proportion of marketing expenditure that is targeted towards generating expected future revenues for the airport (i.e., an investment in the intangible asset base of the airport) as opposed to generating current revenues for the airport.».

([142]) Traduction libre du texte anglais original: «In order to implement the capitalisation-based approach, it is necessary to estimate the average length of time that an airport would be able to retain a customer due to the AMS marketing campaign. In practice, it would be very difficult to estimate the average period of customer retention following an AMS campaign due to insufficient data.».

d'application du contrat de services aéroportuaires. En effet, la méthode consiste à partir du profit incrémental attendu lors de la dernière année d'application du contrat de services aéroportuaires et à le projeter dans le futur pour une durée égale à la durée du contrat de services aéroportuaires, en étant ajusté en fonction du taux de croissance du marché du transport aérien en Europe et d'un facteur de probabilité censé refléter la capacité du contrat de services aéroportuaires et du contrat de services marketing à contribuer aux profits de l'aéroport au-delà de leur expiration. Cette capacité à produire des bénéfices durables résulte selon l'étude du 31 janvier 2014 d'une série de facteurs «[…] incluant une plus grande notoriété et une marque plus forte ainsi que des externalités de réseau et des passagers récurrents» ([143]), sans plus de précision à cet égard. En outre, cette méthode prend en compte un taux d'actualisation reflétant le coût du capital.

(515) En ce qui concerne le facteur de probabilité, l'étude propose un taux de 30 % qu'elle juge prudent. Cependant, l'étude, de caractère très théorique, ne fournit aucune justification sérieuse sur ce point, qu'elle soit de nature quantitative ou qualitative. Elle ne prend appui sur aucun élément factuel propre à l'activité de Ryanair ou aux marchés du transport aérien ou des services aéroportuaires pour étayer ce taux de 30 %. Elle n'établit aucun lien entre ce taux et les facteurs qu'elle mentionne très brièvement (notoriété, marque forte, externalités de réseau et passagers récurrents), censés prolonger les bénéfices des contrats de services aéroportuaires et de services marketing au-delà de leur expiration. Enfin, elle ne s'appuie en rien sur le contenu spécifique des prestations de marketing prévues dans les différents contrats avec AMS pour analyser la mesure dans laquelle ces prestations seraient susceptibles d'influencer les facteurs susmentionnés.

(516) De plus, l'étude ne démontre pas qu'à l'expiration d'un contrat de services aéroportuaires et d'un contrat de services marketing, les profits qu'ils ont engendrés dans le chef du gestionnaire de l'aéroport lors de leur dernière année d'application sont de nature à se prolonger dans le futur avec un quelconque degré de probabilité. Elle ne justifie pas davantage la pertinence du taux de croissance du marché du transport aérien en Europe pour évaluer les effets d'un contrat de services aéroportuaires et d'un contrat de services marketing pour un aéroport donné.

(517) Une «valeur terminale» calculée selon la méthode proposée par Ryanair serait donc très peu susceptible d'être prise en compte par un opérateur en économie de marché prudent qui évaluerait l'intérêt de conclure un contrat.

(518) L'étude du 31 janvier 2014 fait donc apparaître que la méthode fondée sur les flux de trésorerie ne pourrait donner que des résultats très incertains et très peu fiables, tout comme la méthode fondée sur la «capitalisation».

(519) Par ailleurs, ni la France, ni aucun tiers intéressé n'ont fourni d'éléments de nature à indiquer que la méthode proposée par Ryanair dans cette étude — ou toute autre méthode visant à prendre en compte de manière quantifiée des bénéfices qui iraient au-delà de l'expiration des contrats de services aéroportuaires et des contrats de services marketing — serait effectivement pratiquée par des gestionnaires d'aéroports régionaux comparables à celui de La Rochelle. La France n'a d'ailleurs fait aucun commentaire sur les études des 17 et 31 janvier 2014 et n'en a donc pas approuvé les conclusions.

(520) De surcroît, comme indiqué précédemment, les prestations de marketing ciblent manifestement les personnes susceptibles d'emprunter les liaisons visées dans les contrats de services marketing. Si ces liaisons ne sont pas renouvelées à l'expiration du contrat de services aéroportuaires, il est peu probable que les prestations de marketing puissent continuer à avoir des effets positifs sur la fréquentation de l'aéroport au-delà de cette expiration. Or, la probabilité qu'une compagnie aérienne souhaite poursuivre l'exploitation d'une liaison au-delà de la durée pour laquelle elle s'est engagée à l'exploiter dans le contrat de services aéroportuaires est très difficile à évaluer par un gestionnaire d'aéroport. Les compagnies aériennes à bas coûts, en particulier, ont montré qu'elles géraient les ouvertures et fermetures de liaisons de façon très dynamique. Un rapport du cabinet Oxera préparé pour ACI Europe rapporte ainsi qu'en 2011 entre 15 et 20 % des routes opérées sur les aéroports européens de moins de 5 millions de passagers ferment annuellement ([144]). Lors de la conclusion d'une transaction telle que celles qui sont examinées dans la procédure formelle d'examen, un opérateur en économie de marché avisé ne saurait donc tabler sur la volonté de la compagnie aérienne de prolonger l'exploitation de la liaison concernée à l'expiration du contrat.

([143]) Traduction libre du texte anglais original: «[…] including greater prominence and a stronger brand, alongside network externalities and repeat passenger».

([144]) Étude du 15.9.2017 réalisée par le cabinet Oxera, «The continuing development of airport competition in Europe», graphique 4.8, p. 41. https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2018/07/The-continuing-development-of-airport-competition-in-Europe-report-for-ACI-Europe.pdf.pdf

(521) Par ailleurs, et à titre surabondant, il convient de relever qu'une valeur terminale calculée selon la méthode proposée par Ryanair dans l'étude du 31 janvier 2014 n'est positive (et donc, n'a un effet positif sur la rentabilité prévisionnelle du contrat de services aéroportuaires et du contrat de services marketing) que lorsque le profit incrémental attendu de ces contrats lors de la dernière année d'application du contrat de services aéroportuaires est positif. En effet, la méthode consiste à partir du profit incrémental attendu lors de la dernière année d'application du contrat de services aéroportuaires et à le projeter dans le futur en lui appliquant deux facteurs. Le premier facteur représente la croissance globale du marché européen du transport aérien et reflète la croissance du trafic attendu. Le second est un facteur de 30 % représentant schématiquement la probabilité que l'exécution des contrats venus à expiration favorise la conclusion de contrats similaires dans le futur, de nature à engendrer des flux financiers semblables. Ainsi, si le profit incrémental futur attendu lors de la dernière année d'application du contrat de services aéroportuaires est négatif, la valeur terminale sera elle aussi négative (ou au maximum sera égale à zéro), traduisant ainsi le fait que la conclusion de contrats semblables à ceux qui viennent d'expirer est de nature, tout comme eux, à dégrader chaque année la rentabilité de l'aéroport.

(522) L'étude de Ryanair du 31 janvier 2014 envisage très brièvement ce cas de figure, en se bornant à indiquer dans une note de bas de page, sans commentaires ni justifications: «[…] aucune valeur terminale ne peut être calculée si les profits incrémentaux nets des paiements AMS sont négatifs au cours de la dernière année de la période en cause» ([145]). Or, comme il sera démontré par la suite aux considérants 580 à 642, tous les contrats concernés dans la présente affaire conduisent à des flux incrémentaux prévisionnels qui sont négatifs chaque année, et non pas seulement globalement, en valeur actualisée nette. Ainsi, pour ces contrats, une «valeur terminale» calculée selon la méthode proposée par Ryanair serait nulle voire négative. La prise en compte d'une telle valeur terminale ne remettrait donc pas en question la conclusion selon laquelle les différents contrats impliquent un avantage économique.

(523) Enfin, dans une troisième étude du 26 septembre 2014, Ryanair réitère son affirmation selon laquelle les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing génèrent des revenus incrémentaux pendant leur durée et une valeur finale après leur expiration. Ainsi, selon Ryanair, la signature d'un premier contrat avec Ryanair accroît la possibilité qu'un nouveau contrat soit conclu à son expiration, avec Ryanair ou avec d'autres compagnies aériennes. De plus, la valeur finale des contrats de services marketing réside dans une augmentation du trafic en direction de l'aéroport après expiration, du fait de la hausse de sa notoriété. Bien que Ryanair propose une méthode pour tester empiriquement ses hypothèses, elle ne peut la mettre en œuvre, ne disposant pas des données nécessaires. Enfin, le rapport ne prend pas en compte les possibles externalités de réseaux dans son analyse.

(524) En conclusion, il ressort de ce qui précède que les seuls bénéfices qu'un opérateur en économie de marché avisé attendrait d'un contrat de services marketing et prendrait en compte de façon quantifiée en évaluant l'intérêt de conclure un tel contrat, couplé à un contrat de services aéroportuaires, seraient de deux sortes: i) d'une part, la perspective que les compagnies aériennes opèrent des vols à l'aéroport de La Rochelle conformément aux contrats de services aéroportuaires que les compagnies aériennes ont été incitées à conclure grâce aux contrats de services marketing, et ii) d'autre part, un possible effet positif marginal des prestations de marketing sur le nombre de passagers empruntant les liaisons visées par les contrats en question (stimulation à la marge de la fréquentation des liaisons aériennes visées par les contrats de services marketing et les contrats de services aéroportuaires correspondants). Les autres bénéfices éventuels seraient jugés trop incertains pour être pris en compte de manière quantifiée et en effet, aucun élément ne suggère qu'ils ont été pris en compte par la CCI.

4) Sur l'horizon temporel qu'un opérateur en économie de marché aurait choisi afin d'évaluer l'intérêt de conclure un contrat de services aéroportuaires et/ou un contrat de services marketing

(525) En évaluant l'intérêt de conclure un contrat de services aéroportuaires et/ou un contrat de services marketing, un opérateur en économie de marché aurait choisi comme horizon temporel de son évaluation la durée des contrats en question. Autrement dit, il aurait évalué les coûts et recettes incrémentaux au cours de la période d'application des contrats.

([145]) Étude du 31.1.2014, note de bas de page 17, traduction libre du texte anglais: «[…] no terminal value can be calculated if incremental profits net of AMS payments are negative in the last year of the period under consideration.».

(526) Il n'apparaît pas justifié de retenir une période plus étendue. En effet, aux dates de conclusion des contrats, un opérateur en économie de marché prudent n'aurait pas compté sur une reconduction de ces contrats à leur expiration dans la mesure où, comme expliqué au considérant 520, les compagnies à bas coûts telles que Ryanair et Jet2 font évoluer leurs activités de manière très dynamique en matière d'ouvertures et de fermetures de liaisons, ou encore d'augmentations et de réductions de fréquences.

(527) Par ailleurs, pour certains contrats, la date de commencement effectif des activités visées par le contrat n'est pas la date de conclusion du contrat. Dans ce cas, c'est la date de commencement effectif qui a été prise comme point de départ, et non la date de signature, pour les situations où la date de signature précède la date de commencement effectif ([146]).

(528) Dans les situations où Ryanair n'a pas opéré certaines liaisons pendant toute la période prévue par contrat, l'analyse de l'opérateur en économie de marché se base sur la durée prévue au contrat puisque la terminaison anticipée des contrats n'était ni connue ni prévisible au moment de la conclusion des contrats. Un opérateur aéroportuaire aurait en effet fondé ses perspectives de trafic sur les engagements pris par Ryanair à la signature du contrat et qui obligeaient cette dernière.

(529) Dans la suite de la décision, la Commission va examiner les contrats conclus avec chacune des compagnies aériennes en ce qui concerne le trafic, les recettes et les coûts incrémentaux à la lumière des hypothèses retenues, avant de présenter successivement le résultat de l'analyse de ces contrats.

5) Conclusions sur les modalités d'application du principe de l'opérateur en économie de marché

(530) Il ressort de tout ce qui précède que pour appliquer le principe de l'opérateur en économie de marché aux mesures concernées, la Commission doit, pour chaque contrat de services marketing, analyser ensemble ce contrat et le contrat de services aéroportuaires correspondant [que ce dernier fasse partie du groupe de contrat tel que listé au tableau 14, ou que ce contrat soit simplement d'application au moment de la conclusion du contrat marketing ([147])] et doit déterminer si un opérateur en économie de marché hypothétique, guidé par des perspectives de rentabilité et gérant l'aéroport de La Rochelle à la place de la CCI, aurait conclu ces contrats. Pour ce faire, il convient de déterminer la rentabilité incrémentale des contrats telle que l'aurait évaluée l'opérateur en économie de marché au moment de la conclusion des contrats, en estimant, sur toute la période d'application des contrats:

— le trafic incrémental futur attendu de la mise en œuvre de ces contrats, en tenant éventuellement compte des effets des prestations de marketing sur les taux de remplissage des liaisons visées par les contrats,

— les recettes incrémentales futures attendues de la mise en œuvre de ces contrats, incluant les recettes provenant des redevances aéronautiques et des services d'assistance en escale, engendrées par les liaisons visées par ces contrats, ainsi que les recettes extra-aéronautiques provenant du trafic supplémentaire engendré par la mise en œuvre de ces contrats,

— les coûts incrémentaux futurs attendus de la mise en œuvre de ces contrats, incluant les coûts d'exploitation et éventuels coûts d'investissements incrémentaux engendrés par les liaisons visées par ces contrats, ainsi que les coûts des prestations marketing.

(531) Il doit résulter de ces calculs des flux annuels futurs correspondant à la différence entre recettes et coûts incrémentaux, à actualiser si nécessaire avec un taux reflétant le coût du capital pour le gestionnaire de l'aéroport. Une valeur actualisée nette («VAN») positive indique en principe que les contrats concernés ne confèrent pas d'avantage économique tandis qu'une valeur actualisée nette négative révèle la présence d'un tel avantage.

(532) Il convient de noter que dans une telle évaluation, les arguments de la CCI et de Ryanair selon lesquels le prix des prestations de marketing acquises par la CCI est équivalent ou inférieur à ce qui peut être considéré comme un «prix du marché» pour de telles prestations est sans pertinence. En effet, un opérateur en économie de marché hypothétique guidé par des perspectives de rentabilité ne serait pas prêt à acquérir de telles prestations, même à un prix inférieur ou égal au «prix du marché», s'il prévoyait que, malgré l'effet positif de ces prestations sur la fréquentation des liaisons aériennes concernées, les coûts incrémentaux engendrés par les contrats dépasseraient les recettes incrémentales en valeur actualisée. En effet, dans un tel cas de figure, le «prix du marché» dépasserait sa disposition à payer et il serait donc logiquement conduit à renoncer aux prestations en question.

([146]) Voir tableau 9.
([147]) Voir considérant 496.

b) Considérations méthodologiques concernant la reconstruction des plans d'affaires

(533) Au cours de la procédure, la Commission a invité la France à fournir les estimations de rentabilité, de coûts et de recettes incrémentaux associés aux différents contrats conclus entre la CCI et Ryanair/AMS, qui auraient pu avoir été réalisées en amont de la conclusion de ces contrats. En réponse à cette invitation, la France a indiqué qu'aucune analyse n'a été réalisée par l'aéroport de La Rochelle avant de signer les contrats marketing et a par conséquent fourni une reconstruction a posteriori des plans d'affaires correspondant à chacun des contrats de services marketing visés au tableau 9, ainsi qu'une reconstruction du plan d'affaires du contrat conclu avec Jet2 (en prenant compte tant pour l'analyse des contrats signés avec ces deux compagnies aériennes les paramètres pertinents des contrats de services aéroportuaires correspondants). Cette analyse a posteriori a cependant pour objectif de reproduire l'analyse financière qui aurait dû avoir été réalisée avant de signer les contrats de services marketing, et prend en compte les données qui étaient à la disposition de l'aéroport avant de signer les contrats.

1) Modèle retenu pour la reconstruction des plans d'affaires

(534) La France a reconstruit a posteriori les plans d'affaires sur la base d'un «scénario central» reprenant les hypothèses qui auraient été celles raisonnablement retenues par un opérateur en économie de marché. Cette analyse est basée sur des hypothèses de trafic, de remplissage des avions, de recettes aéronautiques et non aéronautiques par passager, de coûts de fonctionnement par passager, de dépenses de marketing, et de durée des contrats. En vue de calculer la valeur actualisée nette de chaque contrat, la France a ainsi reconstruit un plan d'affaires faisant apparaître les postes de recettes et de coûts suivants:

Tableau 15

Modèle retenu pour la reconstruction des plans d'affaires

Contrat [x]			
	Année N	Année N+1	Etc.
Nombre de rotations par an (a)	*Voir contrat*		
Nombre de sièges avion (b)	*Voir section 7.2.1.5 b) 2) ci-dessous*		
Nombre de sièges offerts (c)	*c=a*b*2*		
Remplissage moyen (d)	*Voir section 7.2.1.5 b) 2) ci-dessous*		
Nombre de passagers total (arrivée et départ) (e)	*e=c*d*		
Redevance atterrissage (f)	*f=a*redevance unitaire telle qu'adoptée par la CCI ou figurant dans le contrat de service aéroportuaire*		
Redevance de stationnement (g)	*0 [voir section 7.2.1.5 b) 3) ci-dessous]*		
Redevance balisage (h)	*0 [voir section 7.2.1.5 b) 3) ci-dessous]*		
Redevance Personnes Handicapées et à Mobilité Réduite (i)	*i=e*redevance unitaire telle qu'adoptée par la CCI ou figurant dans le contrat de service aéroportuaire/2*		
Redevance passagers (j)	*j=e*redevance unitaire telle qu'adoptée par la CCI ou figurant dans le contrat de service aéroportuaire/2*		
Produits assistance en escale (k)	*0*		
Total recettes aéronautiques (l)	*l=f+g+h+i+j+k*		
Recettes extra aéronautiques (m)	*m=e*marge incrémentale unitaire [voir section 7.2.1.5 b) 3) ci-dessous]*		

Contrat [x]			
	Année N	Année N+1	Etc.
Total recettes (n)	***n=l+m***		
Coûts incrémental (o)	*o=e*coût incrémental unitaire [voir section 7.2.1.5 b) 4) ci-dessous]*		
Coûts marketing (p)	*Voir contrat marketing*		
Total coûts (q)	***q=o+p***		
Flux de trésorerie incrémental (r)	***r=n-q***		
VAN	$\sum_{v=0}^{u} \frac{r_v}{(1+t)^v}$ *Où:* — *v désigne l'année du contrat considérée, v=0 correspondant au début du contrat* — *u désigne la durée totale (en année) du contrat* — *$r_v$est le flux de trésorerie incrémental r pour l'année v du contrat* — *t est le taux d'actualisation choisi* ([1])		

([1]) La France a retenu pour tous les contrats un taux d'actualisation de 6 %. Ce taux correspond à celui proposé par la France dans des affaires similaires sur lesquelles la Commission a déjà eu à se prononcer (voir par exemple la décision de la Commission relative à l'aéroport de Pau, précitée à la note de bas de page 12). Par ailleurs, comme la reconstruction des plans d'affaires par la Commission (dans le scénario central) conduit à des flux incrémentaux annuels tous négatifs au cours de la période couverte, la valeur actualisée nette des contrats est nécessairement négative quel que soit le taux d'actualisation retenu.

(535) Si les hypothèses prises par la France concernant les recettes par passagers et la durée des contrats sont généralement considérées comme raisonnables par la Commission, d'autres hypothèses retenues par la France ne sont pas toujours raisonnables ou réalistes. D'une part, la France a commis des erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions (notamment la sous-estimation des coûts incrémentaux de fonctionnement aéronautique et l'inclusion des contributions octroyées par les collectivités locales pour supporter les dépenses de marketing générales comme des recettes incrémentales). D'autre part, comme il le sera établi à la section consacrée à l'analyse individuelle des contrats, outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France, les reconstructions de certains plans d'affaires souffrent d'autres problèmes méthodologiques spécifiques.

(536) Dès lors, la Commission a procédé à sa propre analyse en reconstruisant dans un «scénario central» les coûts et recettes incrémentaux des différents groupes de contrats, tels qu'un opérateur en économie de marché les aurait évalués ex ante, en application du principe de l'opérateur en économie de marché.

(537) La Commission a également procédé à une analyse de sensibilité du calcul de la valeur actualisée nette de ces contrats en faisant varier certaines des hypothèses. Pour ce faire, la Commission a retenu à dessein des hypothèses qui ne sont par définition pas réalistes puisque non retenues dans le scénario central de la Commission (scénario qui retient déjà une approche favorable à la compagnie aérienne). Ces hypothèses tiennent à la très faible probabilité de leur occurrence ou des changements majeurs et immédiats qu'ils impliqueraient dans la gestion de l'aéroport (voir considérants 575 à 578). Le résultat du calcul de la valeur actualisée nette résultant du changement de ces paramètres (dont la survenue concomitante est également plus qu'improbable statistiquement) constitue le «scénario imprudent» (voir considérants 574 à 578). En tout état de cause, ce scénario apparaitrait manifestement irréaliste aux yeux d'un investisseur avisé et prudent, qui ne pourrait que ne l'exclure.

(538) Les différences d'appréciation entre la France et la Commission (en particulier les hypothèses de coûts de fonctionnement et de dépenses marketing) induisent en effet des différences majeures dans le résultat du calcul de la valeur actualisée nette des groupes de contrats. Les différences relatives aux hypothèses de trafic ont un impact important pour quelques contrats tandis que les hypothèses de remplissage des avions ont un impact limité sur le résultat du calcul de la valeur actualisée nette des contrats, ne modifiant pas la conclusion de la Commission selon laquelle la valeur actualisée nette des contrats peut être négative ou positive.

1) Trafic incrémental et nombre de rotations prévisionnels (contrats avec Ryanair et AMS)

(539) L'analyse menée par la Commission repose sur le trafic incrémental (autrement dit le nombre de passagers supplémentaires) qu'un opérateur en économie de marché gérant l'aéroport de La Rochelle à la place de la CCI aurait pu prédire lors de la conclusion des contrats. S'agissant du groupe de contrats de 2006 (contrats de marketing C et D et contrats de service aéroportuaires 2 et 3) par exemple, il s'agit de déterminer le nombre de passagers que le gestionnaire de l'aéroport de La Rochelle aurait pu anticiper, en 2006, sur la liaison La Rochelle-Londres-Stansted exploitée par Ryanair, au cours de la durée d'exécution du contrat.

(540) Le trafic incrémental prévisionnel a été établi en fonction du nombre de liaisons et de fréquences prévues dans les différents contrats de services aéroportuaires et de services marketing, et du nombre de rotations annuelles en résultant. Certains contrats prévoient des objectifs en termes de nombre de rotations, d'autres contrats prévoient des objectifs en termes de nombre de passagers, tandis que d'autres contrats ne mentionnent pas d'objectifs.

(541) Pour les contrats rétroactifs, signés après leur date de mise en œuvre (tel que le contrat A), seul le trafic généré après la signature a été pris en compte, puisqu'un contrat ne peut pas générer de trafic avant sa signature.

(542) Les prévisions de trafic retenues par la Commission sont en majorité inférieures à celles retenues par la CCI pour reconstruire ses plans d'affaires ex-post, en particulier pour certains contrats de marketing signés sans objectifs de trafic. Dans un cas, les projections retenues par la Commission sont supérieures à celles retenues par l'aéroport. Ces corrections seront détaillées pour chaque mesure (contrat ou groupe de contrats présentés au tableau 14).

(543) La Commission observe de manière générale que les surestimations de trafic sont liées aux problèmes d'analyse suivant. Tout d'abord, la reconstruction opérée par la France excède le volume de trafic inclus dans les contrats. Un opérateur avisé ne procèderait pas à une telle surestimation, sans autre explication (non fournie par la France pour aucun des contrats).

(544) Ensuite, pour certains contrats rétroactifs (la date de début du contrat précède la date de signature du contrat) la France a fondé sa reconstruction sur les trafics déjà réalisés avant la signature du contrat. Il est douteux qu'un opérateur avisé engage des dépenses de service marketing en lien avec des vols déjà effectués. Au contraire un opérateur avisé se fonderait sur le trafic à venir généré par le contrat de services marketing. Finalement, l'argument selon lequel un investisseur avisé aurait pu considérer la relation commerciale à plus longue échéance que la stricte durée du contrat ne repose sur aucune étude économique ou élément probant tel qu'il a été démontré aux considérants 525 à 529.

(545) Par ailleurs, la Commission a pris en compte la capacité des appareils utilisés par Ryanair, à savoir principalement des Boeing 737-800 (189 sièges), et dans une moindre mesure des Boeing 737-300 (148 sièges) ou des BAe 146-300 (110 sièges).

(546) La Commission a retenu un taux de remplissage des aéronefs variant chaque année, et correspondant à la moyenne observée sur les deux années précédentes (avec un taux moyen de 80 % pour 2003 et 2004, tel que retenu par la CCI). Cette hypothèse est la plus crédible car elle permet de se placer dans la position d'un opérateur aéroportuaire qui utilise les informations directement pertinentes à sa disposition au moment d'établir son plan d'affaires. Cette méthode permet aussi à partir de 2005 de se fonder sur des taux de remplissage constatés pendant des périodes durant lesquelles des contrats de marketing étaient en vigueur et ainsi de refléter un éventuel effet bénéfique des prestations de marketing sur la fréquentation des liaisons aériennes. La Commission relève à ce titre qu'entre 2003 et 2013, le taux de remplissage des avions de Ryanair desservant l'aéroport de La Rochelle a baissé de 81 % à 70 %, alors que l'aéroport de La Rochelle a retenu des hypothèses nettement plus optimistes (entre 75 % et 85 %) pour préparer ses plans d'affaires.

Tableau 16

Taux de remplissage des aéronefs

Année	Taux de remplissage des aéronefs	Taux moyen connu des deux années précédentes à la date T ([1])
2003	0,81	0,8
2004	0,78	0,8
2005	0,78	0,80
2006	0,74	0,78
2007	0,72	0,76
2008	0,72	0,73
2009	0,78	0,72
2010	0,74	0,75
2011	0,73	0,76
2012	0,71	0,74
2013	0,70	0,72

([1]) Pour les années 2003 et 2004, les deux années précédentes ne sont pas pertinentes (pas d'opération par Ryanair). Aussi, l'hypothèse de 80 % (hypothèse centrale de la France) a été retenue.

(547) Lorsque la période d'application d'un contrat ne coïncidait pas avec des années civiles complètes, la Commission en a tenu compte en calculant, pour chaque année d'application du contrat, le trafic prévisionnel au prorata du nombre de jours de l'année où le contrat devait s'appliquer.

1) Recettes incrémentales (contrats conclus avec Ryanair et AMS)

(548) Pour chaque transaction faisant l'objet de son analyse, la Commission a cherché à déterminer les recettes incrémentales, c'est-à-dire les recettes engendrées par la transaction, telles qu'un opérateur en économie de marché les aurait prévues.

(549) En application du principe de la «caisse unique», la Commission estime qu'il convient de prendre en compte les recettes aéronautiques et extra-aéronautiques.

— *Recettes aéronautiques*

(550) S'agissant des recettes aéronautiques, elles se composent du produit des différentes redevances à verser par la compagnie aérienne au gestionnaire de l'aéroport, à savoir:

— «la redevance d'atterrissage», à savoir un montant par rotation,

— «la redevance passagers», à savoir un montant par passager au départ,

— la redevance versée pour les services d'assistance en escale, qui prend la forme d'un montant par rotation fixé dans les différents contrats de services aéroportuaires,

— la «redevance de stationnement», à savoir un montant par rotation,

— la «redevance balisage», à savoir un montant à payer en fonction de l'application du règlement d'aviation civile en cas de mouvement de nuit ou par conditions de mauvaise visibilité,

— la redevance assistance PHMR (Personnes Handicapées et à Mobilité Réduite).

(551) La redevance d'atterrissage et la redevance passagers pratiquées par la CCI sont en principe des redevances réglementées rémunérant l'accès aux infrastructures aéroportuaires, déterminées pour toutes les compagnies aériennes utilisatrices après un processus de consultation et faisant l'objet d'une publication. Pour les différents contrats de services aéroportuaires, la Commission a retenu comme montants unitaires prévisionnels de redevance à l'atterrissage et de redevance passagers, les redevances publiques en vigueur au moment de la conclusion des contrats, en intégrant une indexation de 2 % par an dans la mesure où il était raisonnable de prévoir que les redevances réglementées seraient relevées chaque année afin de suivre l'inflation. Le système des redevances aéroportuaires réglementées ne prévoit pas d'indexation automatique, mais la faculté pour le gestionnaire d'adapter les redevances au fil du temps après un processus de concertation. Dans ces conditions, la Commission estime qu'un opérateur en économie de marché aurait fait l'hypothèse selon laquelle les redevances seraient relevées chaque année pour suivre l'inflation, en retenant un taux d'inflation de 2 %, qui correspond au taux visé par la Banque Centrale Européenne «BCE» pour la zone euro ([148]).

(552) S'agissant des redevances pour les services d'assistance en escale, elles ne sont pas réglementées mais négociées bilatéralement. À l'aéroport de La Rochelle, les services d'assistance en escale sont assurés par la société Atlantica. Par conséquent, ces services ne sont pas pris en compte dans le plan d'affaires de l'aéroport et seuls les loyers versés par Atlantica à l'aéroport de La Rochelle sont pris en compte (sous le chapitre profits extra-aéronautiques).

(553) Les redevances de stationnement correspondent à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement hors infrastructures privatives. Les tarifs de la redevance sont fonction de la durée du stationnement et des caractéristiques de l'aéronef. Cependant les plans d'affaire préparés pour évaluer la rentabilité des contrats signés avec Ryanair et Jet2 ne prévoient pas de paiement pour la redevance de stationnement, à priori parce que la durée de stationnement reste inférieure à deux heures, période pendant laquelle les compagnies aériennes ne sont pas redevables de ladite redevance.

(554) La redevance balisage est fixée par la grille tarifaire publiée par l'aéroport pour chaque mouvement d'aéronef de nuit ou par mauvaise visibilité ayant nécessité l'allumage du balisage. Cependant les plans d'affaire préparés pour évaluer la rentabilité des contrats signés avec Ryanair et Jet2 ne prévoient pas de redevance balisage, les vols étant opérés en journée.

(555) Enfin il est nécessaire de prendre en compte aussi la redevance assistance PHMR applicable à chaque passager au départ (0,5 EUR par passager à partir de juin 2008).

(556) Afin de calculer le produit des redevances aéronautiques susmentionnées qu'un opérateur en économie de marché aurait attendu de chaque contrat, la Commission a utilisé le nombre de rotations prévues (pour la redevance à l'atterrissage) et du nombre de passagers correspondants (pour les redevances passagers et PHMR), déterminés pour chaque contrat, et les a multipliés par les montants unitaires de chaque redevance.

— *Recettes extra-aéronautiques*

(557) L'aéroport de La Rochelle a évalué les marges extra-aéronautiques incrémentales liées au trafic de passagers. Ces marges couvrent les activités des parcs de stationnement, restaurants et des autres commerces situés dans l'aéroport, ainsi que les marges liées à la vente de carburant et les loyers. Il s'agit de marges et non de revenus, le coût des intrants étant déduit. Aussi, lors de la reconstruction des plans d'affaires, aucun coût ne devra être déduit pour établir la marge incrémentale de l'opérateur de l'aéroport.

(558) La Commission estime en général probable qu'un opérateur en économie de marché avisé aurait déterminé la marge extra-aéronautique incrémentale au moment de la conclusion d'un nouveau contrat en se fondant sur les marges extra-aéronautiques incrémentales de l'année précédente, correspondant à la meilleure estimation connue. C'est l'analyse qui a été produite par l'aéroport de La Rochelle. Cependant, dans le cas particulier de l'aéroport de La Rochelle, la Commission prend en compte les investissements mis en place pendant la période 2003-2013, impliquant la construction de parkings, de restaurants et de commerces. En effet, le fait de ne prendre en compte que les marges passées constatées au moment d'évaluer la rentabilité d'un nouveau contrat reviendrait à ne pas

([148]) Un objectif de la BCE est de maintenir la stabilité des prix, et l'inflation annuelle «au-dessous, mais à un niveau proche, de 2 %, sur le moyen terme»: Traduction libre du texte original anglais: «In the pursuit of price stability, the ECB aims at maintaining inflation rates below, but close to, 2 % over the medium term.». Voir http://www.ecb.europa.eu/mopo/intro/html/index.en.html

prendre en compte de manière prospective les projets connus de développement d'activités extra-aéronautiques (liés par exemple à la mise en exploitation de nouveaux investissements), et à restreindre ainsi trop strictement les perspectives de croissance des recettes extra-aéronautiques incrémentales. C'est ainsi que la Commission a reconstruit les plans d'affaires en considérant qu'au moment de la signature d'un nouveau contrat, la marge extra-aéronautique par passager à considérer correspond à la marge extra-aéronautique moyenne de l'année précédente multipliée par un coefficient correcteur «prospectif» reflétant les perspectives attendues des nouveaux investissements (parkings, surfaces commerciales). Le coefficient correcteur varie d'une année à l'autre en fonction des projets prévus par l'aéroport, et la marge extra aéronautique «prospective» correspond à ce qui peut être raisonnablement attendue par l'exploitant de l'aéroport sur plusieurs années (et non sur uniquement l'année suivante):

Tableau 17

Marge extra-aéronautique moyenne

Année	Marge extra aéronautique année n-1 (EUR par passager)	Coefficient correcteur «prospectif»	Marge extra aéronautique moyenne «prospective» retenue par la Commission
2003	1,09	30 %	1,42
2004	1,40	10 %	1,54
2005	1,59	20 %	1,91
2006	1,33	60 %	2,13
2007	1,74	30 %	2,26
2008	2,14	10 %	2,35
2009	2,15	10 %	2,36
2010	2,29	10 %	2,52
2011	2,36	10 %	2,59
2012	2,45	5 %	2,57
2013	2,48	5 %	2,61

(559) L'augmentation du coefficient correcteur retenu certaines années reflète la mise en place de nouveaux services extra-aéronautiques au cours de la période (parking en 2006, restaurant en 2008, commerces en 2009). En l'absence d'évaluation fournie par la CCI des marges extra-aéronautiques attendues à la signature de nouveaux contrats, cette approche constitue une manière d'évaluer les marges attendues des nouvelles activités extra-aéronautiques. Les marges extra-aéronautiques incrémentales par passagers retenues par la Commission sont en moyenne supérieures de [15-20] % à celles soumises par la CCI, et les reconstitutions opérées par la Commission maximisent donc la rentabilité incrémentale des groupes de contrats souscrits par l'aéroport et Ryanair. La Commission relève que la moyenne de la correction de la marge annuelle est même supérieure à celle suggérée par Oxera dans l'étude du 4 décembre 2015 ([149]) selon laquelle le démarrage des activités de Ryanair, dans un échantillon de 29 aéroports, conduit à une augmentation de l'ordre de 12,0-13,7 % des revenus extra-aéronautiques par passager au départ, en termes réels.

([149]) Étude du 4.12.2015 réalisée par le cabinet Oxera, «The impact of Ryanair's operations on airports' non-aeronautical revenues».

(560) La Commission estime par ailleurs qu'un opérateur en économie de marché aurait prévu une indexation de cette marge au cours du temps pour chacune des années couvertes par un nouveau groupe de contrat, afin de refléter l'inflation. La Commission a retenu à cet égard un taux de 2 % par an ([150]).

(561) En tout état de cause, la Commission a choisi de retenir des hypothèses de profits extra-aéronautiques supérieurs à ceux retenus par l'aéroport de La Rochelle, pour prendre en compte le développement des activités de parking, restauration et commerce sur la période 2003-2013.

1) Coûts incrémentaux (contrats conclus avec Ryanair et AMS)

(562) Les coûts incrémentaux qui pouvaient être attendus ex ante de chaque transaction (comportant un contrat de services aéroportuaires et un contrat de services marketing) par un opérateur en économie de marché gérant l'aéroport à la place de la CCI relèvent des catégories suivantes:

— les coûts d'achat des prestations de marketing,

— les coûts d'investissements incrémentaux, dus aux investissements réalisés en raison de la transaction,

— les coûts d'exploitation incrémentaux, à savoir les coûts d'exploitation (personnel, achats divers) susceptibles d'être engendrés par l'exécution de la transaction.

(563) S'agissant des coûts des contrats de services marketing, la Commission relève que la France a erronément exclu des coûts de marketing, les contributions octroyées par les collectivités locales (Département de Charente-Maritime et Communauté d'agglomération de La Rochelle) pour supporter les dépenses de marketing générales de la CCI-aéroport.

(564) Or, comme il est établi aux considérants 294 à 302 la France aurait dû inclure l'intégralité des montants versés à Ryanair par la CCI-aéroport puisque les contributions des différentes collectivités locales constituent un financement des coûts opérationnels normaux de l'aéroport. Ainsi, c'est bien la CCI-aéroport qui détenait les crédits budgétaires destinés au financement des prestations de marketing et supportait l'entièreté du risque de gestion associé.

(565) Par ailleurs, il convient de rappeler qu'afin de déterminer si les contrats signés par l'aéroport de La Rochelle avec Ryanair et Jet2 ont donné lié à l'octroi d'un avantage en faveur de ces dernières, le comportement de l'aéroport de La Rochelle doit être comparé avec celui d'un exploitant d'aéroport exerçant ses activités dans les conditions normales d'une économie de marché. Or, un opérateur en économie de marché doit, par définition, financer ses propres opérations. Le point 63 des lignes directrices de 2014 énonce d'ailleurs que, pour qu'un accord avec une compagnie aérienne soit jugé conforme au principe de l'opérateur en économie de marché, «[l'aéroport] doit démontrer que […] il est à même de supporter la totalité des coûts générés par l'accord […]».

(566) Les lignes directrices de 2014 énoncent également que, «[a]fin d'apprécier si un arrangement conclu par un aéroport avec une compagnie aérienne est conforme au principe de l'opérateur en économie de marché, il convient de tenir compte tant des recettes escomptées générées par les activités non aéronautiques en liaison avec l'activité de la compagnie aérienne que des redevances aéroportuaires, nettes de toutes remises, aides à la commercialisation ou incitations» ([151]) et précisent que «[l]e soutien des pouvoirs publics, comme par exemple les accords de commercialisation conclus directement entre les autorités publiques et la compagnie aérienne, qui visent à compenser une partie des coûts normaux encourus par l'aéroport par rapport à l'arrangement conclu entre l'aéroport et la compagnie aérienne seront également prises en compte» ([152]).

([150]) Pour le même motif, la Commission a appliqué une indexation de 2 % aux redevances aéroportuaires et aux coûts d'exploitation incrémentaux.

([151]) Lignes directrices de 2014, point 64.

([152]) Lignes directrices de 2014, note de bas de page 62.

(567) Enfin, si des contributions financières publiques pouvaient être exclues des coûts de marketing dans les plans d'affaires, cela impliquerait que tout projet ou une transaction non rentable puisse être rendu conforme au critère de l'opérateur en économie de marché simplement par l'octroi d'une subvention publique suffisante. Une telle approche aurait pour effet de rendre l'article 107 du TFUE inopérant et irait à l'encontre du principe selon lequel l'analyse de l'existence d'une aide d'état implique de déterminer si l'entreprise a reçu «un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché» ([153]).

(568) Pour les raisons mentionnées ci-dessus, la Commission considère que tout soutien public affecté aux dépenses de marketing (même non spécifique à un contrat ou à un groupe de contrat particulier) ne saurait être déduit des coûts de marketing dans l'analyse de profitabilité sur laquelle repose l'examen du critère de l'investisseur en économie de marché. En conséquence, la Commission a pris en compte l'intégralité des montants prévus dans les différents contrats de services marketing dans la reconstruction des plans d'affaires liés à la signature des contrats visés au tableau 14.

(569) Les montants des prestations de marketing prévus par les contrats ne représentent pas forcément les montants effectivement versés, car certains événements postérieurs à la conclusion des contrats ont pu conduire à s'écarter des montants prévus au départ. C'est notamment le cas lorsque le contrat a fait l'objet d'une résiliation anticipée. Toutefois, ces événements ne doivent pas être pris en compte dans l'application du principe de l'opérateur en économie de marché puisqu'ils sont postérieurs à la conclusion des contrats.

(570) En ce qui concerne les coûts d'investissements incrémentaux, il convient de noter que, selon la France, aucun investissement n'a dû être réalisé au sein de l'aéroport de La Rochelle en raison des différents contrats faisant l'objet du présent examen. Ainsi, et compte tenu du fait qu'aucun élément du dossier ne fait apparaître qu'un opérateur en économie de marché se serait attendu à devoir réaliser certains investissements à cause d'un ou de plusieurs contrats parmi ceux qui font l'objet de la procédure formelle d'examen, aucun coût d'investissement incrémental n'a été pris en compte dans la présente analyse.

(571) Afin d'estimer les coûts d'exploitation incrémentaux, la Commission ne peut se fonder sur la reconstruction fournie par la France et la CCI. Certes, la CCI a estimé les coûts variables à un maximum de 55 000 EUR par an (hors dépenses de marketing) pour un trafic d'environ 200 000 passagers, soit un coût moyen de 0,27 EUR par passager, mais aucune explication n'a été fournie concernant la méthodologie sous-tendant cette estimation. De surcroît, cette estimation ne reflète pas le coût incrémental réel de l'aéroport de La Rochelle: non seulement, l'estimation de 0,27 EUR par passager est très éloignée des estimations fournies par Oxera ([154]) pour d'autres aéroports concernant lesquels la Commission a ouvert une procédure formelle d'examen ([155]), mais les données financières de l'aéroport de La Rochelle montrent également que les coûts d'exploitation aéronautiques incrémentaux sont de 3,83 EUR par passager en moyenne sur la période.

(572) La Commission a reconstruit les coûts d'exploitation incrémentaux hors dépenses de marketing sur la base des informations fournies par la France (compte de résultat et bilan de l'aéroport). Pour ce faire, la Commission a procédé de la manière suivante:

— extraction des coûts d'exploitation annuels pour le transport de passagers sur la base des états financiers de la CCI-aéroport. Ces coûts sont limités aux coûts d'exploitation et ne prennent pas en compte le coût du capital (amortissement). Cette hypothèse sous-estime probablement les coûts incrémentaux réels car une partie des amortissements des équipements correspond à des coûts liés à l'exploitation incrémentale de l'aéroport pour accueillir de nouveaux passagers (Oxera, missionné par Ryanair pour analyser la situation d'autres aéroports a ainsi pris en compte certains amortissements pour calculer les coûts de fonctionnement incrémentaux) ([156]),

([153]) Arrêt de la Cour du 29 avril 1999, Royaume d'Espagne/Commission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, point 41; voir également décision (UE) 2018/628 de la Commission du 11 novembre 2016 concernant l'aide d'État SA.24221 (2011/C) (ex 2011/NN) mise à exécution par l'Autriche en faveur de l'aéroport de Klagenfurt, de Ryanair et d'autres compagnies aériennes utilisant l'aéroport (JO L 107 du 26.4.2018, p. 1), considérant 381, point b).

([154]) Études des 13 juin, 11 septembre, 22 septembre, 10 octobre et 6 novembre 2014 réalisées par le cabinet Oxera.

([155]) Décision de la Commission du 16 octobre 2013, Espagne, Aide présumée à Ryanair et à d'autres compagnies aériennes et aide possible aux aéroports de Girona et de Reus, SA.33909 (2013/C) (ex 2013/NN, ex 2011/CP) (JO C 120 du 23.4.2014, p. 24); décision de la Commission du 30 mai 2012, France, Aéroport de Beauvais Tillé, SA.33960 (2012/C) (2012/NN) (JO C 279 du 14.9.2012, p. 23); décision de la Commission du 4 avril 2012, France, Aéroport de Carcassonne, SA.33960 (2012/C ex 2012/NN) (JO C 254 du 23.8.2012, p. 11).

([156]) Étude du 31.5.2013 réalisée par le cabinet Oxera, «Economic MEIP assessment: profitability analysis — La Rochelle» annexée aux observations de Ryanair du 31.5.2013, section 2.5, notamment aux pages 10 et 12.

— déduction des coûts d'exploitation liés aux prérogatives de puissance publique et couverts par un financement de l'État,

— déduction des coûts couverts par des subventions liées à des obligations de service public ou des SIEG,

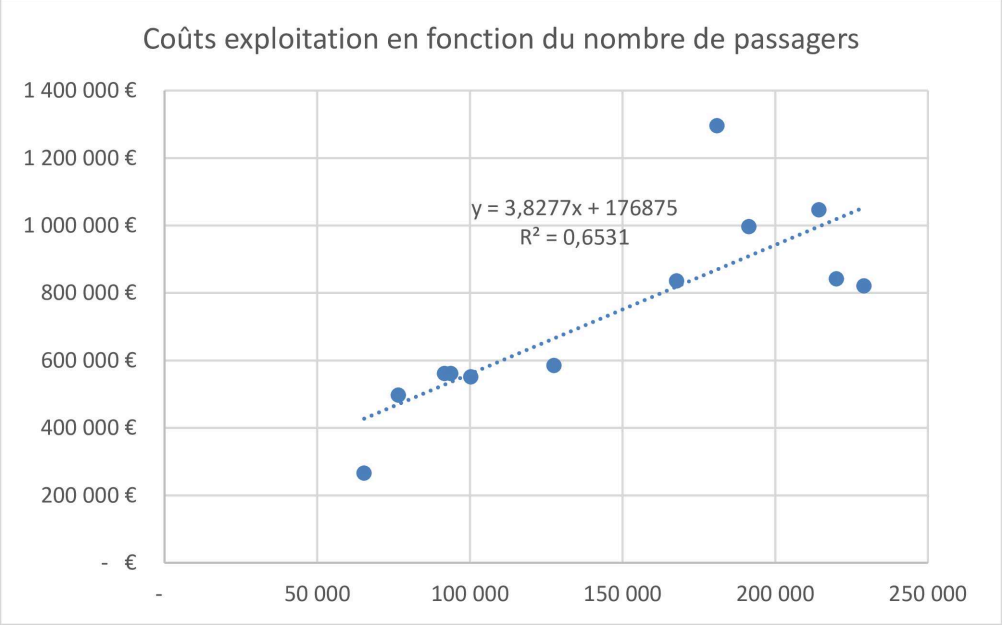
— déduction des coûts correspondant aux paiements des prestations de service marketing prévues dans les contrats marketing conclus avec les compagnies aériennes (compte tenu de la circonstance que ces dépenses sont déjà prises en compte séparément dans la reconstruction de la rentabilité des mesures litigieuses. Elles apparaissent ainsi au poste de coût (p) dans le tableau 15,

— déduction des coûts d'exploitation liés aux revenus extra-aéronautiques. En l'absence de données fournies par la CCI, la Commission a estimé les coûts d'exploitation liés aux revenus extra-aéronautiques. Cette estimation a été faite en appliquant le pourcentage des revenus extra-aéronautiques sur les revenus totaux de l'aéroport aux coûts annuels d'exploitation ([157]). Ce pourcentage varie entre 19 % et 41 % entre 2001 et 2010, avec une moyenne de 26 %. Cette méthode est a priori de nature à surestimer les coûts d'exploitation liés aux revenus extra-aéronautiques dans la mesure où les services extra-aéronautiques sont proportionnellement plus consommateurs de capital et moins consommateur de coûts opérationnels que les services aéronautiques ([158]). En tout état de cause, il s'agit de la meilleure estimation réalisable en l'absence d'autres éléments fournis par la France,

— analyse de l'évolution des coûts d'exploitation aéronautiques ainsi calculés en fonction de l'évolution du nombre de passagers. Le graphique ci-dessous montre la relation entre les coûts d'exploitation aéronautiques et le nombre de passagers, et l'évolution comparée des coûts d'exploitation aéronautiques et du nombre de passagers. Ce graphique montre clairement que les coûts d'exploitation aéronautiques augmentent parallèlement au trafic passagers, ce qui ne serait pas le cas si les coûts incrémentaux étaient limités à 55 000 EUR pour 200 000 passagers.

Graphique 1

Coûts d'exploitation aéronautiques en fonction du nombre de passagers



Source: Données aéroport de La Rochelle. Analyse Commission.

([157]) Obtenus après déduction des coûts liés aux prérogatives de puissance publique, des coûts couverts par les compensations liées à des obligations de service public ou des SIEG des coûts de marketing, et des amortissements.

([158]) Par exemple la construction de boutiques ou de parking engendre des coûts de construction importants, mais relativement peu de coûts de fonctionnement une fois la concession octroyée.

(573) Cette analyse montre que l'évolution du nombre de passagers et l'évolution des coûts d'exploitation aéronautiques sont également étroitement corrélées. Cette analyse reste probante malgré des évolutions annuelles des coûts plus erratiques (pour lesquelles la France n'a pas fourni de justification). Le coût d'exploitation aéronautique incrémental reconstruit sur la base des données annuelles, corrigées de l'inflation annuelle constatée par la France, s'établit à 3,83 EUR par passager pour l'année 2006 (milieu de période 2001-2011). La Commission appliquera à ce coût une évolution correspondant à une inflation de 2 % pour les autres années (négative avant 2006, nulle en 2006 et positive après 2006) ([159]).

1) Analyse de sensibilité

(574) En reconstruisant les plans d'affaires pour chaque groupe de contrat, la Commission s'est attachée à conduire systématiquement une analyse de sensibilité en vue de tester la robustesse des résultats de ladite reconstruction. Pour ce faire, la Commission a modifié quatre paramètres en vue d'améliorer — de manière non avisée et imprudente — la rentabilité du groupe de contrats considéré (ce qui constitue un scénario trop favorable à l'opérateur aéroportuaire et aux compagnies aériennes qui ont conclu lesdits contrats): le nombre de rotations annuelles, le taux de remplissage des aéronefs, le montant des recettes extra-aéronautiques, ainsi que les coûts de fonctionnement incrémentaux aéronautiques.

(575) S'agissant du nombre de rotations annuelles, comme il sera spécifié pour chaque groupe de contrat défini au tableau 14, la Commission a identifié un objectif de rotations plus ambitieux que celui ressortant des termes des contrats analysés. Cet objectif a été arbitrairement fixé et ne repose sur aucun élément de fait, de droit ou d'étude prospective. Un opérateur aéroportuaire prudent et avisé ne saurait donc retenir une telle augmentation dans le scénario central de son plan d'affaires.

(576) S'agissant du taux de remplissage des aéronefs, la Commission a retenu dans son scénario alternatif un taux de 85 %, taux qui n'a jamais été constaté durant la période sous examen, mais qui a pu avoir été retenu dans les reconstructions conduites par la Commission dans d'autres décisions récentes relatives à des aéroports français. Un opérateur aéroportuaire prudent et avisé ne saurait donc retenir une telle augmentation dans le scénario central de son plan d'affaires, dans la mesure où elle ne tient nullement compte de la spécificité des liaisons en question.

(577) S'agissant du montant des recettes extra-aéronautiques, la Commission a retenu dans son scénario alternatif une augmentation de 20 % de la marge unitaire extra-aéronautique par rapport au scénario central dont la méthode de calcul a été détaillée aux considérants 557 à 561, et qui, pour rappel, repose sur des hypothèses déjà plus favorables que celles fournies par la France. Un opérateur aéroportuaire prudent et avisé ne saurait donc retenir une telle augmentation dans le scénario central de son plan d'affaires, dans la mesure où elle repose sur un aucun élément permettant d'en espérer la réalisation.

(578) S'agissant des coûts de fonctionnement incrémentaux, la Commission a retenu dans son scénario alternatif une baisse de 50 % par rapport au scénario central dont la méthode de calcul a été détaillée aux considérants 533 et 534.

(579) Compte tenu de ce qui précède, le résultat du calcul de la valeur actualisée nette résultant du changement de ces quatre paramètres constitue un scénario alternatif que la Commission qualifie de «scénario imprudent».

a) Analyse individuelle des groupes de contrats conclus avec Ryanair/AMS

(580) La France a soumis une analyse individuelle de chaque contrat de services marketing (en prenant en compte les contrats de services aéroportuaires en vigueur). Bien que la Commission considère que certains contrats sont liés et doivent être considérés comme faisant partie d'une unique transaction, une analyse de la rentabilité de chaque contrat de services marketing sera présentée, confirmant l'analyse par groupe de contrat.

([159]) La Commission a privilégié une reconstruction pluriannuelle des coûts d'exploitation incrémentaux à une reconstitution année par année. En théorie, une reconstitution année par année, basée sur les données financières de l'année précédente, permettrait aussi de simuler la connaissance des coûts d'exploitation incrémentaux qu'aurait eue la CCI au moment de signer un nouveau contrat. Cependant, les données fournies par la France n'ont pas permis ce type d'analyse car les données financières fournies incluaient des augmentations ou des baisses majeures inexpliquées entre chaque année. Une analyse année par année aurait ainsi conclu à ce que certaines années les coûts incrémentaux étaient négatifs, ce qui aurait impliqué que la CCI aurait eu un intérêt à investir des montants excessivement élevés dans de nouveaux contrats avec les compagnies aériennes, tandis que pour d'autres années les coûts incrémentaux auraient été tellement élevés que la CCI aurait eu intérêt à fermer l'aéroport. En l'absence d'éléments permettant de retraiter les flux financiers annuels, la Commission s'est donc fondée sur une approche pluriannuelle.

(581) Les résultats de la reconstruction de la profitabilité des groupes de contrats (visés au tableau 14) telle que conduite par la France et par la Commission dans ses scénarios central et «imprudent» (ainsi que celle des contrats individuels ou des groupes de contrats mentionnés dans les sections suivantes) sont présentés dans le tableau suivant:

Tableau 18

Valeur actualisée nette des contrats et groupes de contrats conclus avec Ryanair/AMS

(en milliers d'EUR)

	Valeur actualisée nette		
Groupe de contrats	Scenario France	Scenario central Commission	Scénario «imprudent»
1-A	[…]	[– 350; – 250]	[– 200; – 100]
B	[…]	[– 900; – 800]	[– 450; – 350]
2-C	[…]	[– 1 150; – 1 050]	[– 400; – 300]
3-D	[…]	[– 650; – 550]	[– 300; – 200]
2-3-C-D	pas reconstruit	[– 1 750; – 1 650]	[– 650; – 550]
E	[…]	[– 150; – 50]	[0; 100]
F	[…]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
G	[…]	[– 700; – 600]	[– 150; – 50]
H	[…]	[– 200; – 100]	[– 100; 0]
I	[…]	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
J	[…]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
HJ	pas reconstruit	[– 250; – 150]	[– 100; 0]
GHIJ	pas reconstruit	[– 1 200; – 1 100]	[– 200; – 100]
6-K	[…]	[– 2 150; – 2 050]	[– 1 150; – 1 050]
L	[…]	[– 100; 0]	[– 100; 0]
7-M	[…]	[– 300; – 200]	[– 150; – 50]
N	[…]	[– 150; – 50]	[– 100; 0]
7-M-N	pas reconstruit	[– 400; – 300]	[– 150; – 50]

(582) Les spécificités propres à chaque groupe de contrats et pertinentes pour cette analyse seront présentées dans les sections suivantes. Pour ce faire, la Commission apprécie dans un premier temps si la reconstruction des plans d'affaires du contrat ou du groupe de contrat en question est méthodologiquement acceptable. La Commission a déjà relevé à ce titre que la France avait commis des erreurs communes à tous les contrats (ou à tout du moins fréquentes dans la grande majorité des contrats), tenant notamment à:

— la surestimation du trafic anticipé ([160]),

— une évaluation mal justifiée des recettes extra-aéronautiques ([161]),

([160]) Voir considérants 543 à 546.
([161]) Voir considérants 557 à 561.

— l'exclusion des contributions octroyées par les collectivités locales pour supporter les dépenses marketing générale comme des recettes incrémentales ([162]) dans le calcul des coûts liés aux contrats de services marketing,

— la sous-estimation des coûts incrémentaux de fonctionnement aéronautique ([163]),

— le taux de remplissage des aéronefs souvent injustifié ([164]).

(583) Néanmoins, et comme déjà indiqué aux considérants 535 et 536, outre les erreurs méthodologiques communes énumérées au considérant précédent, les reconstructions de chaque plan d'affaires souffrent d'autres problèmes méthodologiques spécifiques qui seront exposées dans les considérants suivants pour chacun des groupes de contrat. La Commission y présentera sa propre analyse en reconstruisant dans un «scénario central» et dans un scénario «imprudent» visé au considérant 574.

1) Groupe de contrat 1-A

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat A*

(584) La France a proposé une reconstruction du contrat A, se fondant sur les paramètres du contrat de services aéroportuaires 1.

(585) La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées à la section 7.2.1.5 b), la reconstruction des plans d'affaires pour le contrat A souffre d'autres difficultés méthodologiques spécifiques.

(586) Dans la reconstruction du plan d'affaires du contrat A, la France considère que le nombre de rotations incrémentales liées à la conclusion du contrat de services marketing s'élève à 350. Or, en procédant de la sorte, la France a surestimé le seul engagement ferme de Ryanair d'opérer 340 liaisons tout au long de l'année.

(587) La France a également indûment considéré qu'un opérateur avisé aurait accepté de rétribuer les prestations marketing avant la date de signature du contrat (le contrat A a été signé le 1er décembre 2003 pour une période couvrant 1er mai 2003-31 décembre 2003).

(588) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat A telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission des plans d'affaires du groupe de contrats 1-A*

(589) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 1-A. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats ([165]), les paramètres spécifiques suivants:

— capacité de 110 sièges par avion pour le contrat A (en 2013, Ryanair a utilisé des appareils avec une capacité de 110 places, et à la signature du contrat en décembre 2013 la CCI aéroport ne pouvait ignorer ce facteur),

— nombre de rotations incrémentales: 40 au titre du contrat A [soit l'estimation du nombre de rotations incrémentales devant être opérées entre la signature du contrat A le 1er décembre 2003 et la date d'expiration de ce dernier au 31 décembre 2003 ([166])],

([162]) Voir considérants 563 à 568.
([163]) Voir considérants 570 à 573.
([164]) Voir considérants 542 à 547.
([165]) Voir en ce sens les considérants 539 à 579 pour le détail de chacun de ces paramètres.
([166]) Cette estimation est calculée de la manière suivante: la France a déclaré qu'en 2003, Ryanair avait opéré 288 rotations à l'aéroport de La Rochelle, toutes opérées à destination de Londres-Stansted. Cette observation était quasiment définitive au 1er janvier 2003, date à laquelle la CCI-aéroport signa le contrat A avec Ryanair. Dès lors, un investisseur se serait fondé sur cette observation de trafic historique pour estimer le nombre de vols annuels pouvant être escomptés au titre de la durée résiduelle du contrat à exécuter d'un mois (décembre 2003). Si l'on rapporte ce chiffre à la durée du contrat (8 mois), cela signifie que, pro rata temporis, le nombre de vols pouvant être escompté pour le dernier mois du contrat en décembre 2003 s'élevait donc à 288*1/8, soit 36. Par prudence, la Commission a arrondi ce chiffre à 40 rotations.

— estimation du taux de remplissage des aéronefs entendue comme la moyenne des taux de remplissage observés pour les deux années précédant l'année de signature du contrat marketing (80 %, soit le taux également estimé par la France),

— 100 % montant de compensation des prestations de marketing prévu par les contrats.

(590) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 1-A tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit groupe est négative.

(591) Comme spécifié aux considérants 574 à 579, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a, pour rappel, modifié quatre paramètres de manière significativement favorable à l'augmentation de la rentabilité des contrats considérés: taux de remplissage établi à 85 %, augmentation de la marge extra-aéronautique de + 20 %, baisse des coûts de fonctionnement incrémentaux de – 50 %, et finalement une augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission considère pour le contrat A, un scénario hypothétique — non démontré par la France — dans lequel le contrat de services aéroportuaires signé le 1er décembre 2003 reflèterait la position de négociation de la CCI-aéroport et Ryanair au 1er avril 2003, tout en reflétant la connaissance du trafic au 1er décembre 2003. Dans cette situation théorique, le nombre de rotation annuel est estimé à 288, correspondant au nombre réel de rotations effectuées et qui était quasiment connu au 1er décembre 2003. Dans ce scénario alternatif, la valeur actualisée nette des groupes de contrats 1-A, est toujours négative.

2) Contrat B

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat B*

(592) La France a proposé une reconstruction du contrat B, se fondant sur les paramètres du contrat de services aéroportuaires nº 1.

(593) La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées aux considérants 539 à 579, la reconstruction du plan d'affaires pour le contrat B souffre d'autres difficultés méthodologiques spécifiques.

(594) Premièrement, il est douteux qu'un opérateur avisé aurait signé un contrat dont les engagements pris par Ryanair en matière de prestations de marketing sont encore moins précises que dans le contrat A ([167]). Un opérateur avisé a en effet pour unique objectif de son activité la rentabilité de l'exploitation de son aéroport. Cependant, une augmentation de trafic n'est pas garante de la rentabilité de l'exploitation prestations de marketing, et un opérateur avisé est soucieux de maximiser l'efficacité financière de ses dépenses. Un opérateur avisé chercherait donc à maximiser l'efficacité des prestations de marketing acquises. Dans ses conditions, il est douteux qu'un opérateur soucieux de rentabilité accepte de signer un contrat dont les modalités ne sont pas distinctement précisées, ne sont pas quantifiées (pas de nombre de liens publiés, ni de durée d'affichage desdits liens sur le site de Ryanair, ni de fréquence de leur affichage) et dont l'efficacité ou l'efficience ne peut être évaluée par l'opérateur aéroportuaire. Aucun opérateur avisé n'accepterait de signer un accord dont il ne peut apprécier, même sommairement, les effets sur la fréquentation des lignes concernées et sur la rentabilité de la transaction considérée.

(595) La Commission relève par ailleurs que la reconstruction opérée par la France souffre d'une autre erreur méthodologique spécifique. En effet, la France a pris en compte une durée de trois années complètes avec 340 rotations par an, alors que le contrat ne dure que 2 ans et 4 mois, ce qui a une incidence sur le nombre de rotations et le montant de la compensation marketing retenus.

(596) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat B telle que fournie par la France ne peut être retenue.

([167]) Le seul engagement pris par Ryanair en matière de promotion de La Rochelle est ainsi énoncé dans le contrat A: «Ryanair met à disposition des liens vers des sites web liés au tourisme conformes à la destination (autres que les sites incorporant une installation de réservation en ligne directe pour la location de voitures ou tout autre service fourni en ligne directement par Ryanair) afin de faciliter la promotion par l'internet des services aux utilisateurs du site internet de Ryanair www.ryanair.com» (traduction libre du texte anglais: «Ryanair shall make available web links to tourism websites in keeping with the destination (other than sites incorporating a direct on-line booking facility for accomodation car rental or any other service provided online directly by Ryanair) in order to facilitate the internet-based promotion of the Services to users of the Ryanair website www.ryanair.com»).

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du contrat B*

(597) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du contrat B. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats ([168]) les paramètres spécifiques suivants:

— capacité unitaire de l'aéronef de 148 passagers (comme proposé par la France),

— nombre de rotations incrémentales: 199 rotation annuelles pour la première année du contrat (qui est, pour rappel, signé le 3 juin 2004), 340 rotations annuelles pour la deuxième année du contrat B, 123 pour la dernière année du contrat B (qui se termine au 30 avril 2006),

— estimation du taux de remplissage des aéronefs entendue comme la moyenne des taux de remplissage observés pour les deux années précédant l'année de signature du contrat marketing (80 %, soit le taux également estimé par la France, sans qu'il soit pour autant justifié),

— 100 % montant de compensation des prestations de marketing figurant dans les contrats.

(598) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats B tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit groupe est négative.

(599) Comme spécifié à la section 7.2.1.5 b) 5), la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a, pour rappel, modifié quatre paramètres de manière non avisée et imprudente mais significativement favorable à l'augmentation de la rentabilité des contrats considérés: taux de remplissage établi à 85 %, augmentation de la marge extra-aéronautique de + 20 %, baisse des coûts de fonctionnement incrémentaux de – 50 %, et finalement une augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission considère pour le contrat B, un scénario hypothétique — non démontré par la France — dans lequel le contrat de services marketing signé le 3 juin 2004 reflèterait la position de négociation de la CCI-aéroport et Ryanair au 1er janvier 2004, tout en reflétant la connaissance du trafic au 3 juin 2004. Dans cette situation théorique, le nombre de rotation annuel présumé est estimé à 340. Dans ce scénario alternatif, la valeur actualisée nette du contrat B est toujours négative.

1) Groupe de contrat 2-3-C-D

— *Reconstruction par la France des plans d'affaires des contrats C et D*

(600) La France a proposé une reconstruction séparée des contrats C et D, sur le fondement des paramètres économiques des contrats de services aéroportuaires nos 2 et 3 respectivement. Pourtant, comme établi aux considérants 468 et 469, le groupe de contrats 2-3-C-D ne constitue en réalité qu'une seule et unique mesure. La Commission relève par ailleurs qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées à la section 7.2.1.5 b), la reconstruction des plans d'affaires pour chacun des contrats C et D souffre d'une autre difficulté méthodologique spécifique: la France a retenu un taux de remplissage de 80 % pour le contrat C et D, qui ne repose sur aucune justification économique étayée. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur. La France a estimé le nombre de rotations à 340 par an pour le contrat C et 156 par an pour le contrat D au titre des années 2007 et 2008, mais, si elle a ajusté prorata temporis ce chiffre à 104 au titre de l'année 2006, elle n'a prévu aucune rotation au titre de 2009, alors que le contrat D prévoit que Ryanair assure des vols jusqu'à son expiration le 30 avril 2009 (voir considérant 92). Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction des plans d'affaires des contrats C et D telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission des plans d'affaires du groupe de contrat 2-3-C-D*

(601) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 2-3-C-D. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, les paramètres spécifiques suivants:

([168]) Voir en ce sens la section 7.2.1.5 b) pour le détail de chacun de ces paramètres.

— 100 % montant de compensation des prestations de marketing prévu par les contrats,

— estimation du taux de remplissage des aéronefs entendue comme la moyenne des taux de remplissage observés pour les deux années précédant l'année de signature du groupe de contrats (78 % contre 80 % estimés par la France),

— 340 rotations par an pour le contrat C, et 160 par an pour le contrat D, tel que prévu aux contrats (95 000 passagers pour le contrat C et 45 000 passagers pour ce contrat D).

(602) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 2-3-C-D tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit groupe est négative. À toutes fins utiles, la Commission s'est également attaché à calculer la valeur actualisée nette individuelle des contrats 2-C et 3-D en retenant les mêmes paramètres modifiés que ceux employés pour le groupe de contrat 2-3-C-D dans ce scénario central, et celle-ci s'avère également négative.

(603) À l'instar du groupe de contrats 1-A, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A, à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, l'analyse de sensibilité maintient un nombre de rotation de 340 par an pour le contrat C et de 160 par an pour le contrat D, comme dans le scénario central. Dans ce scénario alternatif, la valeur actualisée nette du groupe de contrat 2-3-C-D ainsi que celle des contrats 2-C et 3-D, est toujours négative.

1) Contrat E

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat E*

(604) La France a proposé une reconstruction du plan d'affaires du contrat E sur le fondement du contrat de services aéroportuaires n° 4, et a considéré que ce contrat pouvait induire une augmentation du nombre de rotations annuelles incrémentales (50). La France n'a cependant pas justifié ce chiffre.

(605) La Commission rappelle que le contrat E modifie le contrat D en réduisant pour l'année 2007 la durée de la présence du lien désigné par la CCI-aéroport sur le site irlandais de Ryanair de 212 à 45 jours et le prix de la prestation marketing de […] EUR à […] EUR. La Commission relève que lors des exercices 2006 et 2007, la moyenne de passagers effectivement observés sur la ligne à destination de Dublin n'avait pas atteint les 45 000 passagers, mais environ 20 000 passagers par an (au moment de la signature du contrat E en juin 2007, les prévisions de trafic 2007 étaient simples à évaluer dans la mesure où les compagnies aériennes anticipent leurs plans de vol par saison IATA — avril à octobre et novembre à mars). La Commission remarque que, les parties ont visiblement entendu réduire le coût des prestations de marketing pour tenir compte du volume de trafic constaté, largement inférieur au trafic prévu par le contrat D. Dès lors, un opérateur avisé aurait pris en compte un trafic escompté d'environ 20 000 passagers par an tel qu'observé dans la période passée avec le même contrat, et ce malgré l'engagement contractuel de Ryanair d'atteindre un volume de 45 000 passagers par an. En particulier, aucune pénalité n'est prévue au contrat en cas de non-respect des objectifs de trafic par Ryanair. La seule conséquence du non-respect des objectifs de trafic a été la renégociation du contrat D (avec une réduction du montant de la prestation de services marketing à […] EUR pour les mois de juin à septembre, comme indiqué au considérant 94) et la signature du contrat E pour refléter le nouvel équilibre de trafic autour de 20 000 passagers ([169]).

(606) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat E telle que fournis par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du contrat E*

(607) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du contrat E. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, un paramètre spécifique, à savoir un volume de trafic égal à la moyenne de ceux observés au cours des années 2006 et 2007, soit environ 20 000 passagers (ou 70 rotations avec le taux de remplissage corrigé).

([169]) Il est révélateur que le trafic La Rochelle-Dublin est resté stable entre 14 000 et 20 000 passagers par an entre 2007 et 2011.

(608) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du contrat E tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit contrat est négative.

(609) À l'instar des autres groupes de contrats, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A (changements qui sont non avisés et imprudents), à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission considère que, s'agissant du contrat E:

— Un volume de trafic égal à la moyenne de ceux observés au cours des années 2005 et 2006, soit environ 20 000 passagers (ou 70 rotations avec le taux de remplissage corrigé).

(610) Dans ce scénario alternatif, il ressort que la valeur actualisée nette du contrat E ainsi reconstruite est toujours négative.

1) Contrat F

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat F*

(611) La France a proposé une reconstruction du contrat F sur le fondement du contrat de services aéroportuaires n° 4. La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées dans les sections précédentes, la reconstruction du plan d'affaires pour le contrat F souffre d'autres problèmes méthodologiques spécifiques:

— la France a pris en compte une durée de trois années complètes, alors que le contrat ne dure que les 3 mois de l'hiver 2007/2008,

— le montant de la compensation marketing prévue au titre des années 2007, 2008 et 2009 est estimé par la France à […] EUR, […] EUR et […] EUR respectivement. Or, aux termes du contrat, la prestation de marketing, à savoir l'envoi de 5 courriels promotionnels supplémentaires pendant l'hiver 2007/2008 aux 255 000 abonnés anglais à la liste de diffusion de Ryanair est d'un montant de seulement […] EUR,

— la France a retenu au titre des années 2007, 2008 et 2009 un taux de remplissage de 75 %, 76 % et 80 %, qui ne repose sur aucune justification économique étayée. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur,

— la France a considéré que le contrat F pouvait induire une augmentation du nombre de rotations annuelles incrémentales très significative (400). Pourtant, l'objet de ce contrat se limite à l'envoi des seuls 5 courriels promotionnels précités. La Commission estime par conséquent que ce contrat ne peut, du fait de son caractère plus que limité (qu'il s'agisse de sa durée, du volume et de la nature des prestations offertes, de l'inefficacité générale de ces dernières tel qu'établie au considérant 524, et du faible montant de la compensation payée à Ryanair/AMS), susciter une demande incrémentale telle qu'elle justifie l'augmentation de 400 rotations opérées par Ryanair. La France n'a d'ailleurs fourni aucune preuve à l'appui de cette hypothèse.

(612) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat F telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du contrat F*

(613) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du contrat F. Pour ce faire, la Commission a retenu comme paramètre spécifique, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, l'absence de rotation additionnelle. En effet, aucun investisseur avisé n'escompterait une augmentation du trafic opéré par Ryanair sur le fondement de ce seul avenant qui est très limité, comme établi au considérant 611. La France n'a fourni aucun autre indice, qu'il s'agisse d'un engagement concomitant formel ou informel de Ryanair d'augmenter le trafic, ou bien d'une étude de marché établissant une causalité entre la nature des prestations de marketing couvertes par cet avenant et l'augmentation attendue du trafic.

(614) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du contrat F tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit contrat est négative.

(615) À l'instar des autres groupes de contrats, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A, à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission considère que:

— dans le scénario alternatif, un opérateur aurait pu très hypothétiquement escompter un trafic proportionnel au montant de la contribution marketing sur le fondement du trafic prévu par le contrat initial C. Autrement dit, si dans le contrat C, un montant de prestations de marketing de […] EUR correspondait à un engagement de trafic de 95 000 passagers, alors un montant de prestations de marketing de […] EUR (tel que prévu par le contrat F) aurait pu conduire ledit opérateur à espérer un trafic de 95 000*(50 000/578 000)=8 213 passagers, soit environ 30 rotations ([170]).

(616) Dans ce scénario alternatif, il ressort de la reconstruction du plan d'affaires que la valeur actualisée nette du contrat F est toujours négative.

1) Groupe de contrat G-H-I-J

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du groupe de contrat G-H-I-J*

(617) La France a proposé une reconstruction séparée des contrats G, H, I et J sur le fondement des contrats de services aéroportuaires n[os] 4 et 5. La France a estimé le nombre de rotations à 200 par an pour le contrat G, 35 par an la première année puis 60 par an pour le contrat H, 70 par an pour le contrat I, et 35 par an la première année puis 60 par an pour le contrat J. Pourtant, comme établi aux considérants 472 et 473, le groupe de contrats G, H, I et J ne constitue en réalité qu'une seule et unique mesure. La Commission relève par ailleurs qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées dans les sections précédentes, la reconstruction des plans d'affaires pour chacun des contrats G, H, I et J souffre de problèmes méthodologiques spécifiques:

— la France a retenu un taux de remplissage de 75 à 80 % pour le contrat G et de 85 % pour les contrats H, I et J, qui ne repose sur aucune justification économique étayée. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur,

— s'agissant du contrat J, la France a considéré que celui-ci pouvait induire une augmentation du nombre de rotations annuelles incrémentales (35 en 2009, 60 en 2010 et 60 en 2011). Pourtant, comme décrit aux considérants 472 et 473, le contrat J doit être apprécié conjointement avec les contrats G, H et I,

— même à croire que le contrat J est détachable des autres contrats G, H et I, quod non, la Commission relève que le contrat J n'aurait pas pu faire l'objet de la reconstruction proposée par la France. En tant qu'avenant au contrat H signé le même jour, son objet se limite à la publication sur le site belge de Ryanair du lien commercial désigné par la CCI-aéroport pendant une période de 10 jours supplémentaires, contre un paiement de […] EUR. À titre de comparaison, le contrat H signé le même jour que le contrat J vient compléter prévoit la même prestation sur le site néerlandais/belge de Ryanair pendant une durée de 95 jours la première année et 160 jours chacune des deux années suivantes, contre un paiement de […] EUR la première année et de […] EUR annuellement les deux années suivantes. La France estime que le contrat H induit un nombre de rotations incrémentales s'élevant à 35 en 2009, 60 en 2010 et 60 en 2011. Par conséquent, pour une prestation de nature équivalente et d'une durée de 10 à 16 fois moins importante, la France a considéré que le contrat J induisait un nombre de rotations incrémentales égal à celui du contrat H.

La Commission estime par conséquent que l'estimation de trafic du contrat J telle que reconstruite par la France est manifestement irréaliste et que ce contrat ne peut, susciter une demande incrémentale telle qu'elle justifie l'augmentation proposée par la France. Cette dernière n'a d'ailleurs fourni aucune preuve à l'appui de cette hypothèse.

([170]) En retenant le taux de remplissage de 85 % déjà justifié au considérant 576. Nombre de rotations arrondi à la dizaine supérieure.

(618) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction des plans d'affaires des contrats G, H, I et J telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission des plans d'affaires du groupe de contrat G-H-I-J*

(619) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats G-H-I-J. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, les paramètres spécifiques suivants:

— 100 % montant des prestations de marketing prévu par les contrats,

— estimation du taux de remplissage des aéronefs entendue comme la moyenne des taux de remplissage observés pour les deux années précédant l'année de signature du contrat marketing (72 %),

— nombre de rotations: 200 par année complète pour le contrat G, 40 par année complète la première année 2009 puis 60 par année complète pour les contrats H et J ([171]), 70 par année complète pour le contrat I,

— vu que les contrats ont été signés le 17 septembre 2009, les rotations visées au point précédent ont été adaptées *prorata temporis* au titre de l'année 2009.

(620) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats G-H-I-J tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit groupe est négative. À toutes fins utiles, la Commission s'est également attaché à calculer la valeur actualisée nette individuelle des contrats G, H et J, et I en retenant les mêmes paramètres modifiés que ceux employés pour le groupe de contrat G-H-I-J dans ce scénario central, et celle-ci s'avère également négative.

(621) À l'instar du groupe de contrats 1-A, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A, à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission part de l'hypothèse que pour les contrats G, H et I, le nombre de rotations serait similaire au nombre de rotations estimé au considérant 619, troisième tiret, sans que ne soit appliquée une correction prorata temporis liée à la signature tardive du contrat comme dans le scénario central (autrement dit, même si le contrat est signé de manière rétroactive, le nombre de rotations est celui de l'année complète), soit 200 par année complète pour le contrat G, 40 par année complète la première année 2009 puis 60 par année complète pour les contrats H et 70 par année complète pour le contrat I.

(622) Pour le contrat J, dans le scénario alternatif, un opérateur aurait pu très hypothétiquement escompter un trafic proportionnel au montant des contributions marketing sur le fondement du trafic prévu au titre des contrats G, H et I. Autrement dit, si dans les contrats G, H et I, un montant de prestations de marketing de […] EUR correspondait à un engagement de trafic de 79 000 passagers, alors un montant de prestations de marketing de […] EUR (tel que prévu par le contrat J) aurait pu conduire ledit opérateur à espérer un nombre de rotations correspondant à un trafic de 79 000*([…]/[…])=2 983 passagers, soit environ 10 rotations par an ([172]). Dans ce scénario alternatif, un opérateur aurait pu escompter 320 rotations pour l'année 2009, 340 pour l'année 2010 et 340 pour l'année 2011 pour le groupe de contrat G-H-I-J.

(623) Dans ce scénario alternatif, la valeur actualisée nette du groupe de contrat G-H-I-J ainsi que celle des contrats G, H, I et J, est toujours négative.

1) Groupe de contrats 6-K

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat K*

([171]) Voir les considérants 99 à 101 sur les caractéristiques de ces deux contrats les rendant indissociables.

([172]) En retenant le taux de remplissage de 85 % déjà justifié au considérant 576. Nombre de rotations arrondi à la dizaine supérieure.

(624) La France a proposé une reconstruction du groupe de contrats 6-K. La France a estimé le nombre de rotations à 370 en 2010, puis 400 par an en 2011 et 2012. La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées dans les sections précédentes, la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 6-K souffre d'autres problèmes méthodologiques spécifiques:

— le montant annuel des prestations de marketing retenu dans la reconstruction au titre des années 2010, 2011 et 2012 s'élève à […] EUR. Or, aux termes du contrat K, le montant des prestations de marketing est de […] EUR,

— la France a retenu au titre des années 2010, 2011 et 2012 un taux de remplissage de 80 %, 80 % et 85 % respectivement, qui ne repose sur aucune justification économique étayée. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur.

(625) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 6-K telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du groupe de contrats 6-K*

(626) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 6-K. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, les paramètres spécifiques suivants:

— 100 % du montant des prestations de marketing prévu par les contrats,

— estimation du taux de remplissage des aéronefs entendue comme la moyenne des taux de remplissage observés pour les deux années précédant l'année de signature du groupe de contrats 6-K (75 %),

— un nombre de rotations annuel de 370. Le contrat de services aéroportuaires 6 comporte un engagement de Ryanair d'opérer des routes vers Londres-Stansted (53 000 passagers par an), Dublin (17 000 passagers par an), Charleroi (17 000 passagers par an) et Oslo-Rygge (17 000) passagers par an. Ceci correspond à environ 370 rotations avec un taux de remplissage de 75 %.

(627) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 6-K tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit contrat est négative.

(628) À l'instar des autres groupes de contrats, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A-B, à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission a pris en compte les hypothèses soumises par la France, soit 370 rotations en 2010 puis 400 rotations par an en 2011 et 2012. Dans ce scénario alternatif, il ressort que la valeur actualisée nette du groupe de contrats 6-K ainsi reconstruite est toujours négative.

1) Contrat L

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat L*

(629) La France a proposé une reconstruction du contrat L sur le fondement du contrat de services aéroportuaires n° 6. La France a estimé le nombre de rotations à 40 par an. La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées dans les sections précédentes, la reconstruction du plan d'affaires pour le contrat L souffre d'autres problèmes méthodologiques spécifiques:

— la France a pris en compte une durée de trois années complètes, alors que la prestation de marketing ne doit être effectuée que durant 70 jours, soit moins de trois mois,

— le montant de la prestation de marketing au titre des années 2010, 2011 et 2012 est estimé par la France à […] EUR annuellement. Or, aux termes du contrat, la prestation de marketing est unique car aucune disposition n'indique ou ne suggère sa répétition annuelle,

— la France a retenu au titre des années 2010, 2011 et 2012 un taux de remplissage de 75 %, 77 % et 80 % respectivement, qui ne repose sur aucune justification économique étayée. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur,

— la France a considéré que le contrat F pouvait induire une augmentation significative du nombre de rotations annuelles incrémentales (40 annuellement, soit 120 sur la période 2010-2012). Pourtant, l'objet de ce contrat se limite à la publication d'un seul lien vers un site internet désigné par la CCI-aéroport pendant une brève période (70 jours). La Commission estime par conséquent que ce contrat ne peut, du fait de son caractère plus que limité (qu'il s'agisse de sa durée, du volume et de la nature des prestations offertes, de l'inefficacité générale de ces dernières telle qu'établie au considérant 524, et du faible montant de la compensation payée à Ryanair/AMS), susciter une demande incrémentale telle qu'elle justifie l'augmentation de 120 rotations opérées par Ryanair. La France n'a d'ailleurs fourni aucune preuve à l'appui de cette hypothèse.

(630) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat L telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du contrat L*

(631) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du contrat L. Pour ce faire, la Commission a retenu comme paramètres spécifiques, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, suivants: l'absence de rotation additionnelle et l'absence d'amélioration du taux de remplissage de l'aéronef. En effet, aucun investisseur avisé n'escompterait une augmentation du trafic opéré par Ryanair sur le fondement de ce seul avenant qui est très limité, comme établi au considérant 110. La France n'a fourni aucun autre indice, qu'il s'agisse d'un engagement concomitant formel ou informel de Ryanair d'augmenter le trafic, ou bien d'une étude de marché établissant une causalité entre la nature des prestations de marketing couvertes par cet avenant et l'augmentation attendue du trafic. Le contrat de services marketing L ne comporte aucun engagement de trafic de la part de Ryanair.

(632) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du contrat L tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit contrat est négative.

(633) À l'instar des autres groupes de contrats, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A, à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission considère que, s'agissant du contrat L:

— dans le scénario alternatif, un opérateur aurait pu très hypothétiquement escompter un trafic proportionnel au montant de la contribution versée à Ryanair/AMS pour les prestations de marketing sur le fondement du trafic prévu par le contrat initial 6-K. Autrement dit, si dans le contrat 6-K, un montant de prestations de marketing de […] EUR correspondait à un engagement de trafic de 104 000 passagers, alors un montant de prestations de marketing de […] EUR (tel que prévu par le contrat L) aurait pu conduire ledit opérateur à espérer un nombre de rotations correspondant à un trafic 104 000*([…]/[…]), soit environ 20 rotations ([173]),

— dans ce scénario alternatif, la valeur actualisée nette du contrat F ainsi reconstruite est toujours négative.

([173]) En retenant le taux de remplissage de 85 % déjà justifié au considérant 576. Nombre de rotations arrondi à la dizaine supérieure.

1) Groupe de contrat 7-M

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat M*

(634) La France a proposé une reconstruction du plan d'affaires du contrat M sur le fondement du contrat de services aéroportuaires nº 7. La France a estimé le nombre de rotations à 70 en 2011, 80 en 2012 et 85 en 2013. La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées dans les sections précédentes, la reconstruction du plan d'affaires pour le contrat M souffre d'autres difficultés méthodologiques spécifiques:

— la France a retenu un taux de remplissage de 85 % pour les trois années de la reconstruction du contrat M. Ces taux ne reposent sur aucune justification économique étayée. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur,

— la France a estimé que le nombre de rotations incrémentales s'élevait à 70, 80 et 85 respectivement pour les trois années calendaires couvertes par le contrat (2011, 2012 et 2013), soit 235 rotations au total. Pourtant, l'objet de ce contrat se limite à la présence sur le site portugais de Ryanair d'un lien vers le site internet désigné par la CCI-aéroport pendant 365 jours par an, et la promotion de La Rochelle comme destination phare sur le site portugais de Ryanair pendant 4 semaines par an (pour un montant annuel de […] EUR). La Commission relève par ailleurs que les prestations prévues dans ce contrat ne le sont que pour une durée de 2 ans et, dès lors, qu'un investisseur prudent et avisé n'aurait pas établi un plan d'affaires incluant une troisième année. La Commission estime enfin que ce contrat ne peut, du fait de son caractère plus que limité (qu'il s'agisse de sa durée, du volume et de la nature des prestations offertes, de l'inefficacité générale de ces dernières, telle qu'établie au considérant 524, et du faible montant de la compensation payée à Ryanair/AMS), susciter une demande incrémentale telle qu'elle justifie l'augmentation des rotations opérées par Ryanair. La France n'a d'ailleurs fourni aucune preuve à l'appui de cette hypothèse.

(635) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat M telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du groupe de contrat 7-M*

(636) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 7-M. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, les paramètres spécifiques suivants:

— estimation du taux de remplissage des aéronefs entendue comme la moyenne des taux de remplissage observés pour les deux années précédant l'année de signature du groupe de contrats (76 %),

— estimation du nombre de rotations incrémentales à 60. Sur la base du taux de remplissage estimé au premier tiret, et de la capacité nominale du type d'aéronef employé par Ryanair (189 sièges pour un Boeing 737-800), la Commission a calculé que le nombre de rotations correspondant à l'engagement de Ryanair de transporter 17 000 passagers aux termes du contrat 7 s'élevait à 60.

(637) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du groupe de contrats 7-M tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit groupe est négative. À toutes fins utiles, la Commission s'est également attachée à calculer la valeur actualisée nette du groupe de contrats 7-M-N (signés concomitamment) en retenant les mêmes paramètres modifiés que ceux employés pour le groupe de contrat 7-M dans ce scénario central, et celle-ci s'avère également négative.

(638) À l'instar du groupe de contrats 1-A, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A, à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission considère dans son analyse de sensibilité qu'un opérateur n'aurait pu escompter, à l'instar de ce que la France a proposé, un nombre de 70 et 80 rotations annuelles pour les deux années du contrat M (contre 60 et 60 dans le scénario central). Dans ce scénario alternatif, la valeur actualisée nette du groupe de contrat 7-M est toujours négative ([174]).

([174]) À toutes fins utiles, la Commission a également apprécié la valeur actualisée nette d'un hypothétique groupe de contrat 7-M-N afin de prévenir toute interrogation très hypothétique sur la pertinence d'inclure le contrat N au groupe de contrat 7-M (un telle interrogation apparaîtrait hautement improbable compte tenu des justifications que la Commission a amplement développées aux considérants 477 à 480 pour distinguer le groupe de contrats 7-M et N). Il ressort qu'une reconstruction du groupe de contrats 7-M-N aurait conduit à une valeur actualisée nette négative de – 371 kEUR dans le scénario central, et à une valeur actualisée nette négative de – 145 kEUR dans le scénario alternatif.

1) Contrat N

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat N*

(639) La France a proposé une reconstruction du plan d'affaires du contrat N sur le fondement du contrat de services aéroportuaires n° 6. La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France et détaillées dans les sections précédentes, la reconstruction du plan d'affaires pour le contrat N souffre d'autres problèmes méthodologiques spécifiques:

— le contrat N est un avenant au contrat K et cible des voyageurs additionnels (à ceux visés par le contrat K) en provenance d'Oslo (Rygge). Il prévoit la présence sur le site norvégien de Ryanair d'un lien vers un site internet désigné par la CCI-aéroport pendant 6 semaines par an la première année (3 semaines la deuxième année), et la présence d'une bannière promotionnelle de La Rochelle sur le site norvégien de Ryanair pendant 4 mois par an (3 mois la deuxième année), est de seulement […] EUR la première année et de […] EUR la deuxième année, soit […] EUR pour la durée totale du contrat. Le contrat N ne prévoit cependant pas d'engagement de trafic additionnel,

— la France a retenu au titre des années 2011 et 2012 un taux de remplissage de 80 % et 82 %, qui ne reposent sur aucune justification économique étayée. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur,

— la France a considéré que le contrat N pouvait induire une augmentation très significative du nombre de rotations annuelles incrémentales (400), soit 800 pour la durée totale du contrat. Pourtant, l'objet de ce contrat est plus que limité: les prestations qui viennent d'être décrites sont limitées en durée, en volume (affichage limité d'un seul lien et d'une seule bannière sur le site très dense de Ryanair dont la Commission doute de l'efficacité générale comme établi au considérant 524 et en montant payé à Ryanair/AMS. Dès lors, la Commission doute que ce contrat puisse susciter une demande incrémentale telle qu'elle justifie l'augmentation de 800 rotations opérées par Ryanair. La France n'a d'ailleurs fourni aucune preuve à l'appui de cette hypothèse.

(640) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat N telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du contrat N*

(641) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du contrat N. Pour ce faire, la Commission a retenu comme paramètre spécifique, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats:

— l'absence de rotation additionnelle. En effet, aucun investisseur avisé n'escompterait une augmentation du trafic opéré par Ryanair sur le fondement de ce seul avenant qui ne prévoit aucun engagement par Ryanair à accroître le nombre de rotations. Cette position est confortée par le fait que la CCI-aéroport n'avait payé des prestations de marketing pour cette liaison (au titre du contrat K) que sur le fondement des engagements concomitants de trafic pris par Ryanair au titre du contrat 6. La France n'a pourtant fourni aucun autre indice, qu'il s'agisse d'un engagement concomitant formel ou informel de Ryanair d'augmenter le trafic initial lors de la signature du contrat N, ou bien d'une étude de marché établissant une causalité entre la nature des prestations de marketing couvertes par cet avenant et l'augmentation attendue du trafic. Le contrat de services marketing N ne comporte aucun engagement de trafic de la part de Ryanair,

— le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du contrat N tel que figurant au tableau 18 indique que la valeur actualisée nette dudit contrat est négative,

— à l'instar des autres groupes de contrats, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A, à l'exception de l'augmentation du nombre de rotations annuelles. Pour la modification de ce dernier paramètre, propre à la reconstruction de chaque plan d'affaires, la Commission considère que dans le scénario alternatif, un opérateur aurait pu très hypothétiquement escompter un trafic proportionnel au montant de la contribution marketing sur le fondement du trafic prévu au titre du contrat initial K. Autrement dit, si dans le contrat K, un montant de

prestations de marketing de […] EUR correspondait à un engagement de trafic de 17 000 passagers, un montant de compensation marketing de […] EUR pour la première année ([…] EUR pour la deuxième année), tel que prévu par le contrat F, à espérer un nombre de passagers correspondant à un trafic 17 000*([…]/[…]) ([175]), soit environ 30 rotations ([176]) pour la première années (20 rotations la deuxième année en appliquant la même formule).

(642) Dans ce scénario alternatif, la valeur actualisée nette du contrat N est toujours négative.

1) Contrats 4 et 5

(643) Les contrats 4 et 5 constituent des contrats de services aéroportuaires isolés, car non rattachables à des contrats de services marketing. Ces contrats ne prévoient pas de rémunération en faveur de Ryanair/AMS.

(644) Comme, indiqué au considérant 70, les taux de redevances aéronautiques figurant dans les contrats de services aéroportuaires avec Ryanair (dont les contrats 4 et 5) correspondent aux prix applicables à toutes les compagnies aériennes selon la grille tarifaire générale telle qu'approuvée par la Cocoeco. Ainsi, ces contrats ne peuvent conférer un avantage sélectif à Ryanair/AMS.

a) Analyse du contrat conclu le 4 juillet 2008 avec Jet2

— *Approche méthodologique*

(645) Comme il est établi aux considérants 117 et 119, le contrat conclu entre la CCI et Jet2 inclut à la fois des clauses relatives aux redevances aéroportuaires et des clauses relatives au prix des prestations de marketing. Les éléments méthodologiques exposés pour les contrats conclus entre la CCI et Ryanair s'appliquent donc également à l'analyse de rentabilité du contrat conclu par la CCI avec Jet2, à l'exception des éléments détaillés aux considérants 646 à 653.

(646) Concernant les recettes extra-aéronautiques, contrairement aux contrats conclus avec Ryanair et AMS, la CCI-aéroport ne fonde pas sa reconstruction sur une recette incrémentale assise sur la recette moyenne par passagers constatés, mais sur des commissions par passager s'élevant à:

— 0,57 EUR pour les loueurs de voiture,

— 0,47 EUR pour le carburant,

— 0,97 EUR pour le parking,

— 0,10 EUR pour les boutiques à partir de 2009,

— soit, en tenant compte de l'inflation, une recette incrémentale unitaire de 2,01 EUR la première année, 2,14 EUR la deuxième année et 2,17 EUR la troisième année.

(647) S'agissant des coûts de fonctionnement, la France a fourni une estimation calculée comme la somme de charges de personnel et d'autres charges variables, présentées comme des montants fixes, et à laquelle une apparente inflation de 2 % est appliquée la dernière année du contrat. La France n'a fourni aucune justification de ces coûts. La Commission relève que le coût moyen par passager calculé sur le fondement des données fournies par la France s'établit à 0,37-0,38 EUR sur les trois années, soit légèrement plus que le taux retenu pour les contrats conclus avec Ryanair et AMS. La Commission considère qu'à l'instar du coût retenu par la France pour les reconstructions de ces derniers (soit 0,27 EUR), le coût incrémental retenu pour le contrat conclu avec Jet2 est manifestement très largement sous-estimé (voir à ce sujet considérants 571 à 573).

— *Reconstruction par la France du plan d'affaires du contrat du 4 juillet 2008*

(648) La France a proposé une reconstruction du plan d'affaires du contrat du 4 juillet 2008. La Commission relève qu'outre les erreurs méthodologiques communes à toutes les reconstructions faites par la France pour les contrats de Ryanair et AMS (et reproduites pour le contrat Jet2) et détaillées au considérant 582, la reconstruction du plan d'affaires du contrat du 4 juillet 2008 souffre d'autres problèmes méthodologiques spécifiques:

([175]) Ce montant est déterminé comme la quote-part du trafic prévu pour Oslo Rygge au regard du trafic total prévu par le contrat 6, affectée au montant de la prestation de marketing prévu annuellement au titre du contrat K (986 200 EUR).

([176]) En retenant le taux de remplissage de 85 % déjà justifié au considérant 576. Nombre de rotations arrondi à la dizaine supérieure.

— la France a estimé que l'objectif de trafic retenu dans la reconstruction au titre des années 2008, 2009 et 2010 s'établissait respectivement à 7 874, 12 189 et 12 361 passagers. Le montant annuel correspondant des prestations de marketing pouvait être estimé à […] EUR, […] EUR et […] EUR. Or, le contrat avec Jet2 ne prévoyait qu'un engagement de 2 000 passagers par ligne ouverte par saison (Édimbourg et Leeds) pour la seule première année, soit 4 000 passagers, et non 7 874 comme proposé par la France. S'agissant des deuxième et troisième années, le contrat ne prévoyait aucun engagement ferme concernant le trafic assuré par Jet2 ou le montant de la prestation de marketing (le contrat ne prévoyant qu'une renégociation ultérieure en fonction des plans de vols finalement arrêtés). Il s'ensuit que l'inclusion dans la reconstruction proposée par la France des prévisions de trafic et du montant des prestations de marketing susmentionnées pour les deuxième et troisième années présupposait que la CCI-aéroport pût s'appuyer sur des estimations de trafic certaines. Or, la France n'a fourni aucun document de nature à démontrer qu'à la signature du contrat examiné, Jet2 avait pris des engagements formels ou informels de nature à créer une certitude dans le chef de la CCI-aéroport quant aux engagements fermes de trafic de cette compagnie au départ de l'aéroport de La Rochelle au-delà de la première année,

— la France a retenu au titre des trois années un taux de remplissage de 70 %, 71 % et 72 % respectivement, qui ne reposent sur aucune justification économique étayée, d'autant que le contrat subordonne le paiement des prestations de marketing la première année au taux de remplissage sensiblement inférieur de 60 %. Or, un investisseur prudent s'attacherait à définir une méthode pour estimer les hypothèses de trafic futur.

(649) Dès lors, la Commission considère qu'à la lumière des éléments exposés ci-dessus, la reconstruction du plan d'affaires du contrat conclu le 4 juillet 2008 telle que fournie par la France ne peut être retenue.

— *Reconstruction par la Commission du plan d'affaires du contrat du 4 juillet 2008*

(650) La Commission a procédé à la reconstruction du plan d'affaires du contrat du 4 juillet 2008. Pour ce faire, la Commission a retenu, en sus des paramètres corrigés applicables à tous les contrats, les paramètres spécifiques suivants:

— estimation du trafic à 4 000 passagers en première année et à zéro les deux dernières années. En effet, comme indiqué précédemment, aucun opérateur aéroportuaire avisé n'escompterait de manière prudente un objectif de trafic sans aucun engagement de la compagnie aérienne, même informel. La Commission a ainsi limité son évaluation à la première année,

— estimation du taux de remplissage des aéronefs entendue comme la moyenne des taux de remplissage observés pour le trafic réalisé par Ryanair les deux années précédant l'année de signature du contrat (73 %). Un opérateur avisé aurait pu fonder ses estimations sur le taux de remplissage réel d'une compagnie opérant plusieurs liaisons depuis l'aéroport de La Rochelle. Le taux retenu par la Commission est au demeurant supérieur à celui proposé par la France, et probablement supérieur à celui qu'un opérateur avisé pourrait escompter pour une nouvelle ligne et un nouvelle compagnie aérienne souffrant d'une notoriété plus limitée que celle de Ryanair, qui était établie depuis plusieurs années déjà dans cet aéroport,

— utilisation d'une recette extra aéronautique incrémentale unitaire égale à celle retenue pour celle de Ryanair (2,35 EUR en 2008, 2,40 EUR en 2009 et 2,45 EUR en 2010). Cette hypothèse prudente conduit non seulement à considérer de manière plus logique que tous les passagers ont un comportement d'achat commun (quelle que soit la compagnie aérienne utilisée).

(651) Le résultat de la reconstruction du plan d'affaires du contrat du 4 juillet 2008 tel que figurant au tableau 19 indique que la valeur actualisée nette dudit contrat est négative.

(652) À l'instar des autres contrats, la Commission a également considéré comme prudent de conduire une analyse de sensibilité afin de tester la robustesse de la reconstruction du scénario central. Pour ce faire, la Commission a dupliqué les changements de paramètres appliqués au groupe de contrats 1-A signé avec Ryanair, à l'exception des paramètres suivants:

— s'agissant du nombre de rotations annuelles, un opérateur aurait pu très hypothétiquement escompter que Jet2 opère deux liaisons la première année mais également les deuxièmes et troisième années,

— s'agissant du taux de remplissage, la Commission a repris les taux proposés par la France tel que mentionnés au considérant 648,

— s'agissant des redevances aéroportuaires, la Commission a appliqué les abattements prévus contractuellement,

— s'agissant du montant des prestations de marketing, la Commission a retenu la somme de […] EUR pour les trois années du contrat, en partant de l'hypothèse que deux liaisons aériennes seraient maintenues pendant toute la durée du contrat.

(653) Dans ce scénario alternatif, il ressort du tableau 19 que la valeur actualisée nette du contrat du 4 juillet 2008 ainsi reconstruite est très légèrement positive (3 511 EUR). Compte-tenu de la conjugaison du caractère extrêmement optimiste des hypothèses retenues (en particulier la baisse de 50 % des coûts de fonctionnement incrémentaux et une augmentation de 20 % des recettes extra-aéronautiques) et du montant très légèrement positif de la valeur actualisée nette reconstruite dans ce scénario alternatif, la Commission considère qu'en toute probabilité, un opérateur avisé n'aurait pas choisi de signer le contrat du 4 juillet 2008 avec Jet2 compte tenu de la valeur actualisée nette négative du scénario central.

Tableau 19

Valeur actualisée nette du contrat du 4 juillet 2008 signé avec Jet2

(en milliers d'EUR)

	Valeur actualisée nette		
Groupe de contrats marketing	Scénario France	Scénario central Commission	Scénario alternatif Commission
Jet2	[0; 100]	[– 100; 0]	[0; 100]

a) Conclusion sur l'existence d'un avantage

(654) Il ressort de l'analyse présentée aux considérants 580 à 653 et notamment du tableau 18 et du tableau 19 que tous les contrats en vertu desquels une rémunération a été versée à Ryanair/AMS et à Jet2 en contrepartie de prestations de marketing, présentent une valeur actualisée nette négative ([177]). Dès lors, il découle du considérant 531 que chacun de ces contrats confère un avantage à Ryanair/AMS ou à Jet2, selon le cas. En revanche, comme indiqué au considérant 644, les contrats 4 et 5 ne confèrent pas d'avantage économique à Ryanair/AMS.

7.2.1.6. Caractère sélectif de l'avantage en faveur de Ryanair/AMS et Jet2

(655) À l'exception des contrats de services aéroportuaires 4 et 5 conclus avec Ryanair, les contrats ou groupes de contrats conclus par la CCI avec Ryanair/AMS et Jet2 prévoient le versement d'une rémunération à ces compagnies aériennes pour les services marketing qu'elles fournissent. La rémunération de ces services marketing est spécifique à la relation entre l'aéroport et ces compagnies aériennes puisque cette rémunération est déterminée sur la base de négociations de gré à gré entre la CCI et chaque compagnie aérienne concernée et non pas sur la base de prix applicables à toutes les compagnies aériennes. Ainsi, les contrats en cause, comportant des conditions spécifiquement consenties entre l'aéroport de La Rochelle et Ryanair/AMS et Jet2, ont, de ce fait, un caractère sélectif.

(656) S'agissant des contrats de services aéroportuaires 4 et 5 conclus avec Ryanair, comme indiqué au considérant 644, ces contrats ne peuvent conférer un avantage sélectif à Ryanair/AMS étant donné que les taux de redevances aéronautiques figurant dans ces contrats correspondent aux prix applicables à toutes les compagnies aériennes selon la grille tarifaire générale telle qu'approuvée par la Cocoeco.

([177]) Les contrats ou groupes de contrats dont la durée couvre plusieurs années présentent également une valeur actualisée nette négative pour chaque année de contrat.

7.2.1.7. Distorsion de concurrence et affectation de la concurrence et du commerce entre les États membres

(657) Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges au sein du marché intérieur, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante ([178]), pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.

(658) Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1er janvier 1993 ([179]), rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée.

(659) Les avantages reçus par les compagnies aériennes au travers des différents contrats faisant l'objet du présent examen, et dont l'existence a été établie ci-dessus, ont donc renforcé leur position par rapport à tous les autres transporteurs aériens communautaires, en concurrence effective ou potentielle avec ces compagnies sur les liaisons où celles-ci sont présentes. Ainsi, ils ont faussé ou menacé de fausser la concurrence et affecté les échanges intra-communautaires.

7.2.1.8. Conclusion sur l'existence de l'aide

(660) À l'exception des contrats de services aéroportuaires 4 et 5 conclus avec Ryanair, toutes les mesures constituées par les groupes de contrats et avenants conclus avec Ryanair/AMS (voir tableau 14) et Jet2 satisfont à tous les critères de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE et constituent donc des aides d'État.

7.2.2. *Caractère illégal des aides d'État*

(661) Dans la mesure où ces mesures ont été mises en œuvre sans avoir été autorisées par la Commission, elles constituent des aides illégales.

7.2.3. *Compatibilité des aides avec le marché intérieur*

(662) Il résulte de la jurisprudence de la Cour ([180]) qu'il revenait à la France d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pouvaient être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, et de démontrer que les conditions de compatibilité étaient réunies. La Commission a donc invité la France dans la décision d'ouverture et dans une demande de renseignements complémentaires à indiquer de potentielles bases légales de compatibilité, ainsi qu'à établir si les conditions de compatibilité applicables étaient remplies, notamment au cas où les aides en question devaient être considérées comme des aides au démarrage à l'ouverture de nouvelles liaisons. Toutefois la France n'a pas proposé de bases de compatibilité possibles, ni de raisonnement qui aurait permis de déclarer ces aides compatibles avec le marché intérieur. En particulier, la France n'a jamais soutenu que les mesures examinées constituaient des aides au démarrage compatibles avec le marché intérieur. De surcroît, aucun tiers intéressé n'a tenté de démontrer la compatibilité de ces mesures avec le marché intérieur.

(663) La Commission estime néanmoins utile, à titre surabondant, d'examiner dans quelle mesure ces aides pourraient être déclarées compatibles au titre de leur contribution éventuelle à l'ouverture de nouvelles liaisons ou de nouvelles fréquences.

(664) La Commission rappelle que les aides en question sont liées au démarrage de nouvelles liaisons aériennes, à l'augmentation de la fréquence sur des liaisons existantes ou encore au maintien de liaisons qui auraient pu autrement être arrêtées. La Commission considère donc que ces aides peuvent constituer des aides au fonctionnement qui visent la promotion du trafic aérien au départ d'un aéroport régional. À ce propos, il faut rappeler que les aides au fonctionnement sont rarement susceptibles d'être déclarées compatibles avec le marché intérieur dans la mesure où elles faussent habituellement les conditions de concurrence dans les secteurs où elles sont octroyées.

([178]) Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, Het Vlaamse Gewest (Région flamande)/Commission, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([179]) Règlements (CEE) no 2407/92, (CEE) no 2408/92 et (CEE) no 2409/92 du Conseil (JO L 240 du 24.8.1992).

([180]) Voir l'arrêt du 28 avril 1993, Italie/Commission, C-364/90, ECLI:EU:C:1993:15797, point 20.

7.2.3.1. Mesures antérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

(665) Certaines des mesures d'aide en cause (le groupe de contrats 1-A et le contrat B) ont été octroyées avant la publication des lignes directrices de 2005, le 9 décembre 2005 ([181]). En ce qui concerne la compatibilité des aides octroyées avant cette date, le point 85 des lignes directrices de 2005, ainsi que le point 174 des lignes directrices de 2014 renvoient aux règles applicables au moment où l'aide a été octroyée.

(666) Avant l'adoption des lignes directrices de 2005, la Commission avait adopté les lignes directrices de 1994 ([182]). Cependant ces lignes directrices ne traitaient pas spécifiquement la problématique des aides au fonctionnement visant la promotion du trafic aérien au départ des aéroports régionaux. En effet, cette problématique est apparue graduellement avec le phénomène de la congestion progressive de certains grands aéroports européens et le développement de l'activité des opérateurs à bas coûts, qui en 1994 n'étaient pas encore une réalité. La Commission estime en conséquence que les lignes directrices de 1994 sont également inapplicables au cas d'espèce. La Commission doit donc en principe évaluer la compatibilité des aides en question directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

(667) À ce propos il convient de remarquer que l'appréciation de la Commission vis-à-vis de ce type d'aides d'État s'est affinée au fil du temps, tout en gardant certains points inchangés. Ceux-ci découlent des principes généraux régissant la compatibilité des aides conformément à la disposition susmentionnée du traité.

(668) Ainsi dans la décision concernant l'aéroport de Manchester de juin 1999 ([183]), la Commission avait considéré comme compatibles avec les règles régissant les aides d'État des réductions de charges aéroportuaires octroyées de manière non discriminatoire et limitées dans le temps en tant que mesures visant la promotion de nouvelles routes.

(669) Ensuite, dans la décision 2004/393/CE relative à l'aéroport de Charleroi ([184]), la Commission avait expliqué que «Les aides opérationnelles destinées à aider au lancement de nouvelles lignes aériennes ou au renforcement de certaines fréquences peuvent être un outil nécessaire au développement de petits aéroports régionaux. Celles-ci peuvent effectivement convaincre les entreprises intéressées de prendre le risque d'investir dans de nouvelles routes. Toutefois, afin de déclarer de telles aides compatibles sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité, il convient de déterminer si ces aides sont nécessaires et proportionnées par rapport à l'objectif recherché et si elles n'affectent pas les échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun» ([185]). La Commission avait alors identifié certaines conditions à remplir pour pouvoir déclarer compatibles ces aides au fonctionnement, à savoir, notamment:

— l'aide doit contribuer au développement économique d'un aéroport régional au moyen d'une augmentation nette du trafic sur des nouvelles routes ([186]),

— l'aide doit être nécessaire au sens où elle ne vise pas une route déjà exploitée par la même compagnie, une autre ou une route similaire ([187]),

— l'aide doit avoir un effet incitatif au sens où elle doit contribuer à développer une activité qui, après une certain période, est susceptible de devenir rentable, ce qui implique que la durée de l'aide soit limitée ([188]),

— l'aide doit être proportionnelle c'est-à-dire que le montant doit être lié au développement net du trafic ([189]),

— l'aide doit avoir été octroyée de manière transparente et non discriminatoire et ne doit pas être cumulée avec d'autres types d'aides.

([181]) Voir section 3.2.2.1.

([182]) Lignes directrices de la Commission relatives à l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation (JO C 350 du 10.12.1994, p. 5).

([183]) Décision du 26 mai 1999 concernant l'aide d'État NN 109/98, Aéroport de Manchester (JO C 65 du 13.3.2004).

([184]) Décision 2004/393/CE de la Commission du 12 février 2004 concernant les avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi (JO L 137 du 30.4.2004, p. 1). Cette décision a été annulée par l'arrêt du 17 décembre 2008, Ryanair Ltd/Commission, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585. Elle témoigne néanmoins de l'évolution de l'appréciation de la Commission sur les aides en question.

([185]) Décision 2004/393/CE de la Commission, considérant 279.

([186]) Voir considérants 283-297.

([187]) Voir considérants 288-309.

([188]) Voir considérants 311-317.

([189]) Voir considérants 318-325.

(670) Par ailleurs, au point 234 de la décision d'ouverture la Commission avait indiqué qu'elle se proposait d'examiner la compatibilité de ces aides à la lumière de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE et ni aucun tiers intéressés ni la France ne se sont opposés à cette approche.

(671) Les aides d'État en faveur des compagnies aériennes, comme toute autre aide d'État, doivent être nécessaires pour faciliter le développement d'une activité économique et proportionnées à cet objectif afin d'être déclarées compatibles avec le marché intérieur sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

(672) En conclusion, la Commission estime que, dans le cas d'espèce, il convient d'examiner la compatibilité du groupe de contrats 1-A et du contrat B à la lumière des principes généraux susmentionnés.

(673) La Commission donc va procéder à l'étude de la compatibilité de ces mesures à la lumière des critères susmentionnés et à la lumière de la jurisprudence ([190]).

— *Contribution au développement économique d'un aéroport régional de taille modeste au moyen d'une augmentation nette du trafic sur des nouvelles routes*

(674) Le groupe de contrats 1-A et le contrat B sont liés à l'ouverture d'une nouvelle liaison, mais aussi du maintien de la liaison existante vers Londres-Stansted. Ces contrats ont donc contribué à une augmentation nette du trafic au départ de l'aéroport de La Rochelle, tout en ayant pour objectif, par ailleurs, de contribuer au maintien de la liaison existante vers Londres-Stansted.

— *Les mesures ne concernent pas une route déjà exploitée par la même ou une autre compagnie ou une route similaire*

(675) Le groupe de contrat 1-A et le contrat B ne concernaient pas uniquement l'ouverture de nouvelles liaisons, mais également le maintien de la liaison préexistante vers Londres-Stansted. La Commission relève à ce titre que Ryanair a racheté le 10 avril 2003 la compagnie Buzz qui opérait préalablement cette ligne depuis le 1er avril 2001, aux termes du contrat du 8 novembre 2002 visé à la section 3.2.2.3. Par ailleurs, le contrat B concerne cette même ligne vers Londres-Stansted déjà opérée par Ryanair au titre du groupe de contrat 1-A. Le groupe de contrats 1-A et le contrat B ne remplissent donc pas le critère en vertu duquel la mesure ne doit pas concerner une route déjà exploitée ou une route similaire.

— *Les mesures sont limitées dans le temps et concernent des routes susceptibles de devenir profitables*

(676) À l'ouverture de la liaison La Rochelle-Londres-Stansted par Buzz en 2001, aucune compagnie aérienne n'exploitait cette liaison. À la signature du groupe de contrat 1-A, ladite route était certes exploitée par Buzz depuis presque deux ans, dans le cadre du contrat du 8 novembre 2002 mais ce contrat ne prévoyait pas de compensation marketing. En revanche, les contrats ultérieurs au groupe de contrat 1-A régissant les conditions d'exploitation de cette liaison, à savoir le contrat B (devant expirer fin avril 2006), le groupe de contrat 2-3-C-D (devant expirer en 2009), le groupe de contrat G-H-I-J (devant expirer fin 2011) et le groupe de contrat 6-K (devant expirer fin mars 2013) incluent chacun une compensation (sous forme de paiements des prestations de marketing) en faveur de Ryanair/AMS. La liaison en question a donc été financée pendant une durée respective de 10 ans et 7 ans après la date d'expiration du groupe de contrat 1-A et du contrat B. Cette durée additionnelle est particulièrement importante. De surcroît, la Commission relève l'absence d'autres compagnies aériennes sur cette liaison.

(677) Par ailleurs, la Commission note que la France n'a fourni aucune étude de viabilité relative aux différentes liaisons et fréquences faisant l'objet du groupe de contrat 1-A et du contrat B. Ainsi, sur le fondement des éléments du dossier, il apparaît que du point de vue des autorités ayant accordé les aides en question, il n'existait aucune perspective claire que ces liaisons et fréquences puissent devenir viables sans aide à un horizon plus ou moins proche. Il convient de noter de plus que le groupe de contrat 1-A et le contrat B portaient sur différentes liaisons dont certaines n'étaient même pas encore identifiées au moment de la conclusion des contrats, ce qui confirme que les autorités concernées ne disposaient d'aucun élément de nature à les assurer de la viabilité de ces liaisons.

([190]) Arrêt de la Cour (grande chambre) du 22 septembre 2020, République d'Autriche/Commission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, point 20.

(678) La Commission souligne enfin que les éléments présentés par les autorités françaises sur les retombées économiques des liaisons aériennes opérées par Ryanair analysent les caractéristiques de la clientèle de Ryanair et les impacts qu'elle peut avoir sur le développement de la région, mais n'incluent pas de projections sur la viabilité future de ces liaisons ou d'autres liaisons susceptibles d'être exploitées par Ryanair dans le futur.

(679) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que le groupe de contrats 1-A et le contrat B ne remplissent pas le critère en vertu duquel les mesures doivent être limitées dans le temps et concerner des routes susceptibles de devenir profitables.

— *Le montant des mesures est lié au développement net du trafic*

(680) Les montants d'aide prévus dans le groupe de contrats 1-A et le contrat B ne sont pas liés au développement du trafic puisque ces contrats portent certes sur l'ouverture de nouvelles liaisons, mais cette ouverture est hypothétique et le contrat porte avant tout sur le maintien de la liaison préexistante vers Londres-Stansted. Dès lors, la Commission considère que le groupe de contrat 1-A et le contrat B ne répondent pas au critère du lien entre le montant des mesures et le développement net du trafic.

— *Les mesures ont été octroyées de manière transparente et non discriminatoire, et elles n'ont pas à être cumulées avec d'autres aides*

(681) Selon la France, la CCI a fait effectuer des recherches dans le passé sur les offres de prestation de services de marketing sur le site de plusieurs sociétés qui ont conduit celle-ci à considérer que le type de prestation offert par AMS était le plus adapté à ses besoins et à sa stratégie. La CCI estime que d'autres compagnies aériennes que Ryanair, représentant une part minoritaire du trafic à l'aéroport de La Rochelle, ne pourraient offrir un substitut valable au site de Ryanair, l'opérateur de référence de l'aéroport.

(682) Il apparaît ainsi que les aides résultant du groupe de contrats 1-A et le contrat B ont été négociées bilatéralement, sans transparence, et sans processus garantissant l'absence de discrimination, tel qu'un appel d'offres public. Ces aides ne remplissent donc pas le critère de transparence et de non-discrimination.

(683) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que les aides d'État résultant du groupe de contrats 1-A et du contrat B, ne peuvent pas être déclarées compatibles avec le marché intérieur.

7.2.3.2. Mesures postérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

(684) Dans la mesure où les lignes directrices de 2005 fournissent le cadre de référence applicable de leur entrée en vigueur jusqu'à l'adoption des lignes directrices de 2014, la Commission estime qu'il convient d'appliquer les lignes directrices de 2005 aux autres mesures d'aide en cause. En effet la Commission est tenue de respecter les lignes directrices qu'elle adopte, sauf si elles sont contraires au Traité, ce que ni la France ni Ryanair ni Jet2 n'ont ni soutenu ni démontré.

(685) La Commission estime ainsi qu'il convient d'examiner la compatibilité des mesures d'aide suivantes à la lumière des lignes directrices de 2005 et à la lumière de la jurisprudence ([191]):

— le groupe de contrats 2-3-C-D,

— le contrat E,

— le contrat F,

— le groupe de contrats G-H-I-J,

— le groupe de contrats 6-K,

— le contrat L,

— le groupe de contrat 7-M,

— le contrat N,

— le contrat conclu avec Jet2 le 4 juillet 2008.

([191]) Arrêt de la Cour (grande chambre) du 22 septembre 2020, République d'Autriche/Commission, C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, point 20.

(686) Les aides d'État en faveur des compagnies aériennes, comme toute autre aide d'État, doivent être nécessaires pour faciliter le développement d'une activité économique et proportionnées à cet objectif afin d'être déclarées compatibles avec le marché intérieur sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. La Commission examinera donc le respect de ces critères de nécessité et de proportionnalité outre les critères précités des Lignes directrices de 2005.

(687) Les lignes directrices de 2005 précisent tout d'abord que les communications et autres dispositions de la Commission sur les aides régionales ne peuvent permettre de déclarer compatibles les aides au fonctionnement octroyées aux compagnies aériennes (comme les aides au démarrage de nouvelles liaisons) qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population ([192]). L'aéroport de La Rochelle n'étant pas situé dans une région de ce type, cette dérogation ne lui est pas applicable.

(688) Les lignes directrices de 2005 constatent ensuite que les aéroports de petite taille ne disposent souvent pas des volumes de passagers nécessaires pour atteindre la taille critique et le seuil de rentabilité, et qu'en conséquence les compagnies aériennes ne sont pas toujours prêtes, sans incitations à cette fin, à prendre le risque d'ouvrir des routes au départ d'aéroports inconnus et non testés. C'est pourquoi, selon les lignes directrices de 2005, la Commission accepte que des aides publiques soient versées temporairement aux compagnies aériennes sous certaines conditions, si cela les incite à créer de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences au départ d'aéroports régionaux et d'attirer les volumes de passagers qui leur permettront à terme d'atteindre le seuil de rentabilité ([193]).

(689) Les conditions de compatibilité spécifiques se trouvent au point 79 des lignes directrices de 2005. La Commission considère que plusieurs de ces conditions de compatibilité ne sont pas satisfaites, notamment:

— *Viabilité à terme et dégressivité dans le temps (critère d), absence d'un plan d'affaires (critère i) et durée et intensité de la mesure (critère f)*

(690) Aucune des différentes mesures en cause n'a été conçue, dans sa structure, pour garantir un montant d'aide dégressif et limité à un certain pourcentage des coûts éligibles, lesquels ne sont pas mentionnés dans les contrats en question ou, à la connaissance de la Commission, dans tout autre document dont la CCI aurait pu disposer au moment où les contrats ont été conclus.

(691) En outre, il ne ressort pas de pièces du dossier qu'un plan d'affaires a été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de ces mesures. Ainsi, en l'absence de tout autre élément en faveur de la thèse inverse, la Commission conclut que les aides en question n'ont pas été accordées pour des liaisons susceptibles de devenir viables sans aide. D'ailleurs, la succession des mesures d'aide en faveur des liaisons vers Londres-Stansted et Bruxelles-Charleroi (depuis 2003), Dublin (depuis 2006), Oslo (depuis 2010) et Porto (depuis 2011) suggère que Ryanair n'exploiterait pas ces liaisons si elles cessaient d'être ainsi subventionnées.

(692) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que les conditions susmentionnées ne sont remplies par aucune des mesures en cause.

— *Relation avec des nouvelles liaisons ou fréquences supplémentaires sur des liaisons existantes (critère c)*

(693) La Commission constate que les contrats en cause ont parfois été conclus en vue de l'ouverture de nouvelles liaisons, mais à titre principal en vue du maintien de liaisons existantes:

— S'agissant du contrat C, le considérant 89 rappelle que le contrat engage simplement Ryanair à opérer une liaison entre La Rochelle et Londres-Stansted par an avec un minimum de 95 000 passagers par an. Or, comme il ressort des considérants 82 et 85, les contrats A et B concernent déjà la liaison quotidienne Londres-Standsted-La Rochelle. Dans son estimation de trafic faite pour le groupe de contrats 1-A et le contrat B, la Commission a calculé que le trafic annuel de cette liaison n'excède jamais 86 000 passagers. Pour ces mesures, la Commission considère donc que le critère c) est rempli.

— S'agissant du contrat D, le considérant 92 indique que ce contrat engage Ryanair à opérer une (nouvelle) liaison par an entre La Rochelle et Dublin avec un minimum de 45 000 passagers par an. Pour cette mesure, la Commission considère donc que le critère c) est rempli.

([192]) Lignes directrices de 2005, point 27.
([193]) Lignes directrices de 2005, points 71 et 74.

— S'agissant du contrat G, le considérant 96 indique que par ce contrat Ryanair s'engage à opérer une liaison par an entre La Rochelle et Dublin avec un minimum de 53 000 passagers par an, soit une augmentation du trafic de 8 000 passagers par rapport au contrat D. Pour cette mesure, la Commission considère donc que le critère c) est rempli.

— S'agissant du contrat H, le considérant 99 indique que ce contrat engage Ryanair à opérer une nouvelle liaison par an entre La Rochelle et Bruxelles-Charleroi avec un minimum de 9 000 passagers par an et 16 000 passagers les années suivantes. Pour cette mesure, la Commission considère donc que le critère c) est rempli.

— S'agissant du contrat I, le considérant 102 indique que ce contrat engage Ryanair à opérer une liaison par an entre La Rochelle et Dublin avec un minimum de 17 000 passagers par an. Or, aux termes du contrat D précédent, Ryanair opérait déjà cette liaison mais avec un objectif de trafic supérieur (45 000 passagers annuels). Pour cette mesure, la Commission considère donc que le critère c) n'est donc pas rempli.

— S'agissant du contrat K, Ryanair s'engage, comme indiqué au considérant 106 à opérer une nouvelle liaison à destination de la Norvège. Le contrat de services aéroportuaires n° 6 que la Commission considère comme constituant avec le contrat K une seule mesure [voir section 7.2.1.5 b) 4)] indique, comme rappelé au considérant 78 ci-dessus, que Ryanair n'a contracté aucune obligation en termes de fréquence, mais a pris les engagements suivants en termes de trafic: 53 000 passagers à destination de Londres-Stansted, 17 000 passagers à destination de Dublin, 17 000 passagers à destination de Bruxelles-Charleroi, et 17 000 passagers à destination de Oslo-Rygge. La Commission relève que ces engagements sont stables pour la liaison à destination de Dublin, en très légère augmentation pour la liaison à destination de Bruxelles-Charleroi (1 000 passagers, soit environ + 6 %), mais en très forte baisse pour la liaison à destination de Londres-Standsted (– 28 000 passagers en comparaison avec l'objectif de 95 000 passagers fixé dans le contrat C, soit une baisse de 30 %). L'inclusion d'une nouvelle liaison vers la Norvège pour laquelle le trafic est fixé à 17 000 passagers ne permet cependant pas de compenser une baisse du trafic total agrégé au titre du contrat K [– 10 000 passagers ([194])]. Pour cette mesure, la Commission considère donc que le critère c) n'est donc pas rempli.

— S'agissant du contrat L, Ryanair s'engage, comme indiqué au considérant 110 à opérer une nouvelle liaison à destination de Cork. Cependant, Ryanair n'a pris aucune obligation en termes de trafic ou de fréquence pour cette liaison. Pour cette mesure, la Commission considère donc que le critère c) n'est donc pas rempli.

— Les contrats E, F, J, M et N n'incluent aucun engagement en termes de trafic ou de fréquence. Pour ces mesures, la Commission considère donc que le critère c) n'est donc pas rempli.

(694) Ainsi, il ressort de ce qui précède que le critère c) n'est respecté que pour les contrats C, D, G et H.

— *Compensation des coûts additionnels au démarrage (critère e)* ([195])

(695) La Commission considère que, pour chacune des mesures en cause, ce critère n'a pas été satisfait. En effet, les montants versés par la CCI ne sont pas conçus comme des montants destinés à représenter une fraction des coûts additionnels de démarrage, lesquels, à la connaissance de la Commission, n'ont jamais fait l'objet d'estimations fournies à la CCI par Ryanair/AMS ou Jet2.

— *Lien avec le développement de la ligne (critère g)* ([196])

(696) La Commission relève que les contrats de services marketing signés avec Ryanair et Jet2 ne visent pas au développement des niveaux de trafic en termes de nombre de passagers atteints par ces deux compagnies. Certes, certains de ces contrats sont concomitants avec l'ouverture de certaines lignes, et peuvent pour certains d'entre eux prévoir des engagements en termes de fréquence ou de nombre de passagers comme décrit aux sections 3.2.2.1 et 3.2.2.2. Mais, la Commission relève que ces engagements en termes de trafic restent fixes pendant toute la durée

([194]) La variation globale d'engagement de trafic induite par le contrat K, calculée sur la variation de trafics individuels propres à chaque liaison est ainsi égale à: 0+1 000–280 000+17 000= – 10 000 passagers.

([195]) Le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter à un rythme de croisière.

([196]) Le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés.

du contrat et que les contrats ne comportent pas de mécanisme d'incitation réelle à l'augmentation du trafic («incentive scheme») équivalent à celui examiné dans des affaires similaires récemment examinées par la Commission ([197]). Il n'y a ainsi aucun rabais ou aucune pénalité sanctionnant le niveau réel de développement du trafic. Les montants d'aide versées à ces compagnies ne sont donc pas liés au le développement effectif des liaisons. Ainsi, la Commission considère que ce critère n'est rempli par aucune des mesures en question.

— *Attribution non discriminatoire (critère h)* ([198])

(697) La Commission note que dans le cas présent, les contrats ont été directement négociés avec les compagnies aériennes concernées, sans publicité. Il s'agit donc d'une attribution sans mise en concurrence alors que d'autres compagnies aériennes potentiellement intéressées auraient pu porter leur candidature pour l'exploitation des routes concernées, dans les mêmes termes, afin de bénéficier de l'aide au démarrage.

(698) Par conséquent, le critère prévu au point h) n'est pas rempli.

(699) Au regard de l'ensemble des éléments susmentionnés, la Commission considère qu'aucune des aides illégales octroyées à Ryanair/AMS et Jet2 au travers des contrats faisant l'objet du présent examen ne remplit tous les critères prévus par les lignes directrices de 2005. Ainsi, les aides résultants des mesures suivantes sont incompatibles avec le marché intérieur:

— le groupe de contrats 2-3-C-D,

— le contrat E,

— le contrat F,

— le groupe de contrats G-H-I-J,

— le groupe de contrats 6-K,

— le contrat L,

— le groupe de contrat 7-M,

— le contrat N,

— le contrat conclu avec Jet2 le 4 juillet 2008.

8. **CONCLUSIONS**

(700) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère tout d'abord que les subventions relatives aux missions régaliennes versées à l'aéroport de La Rochelle ainsi que la sous-facturation prétendue des services fournis par le service général de la CCI à l'aéroport entre 2006 et 2012 ne constituent pas des aides d'État.

(701) La Commission constate également que la France a illégalement mis à exécution les subventions d'équipement versées entre 2001 et 2006 en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Cependant, ces subventions d'équipement sont des aides compatibles avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

(702) La Commission constate ensuite que la France a illégalement mis à exécution plusieurs mesures d'aide au fonctionnement en faveur de l'aéroport de La Rochelle (sous-facturation des services fournis par le service général de la CCI à l'aéroport de La Rochelle entre 2001 et 2005, les avances remboursables reçues par l'aéroport de La Rochelle ainsi que les subventions des collectivités locales destinées à contribuer aux actions de promotions de l'aéroport de La Rochelle) en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Cependant, ces différentes mesures d'aide au fonctionnement sont des aides compatibles avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

([197]) Ainsi, comme indiqué au considérant 99 de la décision de la Commission relative à l'aéroport de Nîmes précitée à la note de bas de page 12, le contrat y visé contenait «un dispositif d'intéressement au développement du trafic ou *incentive scheme*. Celui-ci repose sur le versement par la CCI d'une contribution de 5,50 EUR par passager (du 1er passager au 499 999e passager), de 6,50 EUR par passager (du 50 000e passager jusqu'au 99 999e passager) et de 10 EUR (du 100 000e passager jusqu'au pax 129 999e passager). De même, le contrat inclut une pénalité à payer par Ryanair de 5,65 EUR par passager si la cible de trafic est inférieure à 71 000 passagers».

([198]) Toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à tous les transporteurs intéressés de proposer leurs services.

(703) La Commission constate par ailleurs qu'à l'exception des contrats de services aéroportuaires 4 et 5 conclus avec Ryanair, les différents contrats de services aéroportuaires et de services marketing conclus entre la CCI et Ryanair, AMS et Jet2, faisant l'objet de la procédure formelle d'examen comportent l'octroi d'aides d'État, qui ont été mises à exécution en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE, et qui sont incompatibles avec le marché intérieur.

(704) La Commission constate enfin que l'exonération de relevance balisage dont a bénéficié Ryanair ne comporte pas l'octroi d'aides d'État. De même, la Commission conclut que les compagnies aériennes Flybe, Aer Arann, Buzz et easyJet n'ont pas reçu d'aides d'État pour leurs opérations à l'aéroport de La Rochelle.

9. **RÉCUPÉRATION**

(705) Selon la jurisprudence constante de la Cour, dès lors que la Commission établit qu'une aide est incompatible avec le marché intérieur, la Commission doit ordonner à l'État membre concerné de supprimer ou de modifier ladite aide ([199]).

(706) Selon l'article 16 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ([200]), «en cas de décision négative concernant une aide illégale, la Commission décide que l'État membre concerné prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer l'aide auprès de son bénéficiaire (ci-après dénommée "décision de récupération"). La Commission n'exige pas la récupération de l'aide si, ce faisant, elle allait à l'encontre d'un principe général de droit communautaire». Selon la jurisprudence constante de la Cour, dans le cas où des aides sont qualifiées par la Commission d'incompatibles avec le marché intérieur, l'objectif de la récupération est le rétablissement de la situation antérieure au versement de l'aide dans le marché intérieur ([201]). À cet égard, la Cour considère que l'objectif est atteint lorsque les bénéficiaires ont remboursé les montants octroyés illégalement à titre d'aide, augmentés des intérêts sur le montant des aides octroyées, en perdant ainsi l'avantage dont ils bénéficiaient à l'égard des concurrents. De cette manière, la situation antérieure au versement de l'aide est rétablie ([202]).

(707) En l'espèce, il apparaît qu'aucun principe général de droit de l'Union n'irait à l'encontre de la récupération des aides illégales et incompatibles identifiées dans le cadre de la présente décision. En particulier, ni la France ni les tiers intéressés n'ont fourni d'arguments en ce sens.

(708) La France doit donc prendre toutes les mesures nécessaires pour récupérer auprès de Ryanair, AMS et Jet2 les aides octroyées illégalement au travers des contrats en cause.

(709) Le tableau 20 ci-dessous indique les sommes, versées selon la France, par la CCI à Ryanair/AMS jusqu'en 2011, au titre des services marketing.

Tableau 20

Montants versés à Ryanair/AMS et à Jet2 entre 2003 et 2013

Année	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ryanair/AMS		[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Jet2							[…]		[…]	[…]	[…]

(710) Le tableau 20 ne présente que les montants agrégeant l'ensemble des paiements effectués annuellement au titre des différents contrats de services marketing. La France n'a en revanche pas fourni de tableau établissant une correspondance entre les montants contractuellement prévus et les montants annuels effectivement versés au titre de chaque contrat.

([199]) Arrêt de la Cour du 12 juillet 1973, Commission/Allemagne, 70/72, ECLI:EU:C:1973:87, point 13.
([200]) Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).
([201]) Arrêt de la Cour du 14 septembre 1994, Espagne/Commission, C-278/92, C-279/92 et C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, point 75.
([202]) Arrêt de la Cour du 17 juin 1999, Belgique/Commission, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, points 64 et 65.

(711) Dès lors, les montants d'aide à récupérer doivent être déterminés de la manière suivante:

— Le calcul du montant à récupérer doit être effectué pour chacune des mesures d'aide incompatible visées au considérant 699. Pour chaque mesure examinée, le montant d'aide correspond à la valeur actualisée nette de chaque mesure, calculée comme la somme des flux de trésorerie incrémentaux annuels actualisés ainsi qu'exposé au tableau 15.

— La France n'ayant pu fournir une reconstruction probante de la valeur actualisée nette pour chacune des mesures, la reconstruction que la Commission a proposée (sur la base du scénario central) doit servir de base au calcul du montant d'aide à récupérer.

(712) Afin de tenir compte de l'avantage effectif reçu par la compagnie aérienne et ses filiales en application des contrats, la France doit ajuster les montants évoqués au considérant précédent de la manière suivante:

— La France peut ajuster le montant des coûts aéronautiques incrémentaux pris en compte dans le calcul sur la base de preuves des paiements réels effectués que la France devra fournir.

— La France doit prendre en compte la différence éventuelle entre, d'une part, les paiements réels effectuées par la compagnie aérienne en application des contrats de services aéroportuaires, tels que constatés a posteriori, et d'autre part les flux prévisionnels (ex ante) correspondant à ces postes de recettes. Ces ajustements doivent être faits sur la base de preuves des paiements réels effectués que la France devra fournir.

— La France doit prendre en compte la différence éventuelle entre, d'une part, les paiements marketing réels, tels que constatés a posteriori, qui ont été effectués en faveur de la compagnie aérienne ou de ses filiales en application du contrat de services marketing et d'autre part les coûts marketing prévisionnels (ex ante) correspondants. Ces ajustements doivent être faits sur la base de preuves des paiements réels effectués que la France devra fournir.

— La France doit prendre en compte la différence éventuelle entre, d'une part, la durée prévisionnelle (ex ante) des différents contrats (services aéroportuaires et services de marketing) et d'autre part la durée effective de ces contrats. En effet, en cas de résiliation anticipée de certains contrats, la compagnie aérienne n'a en principe pas reçu de versements au titre de ces contrats et n'a en principe pas bénéficié de l'accès à l'infrastructure aéroportuaire et aux services d'assistance en escale en application de ces contrats. Ces ajustements doivent être faits sur la base de preuves des paiements réels effectués que la France devra fournir.

(713) Comme expliqué au considérant 451, la Commission considère que, aux fins de l'application des règles sur les aides d'État, Ryanair et AMS constituent une seule entité économique, et que les contrats de services marketing et contrats de services aéroportuaires conclus conjointement doivent être considérés comme formant une seule et unique transaction entre cette entité et la CCI. Par conséquent, la Commission considère que Ryanair et AMS sont tenus solidairement au remboursement des aides perçues au travers des contrats conclus de 2003 à 2011 (avant la date d'adoption de la décision d'ouverture visée au considérant 4, soit le 8 février 2012). En revanche, seule Ryanair est tenue de rembourser l'aide inhérente au groupe de contrats 1-A et au contrat B, puisque ces contrats ont été conclus directement entre la CCI et Ryanair, sans intervention d'AMS dans cette transaction.

(714) L'aide à récupérer auprès de Jet2 doit suivre les principes méthodologiques exposés aux considérants 711 à 713. Étant donné que le montant d'aide à récupérer auprès de Jet2 ne peut pas excéder 200 000 EUR, il ne peut être exclu que le montant de cette aide soit en dessous du plafond d'exemption du règlement *de minimis* ([203]). Toutefois, ni les autorités françaises ni les parties intéressées n'ont invoqué la possible application de ce règlement lors de la procédure formelle d'examen.

(715) Les autorités françaises doivent récupérer les montants précités dans un délai de 4 mois à compter de la date de notification de la présente décision.

([203]) Règlement (UE) n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis (JO L 352 du 24.12.2013, p. 1).

(716) Les autorités françaises doivent en outre ajouter au montant de l'aide les intérêts de récupération, calculés à compter de la date à laquelle l'aide en cause a été mise à la disposition de l'entreprise, à savoir à chaque date effective de versement des aides et ce jusqu'à sa récupération effective ([204]), conformément au chapitre V du règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission tel que modifié par le règlement (UE) 2015/2282 de la Commission ([205]). Étant donné qu'en l'espèce, les flux qui composent ces aides sont complexes et se produisent à plusieurs dates pendant l'année, voire continûment pour certaines catégories de recettes, la Commission estime qu'il est acceptable pour le calcul des intérêts de récupération de considérer que le moment du versement des aides concernées se situe à la fin de l'année, soit au 31 décembre de chaque année concernée.

(717) Conformément à la jurisprudence, lorsqu'un État membre se heurte à des difficultés imprévisibles ou à des circonstances qui n'avaient pas été envisagées par la Commission, ces problèmes peuvent être portés à la connaissance de la Commission, ainsi que des propositions portant sur les amendements adéquats, afin que la Commission les évalue. Dans ce cas, la Commission et l'État membre coopèrent de bonne foi en vue de trouver une solution à ces difficultés, en respectant intégralement les dispositions ([206]) du TFUE.

(718) La Commission invite la France à lui soumettre tout problème rencontré dans l'exécution de la présente décision,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Les avances remboursables octroyées par le service général de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle à son service aéroport de 2001 à 2012 constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces aides d'État ont été octroyées illégalement par la France en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

2. La sous-facturation des services fournis par le service général de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle à son service aéroport entre 2001 et 2005 constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Cette aide d'État a été octroyée illégalement par la France en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3. Les contributions financières octroyées par le Département de Charente-Maritime, la Communauté d'agglomération de La Rochelle et la Région Poitou-Charentes à l'aéroport de La Rochelle afin de contribuer aux actions de promotion mises en œuvre par l'aéroport de La Rochelle constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces aides d'État ont été octroyées illégalement par la France en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

4. Les subventions d'équipement octroyées par le Conseil général de Charente Maritime, le Conseil régional de Poitou-Charentes, la Communauté d'agglomération de La Rochelle et le FEDER entre 2001 et 2005 constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces aides d'État ont été octroyées illégalement par la France en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

5. La rémunération des services fournis à l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant par la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

([204]) Voir article 16, paragraphe 2, du règlement (UE) 2015/1589 (précité à la note de bas de page 175).

([205]) Règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (JO L 140 du 30.4.2004, p. 1), ainsi que règlement (UE) 2015/2282 de la Commission du 27 novembre 2015 modifiant le règlement (CE) n° 794/2004 en ce qui concerne les formulaires de notification et les fiches d'information (JO L 325 du 10.12.2015, p. 1).

([206]) Voir par exemple l'arrêt du 2 février 1989, Commission/Allemagne, 94/87, ECLI:EU:C:1989:46, point 9, ainsi que l'arrêt du 4 avril 1995, Commission/Italie, C-348/93, ECLI:EU:C:1995:95, point 17.

6. La sous-facturation prétendue des services fournis par le service général de la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle à son service aéroport de 2006 à 2012 ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

7. Les subventions octroyées par le FIATA pour couvrir les missions dites régaliennes de l'aéroport de La Rochelle ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

8. Les aides d'État visées aux paragraphes 1 à 4 du présent article sont compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 2

1. Les contrats de services aéroportuaires conclus entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Ryanair les 1er février 2007 et 13 janvier 2010 respectivement, ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

2. Le contrat de services aéroportuaires conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Aer Arann pour la desserte de Cork (Irlande) ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

3. Le contrat de services aéroportuaires conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Flybe le 18 mars 2009 pour la desserte de Glasgow (Écosse) ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

4. Les actions de promotion et les dépenses de communication concernant la compagnie Buzz mentionnées dans le rapport de la CRC ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

5. Les prétendues prestations de marketing achetées auprès de la compagnie easyJet mentionnées dans le rapport de la CRC ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 3

1. Les mesures suivantes, qui contiennent des aides d'État octroyées illégalement par la France conjointement en faveur de Ryanair et Airport Marketing Services en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, sont incompatibles avec le marché intérieur:

a) le contrat de services aéroportuaires conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Ryanair le 10 décembre 2003 et le contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Ryanair le 1er décembre 2003;

b) le contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Ryanair le 1er janvier 2004;

c) les contrats de services aéroportuaires conclus entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Ryanair le 1er mai 2006 et les contrats de services marketing conclus entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services le 1er avril 2006;

d) l'avenant du 1er juin 2007 au contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services le 1er avril 2006;

e) le contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services le 21 septembre 2007;

f) les contrats de services marketing conclus entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services le 17 septembre 2009;

g) l'avenant du 1er février 2010 au contrat de services aéroportuaires conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Ryanair le 13 janvier 2010 et le contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services le 25 février 2010;

h) l'avenant du 23 juin 2010 au contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services le 25 février 2010;

i) l'avenant du 28 janvier 2011 au contrat de services aéroportuaires conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Ryanair le 13 janvier 2010 et l'avenant du 11 février 2011 au contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services du 25 février 2010;

j) l'avenant du 11 février 2011 au contrat de services marketing conclu entre la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle et Airport Marketing Services le 25 février 2010.

2. L'aide d'État octroyée illégalement par la France en faveur de Jet2 en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, au titre du contrat de services aéroportuaires et de services marketing conclu le 4 juillet 2008 par la chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle avec Jet2 est incompatible avec le marché intérieur.

Article 4

1. La France est tenue de se faire rembourser par les bénéficiaires les aides d'État visées à l'article 3. Ryanair et Airport Marketing Services sont tenus solidairement au remboursement des aides visées à l'article 3, paragraphe 1.

2. Les sommes à récupérer produisent des intérêts à partir de la date à laquelle elles ont été mises à la disposition des bénéficiaires, jusqu'à leur récupération effective.

3. Les intérêts sont calculés sur une base composée conformément au chapitre V du règlement (CE) no 794/2004 et au règlement (CE) no 271/2008 modifiant le règlement (CE) no 794/2004.

4. La France annule tous les paiements en suspens de l'aide visée à l'article 1er à compter de la date d'adoption de la présente décision.

Article 5

1. La récupération de l'aide visée à l'article 3 est immédiate et effective.

2. La France veille à ce que la présente décision soit mise en œuvre dans les quatre mois suivant la date de sa notification.

Article 6

1. Dans les deux mois suivant la notification de la présente décision, la France communique les informations suivantes à la Commission:

a) les montants d'aide à récupérer en application de l'article 4;

b) le calcul des intérêts de récupération;

c) une description détaillée des mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la présente décision;

d) les documents démontrant que les bénéficiaires ont été mis en demeure de rembourser les aides.

2. La France tient la Commission informée de l'avancement des mesures nationales prises pour mettre en œuvre la présente décision jusqu'à la récupération complète des aides visées à l'article 3. Elle transmet immédiatement, sur simple demande de la Commission, toute information sur les mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la présente décision. Elle fournit aussi des informations détaillées concernant les montants de l'aide et les intérêts déjà récupérés auprès des bénéficiaires.

Article 7

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 26 juillet 2022.

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission