

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – FRANCJA

Pomoc państwa SA.26494 (12/C) (ex 12/NN) – Port lotniczy w La Rochelle

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 130/02)

Pismem z dnia 8 lutego 2012, zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianych środków pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środków pomocy, w odniesieniu do których Komisja wszczyna postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË
Faks +32 22961242

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom francuskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio umotywowanym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

I. PROCEDURA

Pismami z dnia 28 lipca 2008 r., 20 września 2008 r., 22 września 2008 r., 23 września 2008 r., 1 października 2008 r., 21 października 2008 r. oraz 20 listopada 2008 r. Komisja otrzymała szereg skarg od obywateli dotyczących korzyści, jakie przedsiębiorstwo lotnicze Ryanair miało otrzymywać w porcie lotniczym w La Rochelle, oraz pomocy finansowej, jaką miał otrzymać zarządca portu lotniczego, izba handlowo-przemysłowa (fr. *Chambre de Commerce et d'Industrie*, zwana dalej „CCI”) w La Rochelle. Skargi te opierały się na sprawozdaniu Regionalnej Izby Obrachunkowej (fr. *Chambre Régionale des Comptes*) dla regionu Poitou-Charentes z dnia 13 maja 2008 r. dotyczącego zarządzania portem lotniczym w La Rochelle.

Pismem z dnia 17 marca 2011 r. Komisja przesłała władzom francuskim wersję skarg nieobjętą klauzulą poufności i wezwała władze francuskie do dostarczenia wyjaśnień na temat środków,

których dotyczyły skargi. Z powodów logistycznych Komisja przesłała to pismo ponownie dnia 25 maja 2011 r. Pismem z dnia 20 czerwca 2011 r. władze francuskie zwróciły się o wydłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi do 26 lipca 2011 r., które zostało udzielone pismem Komisji z dnia 21 czerwca 2011 r. Władze francuskie ponownie zwróciły się o przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi do 26 sierpnia 2011 r., na które Komisja także wyraziła zgodę pismem z dnia 28 lipca 2011 r. Władze francuskie dostarczyły odpowiedź pismem z dnia 30 sierpnia 2011 r.

Pismem z dnia 11 kwietnia 2011 r. Komisja zwróciła się o dostarczenie dodatkowych informacji do przedsiębiorstwa Ryanair, które udzieliło odpowiedzi w piśmie z dnia 22 lipca 2011 r. Pismem z dnia 14 października 2011 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim, aby mogły się do nich

ustosunkować. Ponieważ nie otrzymała odpowiedzi, dnia 16 listopada wystosowała monit do władz francuskich. Pismem z dnia 21 listopada 2011 r. władze francuskie poinformowały Komisję, że nie mają uwag do przekazanych im uwag.

II. OPIS ŚRODKÓW, W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH KOMISJA WSZCZYNA FORMALNE POSTĘPOWANIE WYJAŚNIAJĄCE

Po przeanalizowaniu informacji znajdujących się w jej posiadaniu Komisja stwierdza, że konieczne jest wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego, aby zbadać całe wsparcie finansowe, jakie port lotniczy otrzymał od różnych organów publicznych w okresie do 2001 r. do dnia dzisiejszego oraz aby oszacować ewentualną pomoc dla przedsiębiorstw lotniczych prowadzących działalność na lotnisku w La Rochelle od 2001 r. do dnia dzisiejszego.

Po pierwsze, w latach 2002-2005 CCI rzeczywiście otrzymała od organów publicznych (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego, region Poitou-Charentes, departament Charente Maritime i związek aglomeracyjny okręgu La Rochelle) dotacje w wysokości około 3 mln EUR na finansowanie infrastruktury portów lotniczych. Ponadto wydaje się, że CCI jako zarządca portu lotniczego otrzymała od działu ogólnego CCI zaliczki zwrotne w wysokości co najmniej 8,77 mln EUR, korzystała z zaniżania faktur za usługi świadczone przez ten sam dział, jak również zawiązała faktury za usługi, jakie sam świadczył na rzecz portu lotniczego Rochefort Saint-Agnant.

Po drugie, CCI zawarło kilka umów z przedsiębiorstwami lotniczymi, które zdają się obejmować pomoc dla tychże przedsiębiorstw, zwłaszcza w drodze transferów i wsparcia marketingowego. Ponadto przedsiębiorstwa lotnicze uruchamiające nowe połączenia z La Rochelle skorzystały z pomocy na rozpoczęcie działalności w postaci zmniejszenia opłat lotniskowych przez okres trzech lat, oraz pomoc marketingową.

III. OCENA ŚRODKÓW/POMOCY

W odniesieniu do wsparcia finansowego na rzecz portu lotniczego, Komisja na obecnym etapie postępowania uważa, że nie może wykluczyć iż wszystkie środki pomocy inwestycyjnej i różne transfery finansowe pozwalające na obniżenie kosztów eksploatacji portu lotniczego nie stanowią pomocy państwa. Komisja ma wątpliwości co do konieczności i proporcjonalności ewentualnej pomocy na finansowanie infrastruktury oraz co do średniookresowych perspektyw wykorzystania infrastruktury.

W odniesieniu do umów między CCI i przedsiębiorstwami lotniczymi, Komisja wyraża wątpliwości co do faktu, czy zawierając umowy, port lotniczy i organy publiczne zachowały się jak racjonalny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej.

Komisja uważa zwłaszcza, że w ramach oceny porozumień zawartych z Ryanair i jego spółką zależną AMS, umowy o usługach lotniskowych i umowy o usługach marketingowych powinny być oceniane wspólnie, jako że w momencie zawierania każdej z tych umów Ryanair i AMS w rzeczywistości stanowiły jednego beneficjenta przedmiotowych środków. Komisja stwierdziła, że na podstawie dostępnych informacji nie może wykluczyć, że w ramach rozpatrywanych umów Ryanair/AMS otrzymał pomoc państwa, uznała jednak, że nie dysponuje wystarczającymi elementami, aby wypowiedzieć się jednoznacznie w tej kwestii. W celu przeprowadzenia tej oceny Komisja uznała na obecnym etapie postępowania, że na podstawie dostępnych jej informacji, zachowanie zarządcy portu lotniczego, CCI i innych organów publicznych w relacjach z Ryanair/AMS powinno być oceniane wspólnie. Komisja nie

może wykluczyć także, że umowy zawarte między CCI i przedsiębiorstwami Buzz i Easyjet zapewniają tym przedsiębiorstwom pomoc państwa.

Jeśli chodzi o wsparcie na uruchamianie nowych połączeń Komisja ma wątpliwości co do faktu, czy przyjmując takie ustalenia, CCI zachował się jak racjonalny inwestor. Na tym etapie postępowania Komisja uważa także, że nie spełniono warunków dotyczących zgodności pomocy z przepisami określonych w wytycznych z 2005 r. w zakresie wsparcia na rozpoczęcie działalności, zwłaszcza ze względu na fakt, iż kwoty przekazane nie są proporcjonalne do kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwa przy uruchamianiu nowych połączeń. Komisja wyraża zatem wątpliwości co do zgodności takich ewentualnych środków pomocy z rynkiem wewnętrznym.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999⁽¹⁾ wszelka pomoc bezprawnie przyznana beneficjentowi może podlegać zwrotowi.

TEKST PISMA

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France que, après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

1. PROCÉDURE

1. Par courrier du 28 juillet 2008, du 22 septembre 2008, du 23 septembre 2008, du 20 septembre 2008, du 1^{er} 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, 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 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 des clarifications quant aux mesures dénoncées. En raison de problèmes logistiques, 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 par lettre du 30 août 2011.
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

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

a envoyé un rappel le 16 novembre 2011. Par lettre du 21 novembre 2011, les autorités françaises ont informé la Commission qu'elles ne souhaitent pas transmettre de commentaires en réponse à ces observations.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT L'AÉROPORT

4. L'aéroport de La Rochelle - île de Ré (ci-après "l'aéroport") est un aéroport situé à La Rochelle, dans le département de la Charente-Maritime, en France. Cet aéroport est ouvert au trafic national et international commercial.
5. L'exploitation de l'aéroport est assurée par la CCI, qui en est également le propriétaire. Le "service aéroport" fait l'objet d'une comptabilité séparée par rapport au service général de la CCI.
6. Le trafic passager de l'aéroport de La Rochelle pour les dernières années est synthétisé dans le tableau 1 ci-dessous. En 2010, l'aéroport a accueilli 191 599 passagers. 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 ⁽¹⁾ (ci-après les "lignes directrices de 2005"), l'aéroport de La Rochelle est donc un aéroport de catégorie D, soit un "petit aéroport régional".

7. L'aéroport est utilisé majoritairement par les compagnies aériennes à bas coût. Actuellement, les compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle sont les suivantes:
 - Ryanair avec une ligne entre La Rochelle et Londres Stansted,
 - Airlinair (filiale d'Air France) avec des lignes reliant La Rochelle à Lyon et Paris,
 - Flybe avec des vols entre La Rochelle et Southampton.
8. L'aéroport ouvre également de nombreuses lignes saisonnières. D'autres compagnies aériennes utilisent ou ont utilisé l'aéroport dans la période sous examen (à savoir depuis 2001 jusqu'à présent), au nombre desquelles figurent Aer Arann, Buzz, Easyjet et Jet2, ainsi que des compagnies charters.

Tableau 1

Trafic et mouvements de l'aéroport de la Rochelle ⁽²⁾

	2006	2007	2008	2009	2010
Passagers locaux	180 964	220 088	214 338	168 724	191 429
<i>dont internationaux</i>	164 854	201 122	194 163	151 884	172 435
<i>dont nationaux</i>	16 110	18 966	20 175	16 840	18 994
Transit	16	489	807	245	170
Total passagers	180 980	220 577	215 145	168 969	191 599
<i>dont low cost</i>	163 920	199 739	191 144	147 421	170 510
Mouvements commerciaux	2 729	3 398	3 464	2 650	2 925
Mouvements non commerciaux	29 960	29 576	29 748	27 495	26 811
Total mouvements	32 689	32 974	33 212	30 145	29 736

3. LES MESURES IDENTIFIÉES PAR LE RAPPORT DE LA CHAMBRE RÉGIONALE DES COMPTES DE POITOU-CHARENTES EN DATE DU 13 MAI 2008

9. Les plaintes déposées s'appuient sur le rapport de la CRC en date du 13 mai 2008 (ci-après le "rapport"). Le rapport a été publié sur Internet ⁽³⁾.
10. Le rapport a été effectué lors du contrôle des chambres de commerce et d'industrie, délégué aux chambres régionales des comptes par arrêtés du Premier Président de la Cour des comptes en dates des 17 janvier 2003 et 13 octobre 2006. Ce contrôle s'inscrit dans le cadre d'une enquête nationale thématique sur les aéroports.

⁽¹⁾ JO C 312 du 9 décembre 2005, p. 1.

⁽²⁾ D'après <http://www.aeroport.fr/les-aeroports-de-l-uaf/stats-la-rochelle-île-de-re.php>

⁽³⁾ Le texte du rapport est disponible à l'adresse suivante: <http://www.ccomptes.fr/fr/CRC21/documents/ROD/PCR200801-V2.pdf>.

11. Ce rapport identifie différentes mesures dont auraient bénéficié l'aéroport et les compagnies aériennes.

3.1. Contrôle de gestion de l'aéroport

12. Le rapport examine la gestion de l'aéroport entre 2001 et 2006. Les principales conclusions du rapport sont les suivantes.

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

13. Le tableau 3 du rapport présente les résultats financiers de l'aéroport entre 2001 et 2006. Selon ce tableau, l'aéroport a été déficitaire pendant la période examinée. Le résultat à la clôture de l'exercice 2006 (- 0,74 million EUR) a été aggravé d'un facteur 10 par rapport au niveau constaté en 2001 (- 0,07 million EUR).

14. Selon le rapport, ce déficit est de plus minoré en raison de la sous-évaluation des prestations de services assurées par le service général de la CCI pour le compte du service aéroport. Selon le rapport, la facturation de ces services en fonction de l'application des clés retenues par la comptabilité analytique de la CCI aurait conduit à porter ce déficit à - 1 million EUR en 2006.

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

15. Selon le rapport, 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⁽¹⁾ entre 2002 et 2006. L'aéroport de La Rochelle aurait perçu 293 264 EUR au titre de cette prestation de services, comme l'expose le tableau 22 du rapport. Sur cette somme, 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.

16. La CRC relève que "globalement, le montant de cette prestation de services, notamment les charges de personnel, apparaît en décalage par rapport aux missions réelles qui se limitent à assurer la permanence de la plateforme en l'absence de trafic commercial".

3.1.3. Contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes

17. Le rapport mentionne, entre autres, que l'excédent brut d'exploitation de l'aéroport (ci-après "l'EBE")⁽²⁾ a été multiplié par 7,3 pour atteindre 1,32 million EUR en 2006 "en raison de la forte progression des subventions qui ont été multipliées par 4,2 (335 000 EUR en 2001 contre 1,407 millions EUR en 2006)."

⁽¹⁾ 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 Saint-Agnant d'autre part.

⁽²⁾ L'excédent brut d'exploitation mesure la ressource tirée de l'exploitation indépendamment des immobilisations utilisées et des aspects financiers.

18. La multiplication par deux des subventions entre 2005 et 2006 (0,71 million EUR en 2005 contre 1,41 millions EUR en 2006) s'explique selon le rapport par l'émission de titres de recettes à hauteur de 506 867 EUR correspondant à la participation financière du Conseil Général de Charente Maritime pour les aides à certaines liaisons aériennes⁽³⁾.

19. Le tableau 4 du rapport compare l'EBE et les subventions versées aux compagnies aériennes. Selon ce tableau, la croissance de l'EBE sur la période 2002/2006 n'a pas permis d'améliorer les résultats d'exploitation en raison des subventions allouées aux compagnies aériennes.

20. Le rapport conclut que ces résultats conduisent à renforcer la dépendance financière du service aéroport vis-à-vis du service général de la CCI avec un quasi doublement des pertes cumulées, qui ont atteint 2,92 millions EUR à la clôture de l'exercice 2006 contre 1,61 millions EUR en 2001.

3.1.4. Avances remboursables par le service général de la CCI

21. Selon le rapport, les pertes cumulées de l'aéroport s'établissent à 4,58 millions EUR après prise en compte des déficits antérieurs à l'exercice 1992, auxquelles s'ajoutent 8,77 millions EUR d'avances du service général au 31 décembre 2006.

22. Le rapport mentionne ensuite que ces avances, "qui s'apparentent à des subventions à l'aéroport", contreviennent à l'article R. 224-6 du code de l'aviation civile qui autorise, à titre exceptionnel et avec l'autorisation des tutelles, les chambres de commerce et d'industrie à financer au moyen de l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle les dépenses d'équipement, d'entretien et d'exploitation leur incombant sur les aérodromes qu'ils ont créés, l'imposition additionnelle à la taxe professionnelle n'ayant pas vocation à financer des activités à caractère industriel et commercial.

3.2. Mesures en faveur des compagnies aériennes

23. Le rapport examine les redevances aéronautiques fixées par l'aéroport et les différents versements financiers en faveur des compagnies aériennes pendant la période 2001-2006.

3.2.1. Contrôle des redevances aéronautiques

24. Le rapport examine les redevances aéronautiques perçues auprès des compagnies aériennes et ayant pour vocation de rémunérer les services rendus pour l'activité aéronautique pendant la période 2001-2006⁽⁴⁾.

⁽³⁾ Le tableau actualisé des subventions par les différents entités publiques figure en annexe 1 de la présente décision.

⁽⁴⁾ Les principales redevances aéronautiques identifiées sont selon le rapport: la redevance d'atterrissage calculée en fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef exprimée en tonnes; la redevance de balisage applicable aux mouvements d'aéronefs (décollage ou atterrissage) de six tonnes et plus; la redevance de stationnement et la redevance "passager" pour l'usage des installations aéroportuaires.

3.2.1.1. Fixation des tarifs des redevances aéroportuaires

25. Selon le rapport, les tarifs des redevances aéronautiques à l'aéroport de La Rochelle ne sont pas véritablement fixés en fonction de l'évolution de l'assiette des coûts qui sont mal appréhendés, comme l'attestent les échanges au sein de la commission consultative économique ⁽¹⁾ qui se bornent à une présentation de la situation financière de l'aéroport, des investissements à réaliser et des prévisions d'investissements. Le rapport mentionne que l'action de la commission consultative économique, instance non obligatoire en application de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, conduit de surcroît systématiquement la CCI à revoir à la baisse sa proposition tarifaire.

26. Le rapport fait observer que depuis 2001, la redevance "passager" reste stable à 5,34 EUR pour les passagers à destination d'un aéroport communautaire et à 8,08 EUR pour les passagers à destination d'un aéroport international. L'absence de revalorisation de la redevance "passager" vise à ne pas pénaliser la clientèle qui contribue à l'accroissement du trafic et est compensée par le prélèvement de la taxe d'aéroport destinée à financer les missions régaliennes.

27. Le rapport mentionne également que la CCI a confirmé ne pas avoir déterminé le niveau des redevances par rapport aux coûts mais en fonction du rendement des redevances et des tarifs des aéroports concurrents.

3.2.1.2. Redevance balisage

28. Le rapport examine plus en détail l'évolution de la redevance balisage ⁽²⁾ et le rendement de cette redevance.

29. À cet égard, le rapport mentionne qu'en application de la convention rétroactive passée avec la compagnie Ryanair, signée le 10 décembre 2003 avec effet au 1^{er} mai 2003, cette dernière a été exonérée du paiement de cette redevance. Selon le rapport, le manque à gagner pour l'aéroport et le gain pour Ryanair peuvent être évalués à 3 000 EUR en année pleine pour la seule période hivernale soit une perte de recettes balisage de 24 % en 2004 (3 000 EUR/12 464 EUR).

30. Le rapport mentionne que l'examen des factures de la compagnie Ryanair en 2005 montre qu'elle n'acquittait aucune redevance balisage même durant la saison hivernale ⁽³⁾. Par extension, toutes les compagnies à bas prix opérant sur la plateforme auraient, selon le rapport, été exonérées de redevance balisage. La compagnie Airlinair

serait la seule à payer la redevance balisage alors que les compagnies à bas prix en seraient exonérées durant la saison hivernale, voire en été pour des horaires correspondant à la nuit aéronautique.

31. Selon le rapport, "cette politique tarifaire n'est pas conforme au principe de l'égalité de traitement des usagers de la plateforme dans la mesure où certaines compagnies exploitent des liaisons saisonnières et pratiquent des horaires compatibles avec l'absence de recours au balisage lumineux alors que d'autres pratiquent des horaires qui justifient le recours au balisage lumineux."

3.2.1.3. Conclusion sur les redevances aéronautiques

32. Le rapport conclut que "la politique tarifaire en matière de redevance aéronautique, adaptée aux compagnies à bas prix pour les dispenser partiellement de participer au financement des infrastructures utilisées, prive l'aéroport de recettes d'exploitation indispensables à son équilibre financier (...)."

33. En raison de l'insuffisance du trafic de la plateforme pour atteindre l'équilibre d'exploitation, la CRC recommande à la CCI "d'utiliser les données de sa comptabilité analytique pour identifier l'assiette des coûts des services rendus en matière aéronautique comme l'exige l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile selon lequel les exploitants tiennent une comptabilité de leurs services permettant d'identifier les coûts relatifs à chacune des redevances à compter du 1^{er} janvier 2007" ⁽⁴⁾.

3.2.2. Versements financiers aux compagnies aériennes sur la période 2001-2006

34. Le rapport dresse l'état des lieux des différentes subventions qui ont été versées aux compagnies à bas coût dans la période 2001-2006 ainsi que des subventions qui ont été versées à la CCI par différentes entités publiques pour contribuer à ces subventions.

3.2.2.1. Subventions marketing à Ryanair/AMS

35. Le rapport fait notamment l'état des lieux des subventions marketing à la compagnie aérienne Ryanair et à sa filiale à 100 % Airport Marketing Services (ci-après "AMS"), et réalise une analyse des différents contrats qui ont été conclus avec cette dernière pour évaluer les conditions des opérations de Ryanair à partir de l'aéroport de La Rochelle.

36. Selon le rapport, les subventions pour différentes campagnes marketing sur le site web de Ryanair, accordées du fait de contrats conclus d'abord directement avec Ryanair et ensuite (à partir de 2006) avec AMS, constituent des aides qui ne sont pas conformes aux conditions établies dans les lignes directrices de 2005 sur les aides au démarrage.

⁽¹⁾ Cette commission est, selon la législation en vigueur, composée de l'exploitant, des usagers aéronautiques et de représentants d'organisations professionnelles du transport aérien. Cette commission est consultée sur les tarifs de redevances de l'aéroport.

⁽²⁾ La redevance balisage est perçue lorsque les mouvements d'avions interviennent durant la nuit aéronautique, lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises ou à la demande du pilote.

⁽³⁾ Il est mentionné, à titre d'exemple, que les horaires d'atterrissage des vols en provenance de Londres-Stansted à 21h55 le samedi 13 octobre 2007 ou de Dublin à 22h05 le jeudi 13 septembre 2007 auraient été de nature à justifier le recours au balisage lumineux.

⁽⁴⁾ Chapitre 3.1 Les redevances aéronautiques.

37. Le rapport a notamment conclu que:

“La convention passée entre la chambre de commerce et d’industrie et la compagnie Ryanair en 2003 prévoyait que la compagnie devait réaliser au minimum 500 000 EUR d’actions de promotions touristiques et communiquer à la chambre de commerce et d’industrie un justificatif des dépenses effectives pour bénéficier du solde de la subvention. En exonérant la compagnie du respect de ses engagements, l’organisme consulaire a encouragé Ryanair à solliciter des aides sans rapport avec les dépenses marketing réalisées pour le démarrage de la ligne comme l’atteste l’augmentation de 70 % du niveau de l’aide annuelle (578 000 EUR) sollicitée à partir de 2004. Dans ces conditions, l’aide prévue par la convention de 2004 liée à un coefficient de remplissage⁽¹⁾ constitue en fait un soutien à l’exploitation, prohibé par la réglementation européenne⁽²⁾.”

38. Le rapport ajoute sur ce point que les subventions sont “assimilables à une aide d’État” et que “la pérennisation de l’aide allouée à Ryanair pour exploiter la liaison sur Londres, qui ne peut être assimilée à une aide au démarrage, contribue en fait à abaisser les coûts d’exploitation de cette compagnie” et qu’“elle génère des distorsions de concurrence avec les autres opérateurs à bas prix basés à La Rochelle qui ne bénéficient d’aucune aide.” La CRC a émis les mêmes conclusions sur la convention passée avec la société AMS en avril 2006.

3.2.2.2. Subvention marketing à la compagnie Easyjet

39. Le rapport mentionne également, entre autres, que la compagnie Easyjet “a sollicité une aide marketing de 70 000 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.

3.2.2.3. Subvention marketing à la compagnie Buzz

40. Selon 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⁽³⁾. Le rapport indique que si Buzz a été soumis aux redevances aéroportuaires dans le respect des grilles tarifaires en vigueur, la CCI “a réalisé des actions de promotion au profit de la compagnie à hauteur de 1 702 855 EUR HT” en 2001 et “des dépenses de communication pour un montant de 38 702 EUR HT” en 2002. La CRC mentionne également 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.

⁽¹⁾ Selon le rapport, la condition relative à l’obligation d’opérer les vols avec un certain coefficient de remplissage (60 %) n’a néanmoins pas été contraignante pour Ryanair, dont les taux de remplissage ont toujours été supérieurs à 75 %.

⁽²⁾ Chapitre 5.3.3 du rapport.

⁽³⁾ Selon la Chambre, “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”.

3.2.3. Contributions financières par les différentes entités publiques destinées à contribuer à l’opération de différentes compagnies aériennes

41. Le rapport fait un état des lieux des différentes contributions des entités publiques au profit de l’aéroport, destinées selon ce rapport à contribuer à l’opération de différentes compagnies aériennes à partir de l’aéroport de La Rochelle. Les montants de ces subventions ainsi que les entités publiques contributrices sont mentionnés dans le chapitre 5 du rapport. L’information contenue dans ce chapitre a été actualisée par la France dans sa soumission du 30 août 2011 (voir l’annexe 1).

42. Ces subventions ont servi, d’une part, à contribuer au financement des liaisons comportant des obligations de service public et, d’autre part, à contribuer aux versements “marketing” aux compagnies Ryanair/AMS.

4. INFORMATIONS SOUMISES PAR LA FRANCE

43. Dans son courrier en date du 17 mars 2011, la Commission a demandé des renseignements complémentaires par rapport aux conclusions du rapport de la CRC précité ainsi que des informations concernant la période postérieure à la période visée dans le rapport. L’information soumise par la France porte notamment sur:

— les aides financières au gestionnaire de l’aéroport,

— les conditions de l’opération des compagnies aériennes desservant l’aéroport de La Rochelle pendant la période sous examen.

44. La France a également rappelé⁽⁴⁾ qu’elle estime que les aéroports de moins de 1 million de passagers annuels devraient être dans leur ensemble considérés comme des services d’intérêt économique général compte tenu de leur rôle important en matière d’aménagement du territoire, de développement économique et social pour leur région et de l’imbrication de leurs activités. Les autorités françaises considèrent également que l’activité de ces aéroports n’a qu’un impact très limité sur le marché intérieur. Elles estiment dès lors que les financements qui leurs sont apportés ne devraient pas être considérés comme des aides d’État ou bien qu’ils devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur et exemptés de notification. Dès lors, elles considèrent que les financements apportés l’ont été dans le cadre d’un SIEG.

4.1. Aides financières à l’aéroport

45. Selon la France, le gestionnaire de l’aéroport a bénéficié des soutiens publics mentionnés dans le tableau 2 ci-dessous:

⁽⁴⁾ Les autorités françaises précisent à ce propos que les points de ce paragraphe ont été indiqués dans leur réponse officielle à la consultation de la Commission européenne sur la révision des lignes directrices de 2005.

Tableau 2

Montant des financements reçus par l'exploitant de l'aéroport de La Rochelle

Nature Subvention	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
A) Subvention État (Missions Régaliennes)	201 826	266 000	428 443	508 149	348 788	683 194	813 616	1 030 323	1 010 031	1 972 783
B) Subvention Equipement Europe (FEDER) Dotation d'équipement					485 260					
Conseil Général de Charente Maritime Dotation d'équipement		45 735				744 000				
Conseil Régional Poitou Charente Dotation d'équipement					744 000					
Communauté d'Agglomération de La Rochelle Dotation d'équipement					967 000					
Total Subvention d'Equipement de tiers		45 735			2 196 260	744 000				
CCI (Propriétaire et Exploitant unique Avances Remboursables finançant les immobilisations)	405 887	195 417		754 145	1 756 644		396 880	1 082 563	257 384	109 924
Investissements réalisés	414 670	195 387	137 309	754 145	4 144 349	1 308 420	396 886	1 082 563	257 384	109 924
Piste, Balisage, Aire de stationnement				418 455	3 815 469	146 015				
Parking véhicules						490 284		203 846		
Extension Aérogare et Aménagements				230 219			144 481			
Extension Hall d'arrivée et départ aérogare			50 639			206 192		795 609		
Bâtiment SSLIA						349 357		7 500	15 834	
Matériel de transport	414 670	195 387	86 670		245 244	116 572	252 399	75 608	241 550	109 924
Autres investissements				105 471	353 968					

46. D'après ce tableau, l'aéroport a notamment bénéficié de soutiens apportés par le FEDER et certaines collectivités locales pour la construction d'infrastructures et d'équipements aéroportuaires. L'aéroport a également reçu des subventions destinées à des équipements relevant selon la France de missions régaliennes au cours de la période 2002-2010.

4.1.1. Investissements dans l'infrastructure

47. En ce qui concerne les investissements réalisés sur les infrastructures aéroportuaires en 2005 et 2006, ceux-ci se sont élevés selon la France à 4 379 940 EUR, dont environ 3 000 000 EUR ont été financés par des entités publiques (FEDER, Région Poitou-Charentes, Département de la Charente Maritime, Communauté d'agglomération de La Rochelle), l'aéroport finançant le solde par emprunt.
48. Les autorités françaises mentionnent que ces investissements étaient destinés à garantir la sécurité des vols pour les aéronefs communément utilisés par les compagnies aériennes européennes en portant la largeur de la piste à 45 m (La Rochelle étant un des seuls aéroports commerciaux disposant d'une piste de 30 mètres de large), en l'allongeant de 115 m à l'Ouest, et en adaptant les voies de circulation et les aires de trafic pour permettre leur écoulement en toute sécurité. En l'absence de ces investissements, l'aéroport de La Rochelle n'aurait plus été, selon la France, en mesure de présenter les caractéristiques techniques suffisantes pour attirer des compagnies capables de développer le trafic aérien.
49. La France indique que ces travaux ont été réalisés sur la base des délibérations de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle en date du 29 octobre 2004 et de la CCI du 21 février 2003 ainsi que la délibération n° 512 du Conseil Général de Charente Maritime relative aux décisions de financement de ces travaux.
50. Les travaux d'extension d'aérogare avaient notamment pour objectif de satisfaire aux normes réglementaires applicables aux établissements recevant du public. Ils ont été financés par emprunts dont le remboursement des annuités est couvert par la CCI.
51. Les fonds versés étaient selon les autorités françaises des dotations d'équipement versées par le FEDER et les collectivités territoriales dans le cadre d'une mise en sécurité technique des infrastructures aéroportuaires nécessaire pour permettre à l'aéroport de recevoir un trafic européen et de continuer ainsi à jouer son rôle de pôle de développement économique régional.
52. La France fait également d'observer que 67 % des investissements aéroportuaires effectués sur la période 2002-2010 d'un montant total de 8 801 000 EUR ont été financés par la CCI, propriétaire et exploitant de l'aéroport, en vue d'en améliorer la rentabilité indépendamment des effets positifs pour l'économie locale et régionale. La France indique que, fort d'une croissance élevée et d'une diversification importante de son activité, l'aéroport de La Rochelle est d'ailleurs approché par un groupe privé qui envisage de s'impliquer financièrement dans sa gestion.
53. Selon la France, les entités publiques contribuant au financement de l'infrastructure (la région Poitou-Charentes, le département de la Charente Maritime et la communauté

d'agglomération de La Rochelle) n'ont aucun lien de propriété avec l'opérateur aéroportuaire. Il est selon eux toutefois clair qu'elles ont un intérêt économique marqué pour l'aéroport de La Rochelle compte tenu du lien étroit qui existe entre le développement du trafic aérien et l'activité économique ou le développement touristique de la région. Pour les autorités françaises, ces collectivités perdraient une source de revenus si l'aéroport cessait son activité ⁽¹⁾.

54. La France se réfère également au plan stratégique élaboré en novembre 2008 par la Chambre de Commerce et d'Industrie et fourni à la Commission, qui a défini, sur la base d'un diagnostic du trafic, les lignes d'action en matière d'investissements, d'infrastructures, de services à offrir aux passagers et de développement marketing pour pouvoir accueillir 300 000 passagers à l'échéance 2020 sur les différents courants de trafic (liaisons OSP, liaisons à bas coût pour le développement du tourisme, vols charters, etc.).

4.1.2. Financement des coûts liés aux missions d'intérêt général

55. Selon la France, les sommes versées par l'État pour la couverture des dépenses d'équipement de sécurité (véhicules incendie de type VIM61P2.5, véhicule péril animalier et aviaire, travaux d'aménagement du poste incendie) et de sûreté (équipements destinés aux contrôles des passagers, de leurs bagages à main, de leurs bagages de soute, surveillance des accès et installation de clôtures de sûreté) relèvent de missions d'intérêt général à la charge de l'État et celles-ci sont couvertes au rythme des dotations aux amortissements par la taxe d'aéroport et des subventions complémentaires du Fond d'Intervention pour les Aéroports et le Transport Aérien (ci-après "FIATA") (remplacées par une majoration de la taxe d'aéroport à compter de 2008).

4.1.3. Subventions d'exploitation

56. Selon la France, à l'exception des coûts de gestion, d'exploitation et de maintenance des infrastructures et équipements aéroportuaires relevant des missions régaliennes exécutées par l'exploitant et financés par l'État et à l'exclusion des transferts financiers aux compagnies aériennes, la CCI fait face à l'ensemble des coûts normaux liés à la gestion et à la maintenance de l'infrastructure aéroportuaire au moyen des redevances perçues sur les usagers et d'avances remboursables consenties par le budget général de la CCI à son service aéroportuaire. Selon la France, cette avance remboursable fait l'objet d'une inscription dans la comptabilité des deux services (créance pour le service général et dette pour l'aéroport).
57. À part les subventions susmentionnées, l'aéroport n'a pas reçu selon la France entre 2002 et 2011 de subventions en faveur de l'exploitation ou de la maintenance des infrastructures aéroportuaires.

⁽¹⁾ Les autorités françaises font référence au point 20 des lignes directrices de 2005 indiquant que "des points d'accès plus nombreux à des vols intra européens favorisent la mobilité des citoyens européens" et que "le développement de ces aéroports contribue à celui des économies régionales concernées".

4.2. Modalités de fixation des redevances à l'aéroport et contrats passés avec les compagnies aériennes desservant l'aéroport

4.2.1. Modalités de fixation des redevances à l'aéroport de La Rochelle

58. La France rappelle ⁽¹⁾ que selon l'article L.6325-1 du code des transports, le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service ⁽²⁾.

59. La France mentionne que les dispositions réglementaires du code de l'aviation civile précisent l'application de ces principes, dans ses articles R.224-1 et suivants. L'article R.224-3-1 expose notamment les bases sur lesquelles doivent être établis les tarifs des redevances aéroportuaires:

“Les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome ou les aérodromes considérés ainsi que des éléments suivants:

- les objectifs d'évolution des charges, tenant compte notamment de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et de celle de la productivité de l'exploitant,
- les prévisions d'évolution des recettes,
- les programmes d'investissements et leur financement.”

Il peut être aussi tenu compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant autres que les services mentionnés à l'article R. 224-1.

60. Selon cet article, “l'exploitant d'aérodrome reçoit, compte tenu de ces éléments, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital”.

61. Ainsi, selon la France, au-delà de l'obligation légale prévoyant que les produits des redevances aéroportuaires

ne peuvent excéder le coût correspondant des services rendus par l'aéroport, les exploitants aéroportuaires ont la possibilité de tenir compte des revenus extra aéronautiques pour fixer les tarifs des redevances aéroportuaires selon le principe de la “caisse unique”. Ces activités extra aéronautiques ayant traditionnellement des marges d'exploitation assez élevées, cela peut selon la France conduire à modérer les tarifs des redevances ⁽³⁾.

62. Enfin, la France indique que le cadre français de régulation des redevances aéroportuaires prévoit une consultation régulière des usagers par l'exploitant aéroportuaire sur l'évolution des redevances ⁽⁴⁾.

63. En ce qui concerne l'aéroport de La Rochelle, les autorités françaises mentionnent que le trafic de l'aéroport de La Rochelle a dépassé le seuil de 200 000 passagers annuels, notamment sur les périodes allant de 2006 à 2008 et de 2007 à 2009, et il est doté d'une commission économique consultative (ci-après “Cocoeco”). Les usagers de la plateforme ont donc pu être consultés sur les tarifs en vigueur sur l'aéroport par l'intermédiaire de la Cocoeco. Chaque proposition tarifaire de l'exploitant est notifiée au préfet de département, accompagnée de l'avis de cette commission.

64. Dans le cadre général ainsi décrit, l'aéroport de La Rochelle a donc selon la France pris en compte les éléments suivants pour la fixation de ses redevances aéroportuaires:

- Le coût réel du service rendu. Selon la France de nombreux investissements ont été réalisés au cours des décennies passées (installation d'un balisage lumineux de haute intensité et d'une aide visuelle plus performante, remplacement du groupe électrogène de secours en 1991, réfection de la totalité de la piste et des aires de stationnement des avions en

⁽¹⁾ Selon la France, les redevances aéroportuaires, en tant que prélèvements effectués pour financer un service public, relèvent par nature du régime juridique général (jurisprudentiel) des redevances pour services rendus, qui impose certains principes, notamment le lien avec les coûts du service public aéroportuaire et l'égalité de traitement des usagers. Le cadre de la régulation économique des aéroports est décrit dans le code des transports (textes législatifs) et le code de l'aviation civile (textes réglementaires).

⁽²⁾ Article L.6325-1 stipule: “Les services publics aéroportuaires rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce.

Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.”

⁽³⁾ Ce principe de “caisse unique” s'inscrit selon la France pleinement dans le cadre communautaire, puisqu'il est écrit dans le second considérant de la directive 2009/12 du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires qui stipule que:

“Il est nécessaire de mettre en place un cadre commun régulant les composantes essentielles des redevances aéroportuaires et leur mode de fixation, faute de quoi certaines exigences de base concernant la relation entre les entités gestionnaires d'aéroports et les usagers d'aéroport risquent de ne pas être respectées. Un tel cadre ne devrait pas exclure la possibilité, pour un État membre, de déterminer si et dans quelle mesure les revenus provenant des activités commerciales d'un aéroport peuvent être pris en compte pour fixer les redevances aéroportuaires.”

⁽⁴⁾ L'article R.224-3 du code de l'aviation civile prévoit à cet effet que: “(...) Les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 200 000 passagers, ou qui ont accueilli, pendant cette même période, au moins deux transporteurs aériens représentant en moyenne 50 000 passagers par an chacun, sont dotés d'une commission consultative économique où sont notamment représentés l'exploitant, les usagers aéronautiques et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien; le nombre de représentants de ces deux dernières catégories est au moins égal à celui des représentants de l'exploitant(...). La commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome. Elle peut être consultée sur tout sujet relatif aux services rendus par l'exploitant d'aérodrome (...)”.

1989, agrandissement de la totalité de la piste et des aires de stationnement des avions en 1979, mise en service de feux à éclats et allongement de la piste à 2 140 mètres en 1977) et sont donc amortis, plafonnant de facto le niveau maximal autorisé des redevances de service public aéronautique. En revanche, l'aéroport n'a pas mis en œuvre une compatibilité analytique exhaustive par service ce que n'impose d'ailleurs pas selon la France l'article R.224-2 du code de l'aviation civile.

- Il est à noter que selon la France, hormis l'avitaillement des aéronefs, l'exploitant n'assure aucune autre prestation d'assistance en escale⁽¹⁾. Les usagers contractent directement avec un tiers privé pour l'assistance en escale. Par ailleurs, l'exploitant de l'aérodrome n'applique pas les possibilités offertes par les dispositions de l'article R.224-2 du code de l'aviation civile lui permettant de regrouper certaines redevances secondaires avec certaines redevances aéronautiques principales.
 - Le principe de la caisse unique selon lequel la totalité des recettes, y compris non aéronautiques, finance les coûts d'exploitation de l'aéroport (le produit des redevances dites de service public aéronautique ne devant en aucun cas financer des prestations autres que ces services publics). Autrement dit, l'aéroport a pris en compte, pour la fixation de ses redevances aéronautiques, un périmètre élargi comprenant des activités extra aéronautiques.
 - Enfin, l'aéroport fait selon la France régulièrement évoluer le taux des redevances après avoir recueilli l'avis des usagers (compagnies aériennes, syndicats professionnels, entreprises de travail aérien, associations) dans le cadre de la Coccoeco. La France mentionne qu'il est donc important pour l'aéroport, s'il veut maintenir ou développer l'utilisation de ses infrastructures, de présenter, dans le cadre légal décrit plus haut, des mesures tarifaires adaptées à ses projets de développement, c'est-à-dire acceptables pour ses usagers et susceptibles de convaincre de nouvelles compagnies utilisatrices de venir s'y implanter.
65. Dès lors, selon la France, grâce notamment à cette stratégie, l'aéroport a pu lancer de nouveaux services aériens, diversifier les compagnies utilisant ses infrastructures (5 compagnies régulières en 2011 contre 2 il y a dix ans) et faire croître son trafic de manière importante (66 000 passagers en 2000 et 191 000 en 2010).
66. Selon la France, l'ensemble des prestations aéroportuaires fournies par l'exploitant aux différents usagers s'effectue sur la base des dispositions de son barème aéroportuaire présenté à l'avis de la commission consultative économique et notifié au Préfet de département avant mise en application.
67. La France a communiqué les barèmes applicables en 2003, 2006 et 2008 ainsi que celui du 22 mars 2010, applicable à compter du 1^{er} juin 2010. Sur la base de la décision tarifaire du 26 mars 2008 également communiquée à la Commission, les compagnies aériennes Jet2, Flybe et Air Arann bénéficient d'une réduction dégressive, limitée à 3 ans de leurs redevances aéronautiques pour le lancement de nouvelles lignes ou la poursuite de l'exploitation de lignes existantes pendant la saison aéronautique hivernale.
68. La France a également indiqué que la redevance de 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) et 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.
69. Selon la France, l'aéroport perçoit les redevances extra aéronautiques suivantes:
- 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,
 - diverses prestations pour débours.
70. Le relèvement du taux des redevances extra aéronautiques est, selon la France, présenté chaque année à la commission consultative économique.

4.2.2. Contrats passés avec Ryanair/AMS

71. Les contrats fixant les redevances aéroportuaires et les tarifs de prestation d'assistance en escale conclus entre la CCI et Ryanair pendant la période sous examen ont été les suivants:
- "Handling contract" conclu le 10 décembre 2003 pour les vols La Rochelle/Londres Stansted. Selon la France, les mêmes dispositions ont été reprises dans le contrat passé le 13 janvier 2010 susmentionné,
 - Un contrat intermédiaire "Operation contract" passé le 1^{er} février 2007 pour les vols La Rochelle/Londres Stansted,
 - Un "Operation contract" conclu le 13 janvier 2010 pour les vols La Rochelle/Londres-Stansted, Dublin et Bruxelles-Charleroi et appliqué rétroactivement au 1^{er} mai 2009,
 - Un avenant au contrat précédent signé le 1^{er} février 2010, en étendant les termes aux vols entre la Rochelle et Oslo,
 - Un avenant au contrat précédent signé le 28 janvier 2011 pour les vols entre La Rochelle et Porto.

⁽¹⁾ La stratégie de la CCI a selon la France très tôt consisté à confier les prestations d'assistance en escale à un opérateur privé. Aujourd'hui, ce service est assuré par la société Aviapartner, leader sur les aéroports de province. L'aéroport de La Rochelle est selon la France un des seuls aéroports avec ce niveau de trafic à avoir un assistant en escale qui rentabilise son activité. Ceci a été rendu possible grâce à la stratégie de diversification des compagnies et des lignes menée par la CCI et constitue une validation par un investisseur privé des prévisions de croissance de l'aéroport.

72. Selon la France, les taux de redevances fixés dans ces contrats sont ceux sur lesquels la Cocioco s'est prononcée, et sont soumis au contrôle du préfet.
73. Hormis ces contrats, l'aéroport 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. Les contrats suivants ont été signés:
- Le 1^{er} décembre 2003 entre Ryanair et la CCI pour la période du 1^{er} mai 2003 jusqu'au 31 décembre 2003,
 - le 1^{er} janvier 2004 entre Ryanair et la CCI pour la période du 1^{er} janvier 2004 jusqu'au 30 avril 2006,
 - le 1^{er} avril 2006 entre la CCI et la société AMS pour la période du 1^{er} avril 2006 jusqu'au 31 mars 2009 sur la Grande Bretagne et sur l'Irlande,
 - le 17 septembre 2009 entre la CCI et la société AMS pour la période 01/2009-05/2012 sur la Grande Bretagne sur l'Irlande et sur la Belgique,
 - le 25 février 2010 entre la CCI et la Société AMS pour la période du 31 mars 2010 au 31 mars 2013 renouvelable pour 3 ans sur le Royaume Uni, l'Irlande, la Belgique et la Norvège.
74. Le tableau 3 ci-dessous fait l'état des lieux des sommes versées par la CCI à Ryanair/AMS jusqu'en 2010.

Tableau 3

Sommes versées à Ryanair/AMS entre 2001-2010

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	total
Ryanair			[...] ^(*)	[...]	[...]						[...]
AMS						[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...] EUR
total											[4-5 millions] EUR

(*) Information couverte par le secret professionnel.

75. Il a été également indiqué par la France que diverses collectivités locales ont contribué au financement de ces coûts marketing (ainsi qu'aux liaisons avec des obligations de service public)⁽¹⁾. Les montants de ces contributions sont indiqués dans le tableau figurant à l'annexe 1 à cette décision.
76. En contrepartie de ces contributions, ces conventions permettent à la CCI de devenir annonceur sur le site web de Ryanair, visant selon la France des zones géographiques ou des pays (par exemple, l'Irlande, la Belgique, ...) depuis lesquels Ryanair assure des liaisons régulières avec l'Aéroport de la Rochelle Ile de Ré.
77. Selon les autorités françaises, les contrats avec AMS permettent d'augmenter la proportion des passagers origi-

naires des différentes destinations étrangères desservies par Ryanair, ces passagers générant un chiffre d'affaires par tête pour l'aéroport et le département de la Charente Maritime plus important que celui des touristes français. Elles mentionnent que ces passagers sont en effet à l'origine de ressources extra aéronautiques importantes (restauration, péage de parking, location de véhicule, boutique duty free) permettant d'améliorer les conditions financières de la gestion de l'aéroport.

78. La France indique que, tandis que pendant la période 2003-2006, les contrats de marketing ont été conclus directement avec la compagnie Ryanair, depuis 2006, le partenaire de la CCI est la société AMS qui a compétence pour négocier et définir les prestations à prendre en compte (liens entre les sites, définition de pages, de textes, de bandeaux, etc.). Elle mentionne que, en vertu des différents contrats signés avec AMS, il revient à l'aéroport de fournir le contenu éditorial et de contrôler la mise en ligne des éléments fournis.

79. Du point de vue de la CCI, le site de Ryanair présente de nombreux avantages: la fréquentation record du site, la nature et la motivation de ses visiteurs, la valeur des offres commerciales et l'impact financier sur les destinations desservies. La CCI estime qu'aucun autre support ne serait susceptible d'attirer autant de clientèle dans la région. Des moyens alternatifs de publicité tels que l'affichage urbain, la presse écrite ou la télévision auraient été bien plus coûteux pour un ciblage bien moins précis du public décidé à voyager par avion vers l'aéroport et la Charente Maritime.

⁽¹⁾ La CCI de La Rochelle avait été mandatée selon la France par les autres partenaires locaux pour procéder à la signature des conventions de délégation de service public avec l'État et la compagnie aérienne. Ces liaisons ont fait selon la France l'objet d'obligations de service public imposées par la France et publiées au Journal officiel de l'Union européenne et d'appels d'offres publiés au Journal officiel de l'Union européenne. Ces obligations auraient été imposées au titre de l'article 4 paragraphe 1 point a) du règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992 (JO L 240 du 24 août 1992, p. 3), concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires puis de l'article 16 du règlement (CE) n°1008/2008 du 24 septembre 2008 (JO L 293 du 31 octobre 2008, p. 3). Les liaisons concernées sont les liaisons assurées par Air Jet sur Paris et sur Lyon effectuées par Airlinair. Des conventions successives de délégation de service public ont été conclues entre l'État, la CCI de La Rochelle, la CCI de la Vienne et le transporteur.

80. La France indique qu'aucun contrat de ce type n'a été conclu avec une autre compagnie.

4.2.3. Contrats passés avec Jet2, Flybe et Aer Arann

81. La décision tarifaire sur les redevances du 27 mars 2008 visée par la Coccoeco mentionne des taux de redevances ainsi que des mesures incitatives pour l'ouverture de nouvelles lignes régulières. Les mesures incitatives mentionnées dans cette décision porte notamment sur:

- L'ouverture de nouvelles lignes régulières ⁽¹⁾ soumise aux conditions suivantes: nouvelle ligne régulière (saisonnière ou annuelle), mise en service en 2008 et offre de sièges supérieure à 2000 pour la saison IATA printemps-été.

	Année 1	Année 2	Année 3
Redevance d'atterrissage	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Balísage	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Stationnement	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Redevance passager	- 75 %	- 50 %	- 25 %

- Exploitation des lignes en hiver soumise aux conditions suivantes: ligne existante mais n'ayant jamais été exploitée en saison hiver IATA avant 2008, mesures applicable uniquement sur la période hiver. Les mêmes abattements de redevance s'appliquent.

	Année 1	Année 2	Année 3
Redevance d'atterrissage	- 75 %	- 50 %	- 25 %
Balísage			
Stationnement			
Redevance passager			

82. Selon la France, des conventions ont été conclues dans le cadre des conditions établies dans cette décision tarifaire avec:

- la compagnie Jet2 pour les dessertes d'Édimbourg et de Leeds ⁽²⁾,
- la compagnie Flybe pour la liaison sur Glasgow,
- la compagnie Aer Arann pour la liaison sur Cork.

83. D'après les autorités françaises, il s'agit de mesures d'abattement appliquées lors du démarrage de nouvelles liaisons,

⁽¹⁾ La définition de la nouvelle ligne régulière est selon la France celle figurant dans la directive européenne 2005/C312/01 du 9 décembre 2005.

⁽²⁾ 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 récapitulatifs fournis par la France n'en font pas mention. La Commission ne dispose d'aucune autre information corroborant l'ouverture de cette ligne.

établies contractuellement avec les compagnies et dont les taux d'abattement annuels ont été exposés en Coccoeco. Selon la France, toute compagnie aérienne répondant aux critères définis (ouverture d'une nouvelle ligne ou extension d'une liaison régulière en période hivernale) bénéficie d'une réduction dégressive du taux des redevances aéronautiques sur une période de trois ans, après avoir conclu avec l'exploitant une convention instituant le dispositif d'abattement.

84. La France indique que l'article R.224-2-2 du code de l'aviation civile autorise des modulations limitées qui visent à favoriser la création de nouvelles liaisons ⁽³⁾. Elle fait toutefois observer que ces mesures ne correspondent pas aux modulations prévues aux articles précités pour des motifs d'intérêt général puisque l'aéroport n'a notamment pas invoqué de motif d'intérêt général dans sa décision tarifaire du 27 mars 2008 et n'a pas défini d'indicateur de suivi correspondant.

85. Selon la France, ces mesures présentent bien un caractère dégressif et limité dans le temps puisque les abattements ne dépassent pas trois années pour une liaison donnée. La France expose que ces mesures ont été déterminées dans des conditions transparentes et non discriminatoires, puisque les taux contenus dans les contrats ont été soumis à la consultation des usagers dans le cadre de réunions de la Coccoeco de l'aéroport.

86. Les autorités françaises précisent que ces mesures n'ont pas nécessité d'investissement et qu'il n'y a donc pas de coût de capital à prendre en compte. Selon la France, la décision de mettre en œuvre les mesures incitatives est directement liée aux perspectives d'apport net de ressources pour l'aéroport. Selon la France, les plans d'affaires faisant apparaître les revenus et les coûts additionnels prévisionnels liés à ces mesures permettent en effet de mettre en évidence une valeur actuelle nette (VAN) positive même dans le scénario le plus défavorable envisagé.

87. La France a soumis à ce propos une projection des revenus et des coûts opérationnels additionnels liés à ces mesures, réalisée depuis leur mise en place en 2008 et jusqu'en 2012, en formulant les hypothèses ci-après:

⁽³⁾ L'article R.224-2-2 du code de l'aviation civile stipule que "les modulations limitées prévues au I de l'article L. 224-2 sont déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations sont proportionnées à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent. Ces modulations peuvent viser:

(...)

- à favoriser la création de nouvelles liaisons; dans ce cas, les redevances peuvent faire l'objet d'une réduction temporaire pour des transporteurs aériens qui exploitent de nouvelles liaisons au départ de l'aérodrome et dont les zones de chalands au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante;

(...)

Préalablement à l'introduction d'une modulation nouvelle ou au changement substantiel apporté à une modulation existante, la personne chargée de la fixation des tarifs des redevances précise l'objectif d'intérêt général recherché, fixe la période d'application de la modulation, définit les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et évalue l'impact prévisionnel de ces modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome."

- Il n'a pas été tenu compte d'amortissements additionnels, compte tenu de l'ampleur marginale du trafic attendu des nouvelles liaisons visées par ces mesures, qui n'impliquent pas d'investissement additionnel,
 - les coûts de personnels se fondent sur l'hypothèse selon laquelle ils augmentent de 50 % de la hausse du nombre de passagers par an, multiplié par le taux d'inflation annuelle,
 - selon l'hypothèse retenue, les coûts de consommation d'énergie (gaz et électricité) et d'eau augmentent à un taux de 25 % de la hausse prévue du nombre de passagers, multiplié par le taux d'inflation annuelle,
 - les coûts de réparation et d'entretien se fondent sur l'hypothèse selon laquelle ils augmenteront à un taux de 50 % de l'augmentation prévue du nombre de passagers, multiplié par le taux d'inflation annuelle,
 - les revenus extra aéronautiques ont été évalués sur la base du montant de ces revenus par passager observé en 2007, à hauteur de 1,7 EUR, multiplié par le nombre de passagers et par le taux d'inflation annuelle,
 - l'inflation annuelle se fonde sur une valeur de 2 %, couramment utilisée en France en 2008.
88. Concernant les coûts de personnels, de consommation d'énergie (gaz et électricité) et d'eau, et de réparation et d'entretien, les données de référence auxquelles sont appliquées les indexations sur le trafic et l'inflation précitées sont celles de l'année 2007:

Tableau 3

Exploitation 2007

Exploitation 2007 hors régalién	Coûts en euros
Coûts personnel 2007	278 166
Coûts énergie 2007	39 729
Coûts entretien 2007	73 195

89. Ces coûts n'incluent pas les dépenses liées à la sûreté, qui ont selon la France leur propre système de financement par la taxe d'aéroport, et n'ont pas d'impact financier pour l'aéroport. Ces tâches relèvent de la compétence des pouvoirs publics et ne sont pas dès lors, selon l'avis de la France, une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
90. Deux scénarii ont été étudiés selon la France, avec des prévisions de trafic différentes. Le scénario dit "haut" correspond à un développement soutenu et régulier des nouvelles liaisons sur les cinq années suivant leur mise en place. Le scénario dit "bas" correspond à un développement moins soutenu pendant les trois premières années suivant leur mise en place, puis une stagnation de ce trafic.
91. La France considère ainsi que ces mesures incitatives contribuent de manière positive aux résultats financiers de l'aéroport de La Rochelle, avec une valeur actuelle nette du bénéfice s'élevant à 149 000 EUR dans le scénario le moins favorable, et 338 000 EUR avec un trafic plus soutenu. La France fait observer que compte tenu des résultats nets négatifs de l'aéroport sur cette période, et ce même avec l'impact de ces nouvelles liaisons, les bénéfices additionnels qui en sont issus ne sont pas soumis à l'impôt sur les sociétés.
92. Selon la France, aucune autre réduction de redevances à part celles basées sur la décision tarifaire du 27 mars 2008 n'a été appliquée.

5. RÉSUMÉ DES MESURES FAISANT L'OBJET DE LA PRÉSENTE OUVERTURE DE PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN

93. À la suite de l'analyse des informations à sa disposition, la Commission estime nécessaire d'ouvrir la procédure formelle d'examen aux fins:
- d'examiner l'ensemble des apports financiers de différents organismes publics à l'aéroport depuis 2001 jusqu'à présent dont notamment ceux décrits ci-dessus,
 - d'apprécier les aides potentielles aux compagnies aériennes depuis 2001 jusqu'à présent.
94. L'analyse qui suit concerne dès lors les apports financiers à l'aéroport ainsi que les aides potentielles aux compagnies aériennes desservant l'aéroport de La Rochelle.

6. APPRÉCIATION DES MESURES

95. Pour l'appréciation des mesures, il y a lieu de distinguer entre les aides potentielles à l'aéroport sous forme d'apports financiers (Section 6.1 de la présente décision) et les aides potentielles accordées aux compagnies aériennes sous examen (Section 6.2 de la présente décision).

6.1. Apports financiers à l'aéroport

96. Entre 2001 et 2010, la CCI a reçu de différentes autorités publiques et du FEDER des subventions d'équipement pour un montant total d'approximativement 3 millions EUR. Elle a en outre reçu une subvention de 7,3 millions EUR destinée à couvrir les coûts qui relèvent selon les autorités françaises de missions régaliennes exécutées par l'aéroport. La liste de ces subventions figure dans le tableau 1 de la présente décision.
97. Selon les informations contenues dans le Rapport du CRC en date du 13 mai 2008, la CCI a été également bénéficiaire de diverses subventions d'exploitation (sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport, surfacturation présumée des services octroyés par la CCI à l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant, contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes et avances remboursables par le service général de la CCI).

- 6.1.1. *Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE*
98. 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.
99. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en question confère un avantage au moyen de ressources d'État, 2) cet avantage soit sélectif et 3) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres ⁽¹⁾.
100. La Commission tient à rappeler que, à supposer que les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces aides seraient illégales au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il ressort en effet des informations à la disposition de la Commission à ce stade que ces mesures ont d'ores et déjà été octroyées à leur bénéficiaire.
- 6.1.1.1. *Notions d'entreprise et d'activité économique*
101. Aux fins de déterminer si les subventions susmentionnées constituent des aides d'État, il convient de déterminer si leur bénéficiaire, l'aéroport, est une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
102. Dans ce contexte, il convient de rappeler tout d'abord que, selon une jurisprudence constante, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ⁽²⁾, et que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné. Or, dès lors qu'un exploitant d'aéroport exerce des activités économiques, quel que soit son statut juridique ou son mode de financement, il constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
103. Selon la France les soutiens publics apportés pour le renforcement et la sécurisation des infrastructures de l'aéroport de La Rochelle ont été décidés avant l'intervention
- de la décision de la Commission du 28 novembre 2005 ⁽³⁾ et avant la mise en application des lignes directrices du 9 décembre 2005. Or, les lignes directrices de 1994 ⁽⁴⁾ alors applicables excluaient explicitement de leur champ d'application les infrastructures aéroportuaires ⁽⁵⁾. Ainsi, les autorités françaises estiment qu'en l'absence de base juridique clairement applicable à l'époque, elles ont pu légitimement estimer que cet aéroport remplissait globalement une mission d'intérêt économique général et que celle-ci ne relevait pas du régime des aides d'État.
104. Dans ce contexte, il convient néanmoins de rappeler que ce principe, selon lequel l'exploitation d'un aéroport est une activité économique, a été déjà établi dans l'arrêt du 12 décembre 2000 "Aéroports de Paris" ⁽⁶⁾ où le Tribunal a dit pour droit que les activités de gestion et d'exploitation d'aéroports, comprenant la fourniture de services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services dans un aéroport, constituent des activités économiques puisque, d'une part, "elles consistent dans la mise à disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services d'installations aéroportuaires moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par le gestionnaire lui-même et, d'autre part, elles ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique et sont dissociables des activités se rattachant à l'exercice de ces dernières". À compter de cet arrêt, les autorités françaises ne sauraient donc se prévaloir d'une insécurité juridique quant à la qualification de cette activité comme non-économique, les mesures en cause ayant été adoptées postérieurement à son prononcé.
105. Par ailleurs, la Commission fait observer que l'infrastructure financée par les subventions susmentionnées, à savoir notamment l'extension de la piste et les aérogares ont fait l'objet d'une exploitation commerciale par l'aéroport, qui facture des frais aux utilisateurs de cette infrastructure.
106. Il s'ensuit que l'aéroport est une entreprise au sens du droit de la concurrence de l'UE et que le financement de
-
- ⁽¹⁾ Voir, par exemple, arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Rec. p. I-289, point 129).
- ⁽²⁾ Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Recueil 1998, p. I-3851, point 36; arrêt du 23 avril 1991 dans l'affaire C-41/90, Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 21; arrêt du 16 novembre 1995 dans l'affaire C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, p. I-4013, point 14 et arrêt du 11 décembre 1997 dans l'affaire C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, p. I-7119, point 21.
- ⁽³⁾ Décision de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions 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 service d'intérêt économique général, JO L 312 du 29.11.2005, p. 67.
- ⁽⁴⁾ 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 d'aviation, JO C 350, 10.12.1994, p. 5.
- ⁽⁵⁾ Point 12 des lignes directrices de 1994 stipule notamment que: "La réalisation de projets d'infrastructure (aéroports, autoroutes, ponts, etc.) constitue une mesure de politique économique générale que la Commission ne peut contrôler au titre des règles du traité relatives aux aides d'État".
- ⁽⁶⁾ Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88. Ce principe a été également confirmé par l'arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119.

cette infrastructure ainsi que de potentielles aides au fonctionnement sont essentiellement destinés à contribuer au financement de cette activité économique.

107. S'agissant de la subvention de 7,3 millions EUR destinée à couvrir les coûts relevant, selon les autorités françaises, de missions régaliennes ⁽¹⁾, il convient de rappeler que toutes les activités d'un aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique. En effet, ne présentent pas de caractère économique, justifiant l'application des règles de concurrence du traité, les activités qui se rattachent à l'exercice de prérogatives de puissance publique. La qualification d'activité relevant de l'exercice de prérogatives de puissance publique ou d'activité économique doit ainsi être faite à part pour chaque activité exercée par une entité donnée ⁽²⁾.
108. Les activités relevant de prérogatives de puissance publique sont par exemple celles liées à la sûreté ⁽³⁾, au contrôle du trafic aérien et à la police ou aux douanes ⁽⁴⁾. Leur financement sert uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres activités économiques ⁽⁵⁾. Leur financement et celui des infrastructures qui y sont directement liées ne recèlent en principe pas d'éléments d'aide d'État ⁽⁶⁾.
109. À ce stade, la Commission ne dispose pas d'information détaillée sur la nature exacte des coûts qui relèvent des activités régaliennes. Dès lors la Commission n'est pas en mesure de confirmer que ces coûts relèvent des activités non économiques précitées.
110. En outre, les divergences éventuelles entre le niveau de couverture de ces coûts dans la définition des coûts susceptibles d'être couverts entre les aéroports en France (ainsi qu'avec les aéroports concurrents sur le marché

ouvert à la concurrence) ne permettent pas d'exclure qu'un avantage soit octroyé à l'aéroport sous forme de la couverture desdits coûts.

111. Les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés sont invitées à formuler des observations à cet égard et à fournir toute information susceptible de permettre à la Commission de se prononcer à cet égard.

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

a) Présence de ressources d'État

112. Le Conseil Général de Charente Maritime a accordé à la CCI pour l'aéroport des subventions financées par des ressources du département de Charente Maritime, collectivité territoriale décentralisée. Les ressources des collectivités territoriales sont des ressources d'État aux fins de l'application de l'article 107 du TFUE ⁽⁷⁾.
113. Il en est de même pour les subventions reçues du Conseil Régional Poitou-Charentes et de la Communauté d'Agglomération de la Rochelle.
114. Les subventions pour couvrir les éventuelles missions régaliennes sont financées par le FIATA, fonds géré par l'État, ou directement par le budget d'État donc constituent des ressources d'État.
115. 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 ⁽⁸⁾.
116. Les versements pour la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Rochefort-Saint-Agnant ont été effectués par le Syndicat Mixte de l'Aéroport, qui réunissait diverses collectivités locales ⁽⁹⁾, et constituent donc également des ressources d'État.
117. Les avances remboursables et les sous-facturations présumées sont octroyées à l'aéroport par le service général de la CCI. Il faut donc déterminer si les ressources de la CCI constituent des ressources d'État.
118. À ce titre, la Commission observe que la CCI (comme toute Chambre de Commerce et d'Industrie en France) est un établissement public à caractère administratif qui constitue une entité autonome, soumise à un contrôle très étroit de l'administration française. Les Chambres de

⁽¹⁾ La France mentionne que les subventions pour les dépenses d'approximativement 7,3 million EUR pendant la période 2000-2010 sont destinées à financer des activités qui sont de nature régaliennes.

⁽²⁾ Voir Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, Recueil 2011, p. II-0000, point 98 et Arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil 1994, p. I-43.

⁽³⁾ Conformément au règlement (CE) n°2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile «on entend par "sûreté aérienne", la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite». Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002.

⁽⁴⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

⁽⁵⁾ Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C343/95, Cali & Figli/Servicesi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, p. I-1547; décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 et décision de la Commission du 16 octobre 2002 dans l'affaire N438/2002 Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

⁽⁶⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, point 98.

⁽⁷⁾ Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, non encore publié, point 108.

⁽⁸⁾ En ce qui concerne la qualification des ressources du FEDER comme une aide d'État, voir la décision de la Commission dans l'affaire N 514/2006 South Yorkshire Digital Region Broadband Project, point 29 et décision de la Commission dans l'affaire N 44/2010, Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center, points 69 à 70.

⁽⁹⁾ 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.

Commerce et d'Industrie sont, pour l'essentiel, régies par la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises. De manière générale, une Chambre de Commerce et d'Industrie représente les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services de sa circonscription. Les missions et prérogatives des Chambres de Commerce et d'Industrie sont fixées par la loi et elles sont soumises à la tutelle administrative et financière de l'État, par l'intermédiaire du Ministre des Finances et de l'Équipement et de celui de la Planification et de l'Administration du territoire, agissant chacun dans leur domaine de compétence. "La tutelle des chambres de commerce et d'industrie de région et des chambres de commerce et d'industrie territoriales est assurée par le préfet de région, assisté par le responsable régional des finances publiques" (Art. R 712-2 du Code de Commerce). L'autorité de tutelle dispose d'un droit d'information. Elle doit donc être destinataire de tous les actes (délibérations, arrêtés) ou des plus importants d'entre eux. Les actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle. Les chambres de commerce et d'industrie ont à leur tête une assemblée élue parmi les représentants des entreprises de leur circonscription. En outre, le budget général de la CCI est abondé par des recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés. Ces éléments suffisent pour justifier que les Chambres de Commerce et d'Industrie soient considérées comme relevant du secteur public de sorte que ses ressources constituent des ressources d'État ⁽¹⁾.

b) Imputabilité des mesures à l'État

119. Les autorités ayant octroyé les subventions visées (Conseil Général de Charente Maritime, Conseil Régional Poitou-Charentes et Communauté d'Agglomération de La Rochelle) font partie de l'administration publique française, la Commission considère donc que leurs décisions quant à l'octroi des subventions en cause sont nécessairement imputables à l'État français ⁽²⁾. Les décisions quant à l'utilisation de fonds du FEDER étant également prises par les autorités françaises, les subventions du FEDER sont pareillement imputables à l'État français.
120. La Commission observe par ailleurs que le Syndicat Mixte est une entité publique et que, dans la mesure où il n'a aucun employé, il est totalement intégré administrativement aux collectivités locales qu'il regroupe. Elle considère par conséquent que sa décision de passer le marché donnant lieu à la surfacturation supposée est selon toute vraisemblance imputable à l'État.
121. Concernant les mesures mises en place par la CCI de la Rochelle, la Commission note que pour les raisons exposées au point 118 le comportement de Chambres de commerce et d'industrie françaises en tant qu'établissements

publics de l'État est soumis à la tutelle des autorités centrales de l'État. Dans le cas d'espèce, la Commission considère que les décisions du service général de la CCI sont imputables à l'État ⁽³⁾.

6.1.1.3. Avantage sélectif

122. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, 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 bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché ⁽⁴⁾.
123. Cependant, dans le cas présent la France considère que l'aéroport devrait être considéré dans son ensemble comme un service d'intérêt économique général. Dès lors, selon la France, les financements précités ont été apportés dans le cadre d'un service d'intérêt économique général et ne constituent pas une aide d'État ou bien ces aides éventuelles devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur.

Sur la possibilité de déclarer la gestion de l'ensemble de l'aéroport comme un service d'intérêt économique général et d'exclure la présence d'un avantage dans les mesures en question à la lumière de la jurisprudence Altmark

124. Dans l'arrêt *Altmark* ⁽⁵⁾, la Cour a dit pour droit que les compensations de services publics ne constituent pas une aide au sens de l'article 107 du TFUE lorsque quatre critères sont cumulativement remplis:
- l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies (critère 1),
 - les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes (critère 2),
 - la compensation ne dépasse pas 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 (critère 3),

⁽¹⁾ Voir mutatis mutandis Arrêt du Tribunal de première instance du 12 décembre 1996, affaire T-358/94, *Air France/Commission*, Rec. 1996 pag., II-2109, points 58-61.

⁽²⁾ Arrêt du Tribunal de première instance du 6 mars 2002, *Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava, Comunidad Autónoma del País Vasco et Gasteizko Industria Lurra et Daewoo Electronics Manufacturing España/Commission*, Affaires jointes T-127/99, T-129/99, T-140/99, Rec. 2002, page II-1330, point 142.

⁽³⁾ Cf. Aide d'État N 563/2005 – France - Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, points 12 à 18; Aide d'État SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) – France - Aides d'État à l'aéroport de Marseille-Provence et aux compagnies aériennes utilisant l'aéroport et bénéficiant d'aides au démarrage, point 255; Aide d'État SA.22614 (ex-C53/07) – France - Aéroport de Pau Pyrénées, point 30.

⁽⁴⁾ Affaire C-301/87, *France/Commission*, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

⁽⁵⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, *Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, p. 7747.

— lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 4).

125. Dans sa communication 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 ⁽¹⁾, la Commission a fourni des orientations sur les exigences relatives à la définition de ce que l'on entend par service d'intérêt économique général; cette communication aborde les différentes exigences établies dans la jurisprudence *Altmark*, à savoir la notion de service d'intérêt économique général aux fins de l'article 106 du traité, la nécessité d'un mandat, l'obligation de définir les paramètres de la compensation, les principes relatifs à la nécessité d'éviter toute surcompensation et les principes concernant la sélection du prestataire.

126. Il a été également rappelé par la communication que ces règles ne s'appliquent que lorsque le bénéficiaire est une entreprise exerçant une activité économique ⁽²⁾. Comme il a été rappelé dans la section 6.1.1.1, les activités liées à la gestion de l'aéroport constitue une activité économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, à l'exception des activités constituant des missions relevant des fonctions essentielles de l'État. En règle générale, à moins que l'État membre concerné ait décidé d'introduire des mécanismes de marché, les activités qui font intrinsèquement partie des prérogatives de puissance publique et qui sont exercées par l'État ne constituent pas des activités économiques ⁽³⁾.

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

127. La première condition établie par l'arrêt *Altmark* prévoit la définition de la mission d'un SIEG. Cette exigence coïncide avec celle de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ⁽⁴⁾. Il résulte de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE que les entreprises qui assument la gestion de SIEG sont des entreprises chargées d'une "mission particulière" ⁽⁵⁾. 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 ⁽⁶⁾. Les États membres ou l'Union peuvent soumettre ce type de services à des obligations spécifiques en vertu d'un critère d'intérêt général.

128. La première condition établie par l'arrêt *Altmark* exige également que l'entreprise soit chargée de l'exécution d'obligations de service public. Il en résulte que si l'on veut se conformer à la jurisprudence *Altmark*, une attribution de service public est nécessaire pour définir les obligations des entreprises en cause et de l'autorité. La mission de service public doit être confiée au moyen d'un acte qui, selon la législation des États membres, peut prendre la forme d'un acte législatif ou réglementaire, ou d'un contrat. Cette mission peut aussi être définie dans plusieurs actes. Dans de tels cas, la Commission a pour habitude d'exiger que l'acte ou la série d'actes précisent au minimum:

- le contenu et la durée des obligations de service public,
- l'entreprise et, s'il y a lieu, le territoire concernés,
- 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 et les moyens d'éviter ces dernières.

129. Dans ce cas particulier, les autorités françaises avancent qu'elles avaient indiqué dans leur réponse à la consultation de la Commission sur les lignes directrices de 2005 qu'en général, les aéroports de 1 million de passagers annuels devraient être dans leur ensemble, compte tenu de leur rôle important en matière d'aménagement du territoire, du développement économique et social pour leur région et de l'imbrication de leurs activités, considéré comme des services d'intérêt économique général. Dès lors, la France estime que les financements à l'aéroport de La Rochelle constituent les compensations d'un service d'intérêt économique général.

130. Premièrement, la Commission observe que la mission de service public n'a pas été confiée au moyen d'un acte répondant aux critères établis dans le paragraphe 128 ci-dessus.

131. Deuxièmement, la Commission considère que les autorités françaises font en l'espèce une présentation trop vague de ce service sans en préciser les obligations qui le caractérisent en tant que SIEG. Or, le secteur aérien est spécifiquement couvert par les lignes directrices aériennes. En effet, les lignes directrices aériennes précisent:

⁽¹⁾ 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, adoptée par la Commission le 20.12.2011 (COM(2011) 9404 final).

⁽²⁾ Chapitre 2.1 de la communication.

⁽³⁾ Par exemple les activités liées à la sécurité et au contrôle de la navigation aérienne.

⁽⁴⁾ Arrêt du 12 février 2008 dans l'affaire T-289/03, *BUPA e.a./Commission* (Recueil 2008, p. II-81, points 171 et 224).

⁽⁵⁾ Voir, notamment, l'arrêt du (27) 21 mars 1974 dans l'affaire 127/73, *BRT/SABAM* (Recueil 1974, p. 313).

⁽⁶⁾ Voir, en particulier, l'article 2 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

“... il n'est pas exclu que dans des cas exceptionnels, la gestion d'un aéroport dans son ensemble puisse être considérée comme un service d'intérêt économique général. L'autorité publique pourrait dès lors imposer des obligations de service public à un tel aéroport — situé par exemple dans une région isolée — et éventuellement décider de les compenser.”

132. Par ailleurs, l'aéroport de la Rochelle n'est pas situé dans une région isolée.
133. En tout état de cause, les lignes directrices précisent que “la gestion d'un aéroport dans son ensemble en tant que service d'intérêt économique général ne devrait pas recouvrir les activités non directement liées à ses activités de base...”⁽¹⁾.
134. Or, dans le cas d'espèce, il apparaît que la gestion des aéroports 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.
135. 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⁽²⁾.
136. À ce stade, la Commission considère donc que la première condition Altmark ne semble pas être remplie et que par conséquent la gestion de l'aéroport dans son ensemble ne peut être considérée comme un service d'intérêt économique général.

Paramètres préalablement établis aux fins de déterminer le montant de la compensation (critère 2)

137. Les autorités françaises n'ont pas communiqué de paramètres préalablement établis permettant de fixer le montant de la compensation.
138. Dès lors, à ce stade, la Commission doute que le deuxième critère de l'arrêt Altmark soit rempli dans le cas d'espèce.

Juste compensation des coûts engendrés par les obligations de service public (critère 3)

139. Comme la Commission doute que l'ensemble des activités de la gestion des aéroports concernés puisse constituer un

service d'intérêt économique général, il est à ce stade impossible pour la Commission de déterminer s'il y a ou non surcompensation.

Analyse des coûts (critère 4)

140. Lorsque le choix de l'entreprise n'a pas été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, 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, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. Dans ce cas particulier, la France n'a pas argumenté que la compensation a été déterminée sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations ni que la gestion de l'aéroport a été confiée dans le cadre d'une procédure de marché public.
141. La Commission a donc des doutes quant à la satisfaction dans le présent contexte de ce critère de l'arrêt Altmark.
142. Les conditions de l'arrêt Altmark étant cumulatives 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 la société gestionnaire de l'aéroport

Sur le principe de l'investisseur avisé en économie de marché

143. Il convient selon la Commission d'examiner, si en prenant les mesures mentionnées ci-dessus, les entités publiques en question ont agi comme des investisseurs avisés en économie de marché. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.
144. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un exploitant d'aéroport doit en principe supporter les coûts d'exploitation de ce dernier, en ce compris ses coûts d'infrastructures⁽³⁾.
145. À cet égard, il convient toutefois de rappeler que “les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État”⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Paragraphe 34 des lignes directrices de 2005.

⁽²⁾ Toutefois le système de comptabilité analytique identifie les coûts liés au SIG. Cette identification des coûts sert en particulier pour la fixation par l'État du tarif de la taxe d'aéroport: les recettes de cette dernière sont enregistrées comptablement dans un compte séparé.

⁽³⁾ Dans son arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T- 443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, précité, le Tribunal a jugé que “un exploitant d'aéroport devrait financer au moyen de ses ressources propres les coûts des constructions qui sont à la base de son activité économique” (point 107). A l'instar de cette affaire, dans le cas d'espèce, l'exploitant de l'aéroport est également le propriétaire de l'infrastructure.

⁽⁴⁾ Arrêt «Stardust Marine» du 16 mai 2002, point 69.

Financement de l'infrastructure

146. S'agissant des subventions destinées à financer le coût de l'infrastructure aéroportuaire, la Commission constate qu'elle ne dispose pas à ce stade d'éléments lui permettant de considérer que ces subventions présentent une rentabilité financière ou qu'un quelconque retour en est attendu, sous quelque forme que ce soit, par les entités publiques octroyant ces subventions (à savoir le Conseil Général de Charente Maritime, Conseil Régional Poitou-Charentes et Communauté d'Agglomération de La Rochelle). Les autorités françaises sont donc priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière de ces investissements.
147. S'agissant de la subvention destinée à financer des activités dites régaliennes, la Commission renvoie aux développements relatifs à la nature économique des activités en cause (voir paragraphes 101 et suivants ci-dessus).
148. Comme elle l'a précédemment indiqué, la Commission a également des doutes 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 publiques.

Financement d'exploitation

149. En l'espèce, la Commission note que l'aéroport est géré par la CCI qui est également le propriétaire de l'infrastructure aéroportuaire. La gestion de l'aéroport devrait fait l'objet de comptes séparés et il ne doit pas y avoir, selon la Commission, de transferts financiers entre le service général de la CCI et les comptes de l'aéroport à l'exclusion des transactions purement commerciales comme, par exemple, la fourniture d'un service au prix du marché. La Commission observe à cet égard que le rapport en date du 13 mai 2008 effectué par la CRC mentionne des transactions qui ne semblent avoir été effectuées sur une base purement commerciale (voir le Chapitre 2 du rapport). Il s'agit notamment de la sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport et des avances octroyées par le service général de la CCI.
150. Selon le rapport de la CRC précité, le service général de la CCI a tout d'abord sous-facturé des prestations fournis à l'aéroport. De ce fait, les comptes de l'aéroport n'ont pas reflété les coûts réels de ces services et les pertes de l'aéroport ont été sous-évaluées. La Commission invite la France et les parties tierces à apporter des commentaires à cet égard.
151. Ensuite, la rémunération des services de gestion et d'exploitation de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant semble avoir été supérieure aux conditions normales de marché, notamment en raison de l'absence de trafic sur la plateforme. En effet, les prestations liées au déroutement de vols de l'aéroport de la Rochelle sur celui de Rochefort ont fait selon la CRC, l'objet d'un marché séparé. La Commission invite la France à expliquer les conditions de passation de ces marchés et à apporter tout élément permettant d'apprécier cette rémunération par rapport aux conditions normales de marché.

152. Il apparaît enfin 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. Ces avances, semblent constituer une ressource financière apportée à coût nul à l'aéroport. La Commission invite donc les autorités françaises à lui expliquer les conditions de ces avances. La France est priée d'expliquer si ces avances est assimilable à des aides à l'aéroport ou, le cas échéant, dans quelle mesure il s'agit selon eux des avances consenties aux conditions normales du marché.

Contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes

153. La Commission note également que l'aéroport a reçu des subventions de différentes collectivités publiques (voir l'annexe 1 de la présente décision) qui ont été, selon la France, versées au titre de leur participation sur la période 2001-2010 aux sommes versées par cette dernière aux compagnies aériennes.
154. La France est priée de préciser dans quelle mesure ces versements sont selon elle des aides financières à l'aéroport (du fait qu'elles transitent par les comptes de l'aéroport et ne sont dès lors pas versées aux compagnies aériennes directement) ou le cas échéant, des aides aux compagnies aériennes en question et, notamment, à la compagnie Ryanair et à AMS (les liaisons aériennes sur Paris assurées par Air Jet et sur Lyon effectuées par Airlinair sont selon la France des liaisons avec obligation de service public).
155. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission nourrit donc des doutes quant au fait que le financement de l'infrastructure ainsi que les subventions de fonctionnement présumées (à savoir la sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport, la surfacturation présumée des missions concernant l'aéroport de Rochefort, les contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes et les avances remboursables consenties au gestionnaire de l'aéroport par le service général de la CCI) aient été et soient, dans la mesure où ces mesures n'ont pas cessé, rémunérés conformément au principe de l'investisseur avisé en économie de marché. En conséquence, la Commission considère à ce stade que ces mesures ont octroyées un avantage à l'aéroport. Cet avantage est sélectif dans la mesure où il a été octroyé spécifiquement à cet aéroport.

6.1.1.4. Affectation des échanges intra-UE et de la concurrence

156. La Commission considère à ce stade que l'aéroport de La Rochelle est en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise telles que les aéroports d'Angoulême, de Rochefort et de Niort. Une aide octroyée à l'aéroport risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires étant des marchés ouverts à la concurrence intra-UE, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres.

6.1.1.5. Conclusion sur l'existence d'une aide

157. La Commission conclut donc à ce stade qu'il ne saurait être exclu que l'ensemble des subventions susmentionnées constituent des aides d'État.

6.1.2. Compatibilité de l'aide à l'investissement avec le marché intérieur

158. Comme indiqué précédemment, les autorités françaises défendent que les financements examinés ne devraient pas être considérés comme des aides d'État ou qu'ils devraient être déclarés compatibles avec le marché intérieur et exemptés de la notification. Il s'agit notamment des subventions pour la construction d'infrastructures et d'équipements aéroportuaires dont la liste figure dans le tableau 1 de la présente décision.

159. Pour les raisons mentionnées ci-dessus (section 6.1.1.3 de la présente décision) la Commission considère à ce stade que l'aéroport de la Rochelle ne peut pas constituer un service d'intérêt économique général dans son ensemble et, dès lors, que les financements apportés à l'aéroport ne peuvent relever d'office de compensations de service public.

160. Ce faisant, la Commission considère que ces compensations ne peuvent pas être déclarées compatibles sur la base de la Décision de la Commission du 28 novembre 2005 déclarant compatibles les compensations de service public accordées aux aéroports dont le trafic annuel moyen n'a pas atteint 1 000 000 passagers au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général ⁽¹⁾.

161. Les lignes directrices de 2005 stipulent que "la Commission examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans les autres cas, elle fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide ⁽²⁾".

162. La Commission remarque que certains aides ont été octroyées avant la publication des lignes directrices de 2005 ⁽³⁾ (par exemple la subvention du Conseil Général de Charente Maritime de 45 735 EUR octroyée en 2002) alors que d'autres ont été octroyées après cette date (par exemple, la subvention du Conseil Général de Charente Maritime de 744 000 EUR octroyée en 2006). Dans la

mesure où les lignes directrices de 1994 ⁽⁴⁾ sont également inapplicables au cas d'espèce, la Commission doit donc évaluer la compatibilité de ces dernières mesures directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE en tenant compte de sa pratique décisionnelle antérieure.

163. À cet égard, il convient de rappeler que la Commission a consolidé sa pratique décisionnelle quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport en adoptant les lignes directrices de 2005. Les critères dégagés par les lignes directrices de 2005 sont donc applicables à l'examen de la compatibilité des mesures d'aide au financement des infrastructures octroyées avant et après la publication des lignes directrices de 2005.

164. Selon le point 61 des lignes directrices de 2005, les aides au financement des infrastructures aéroportuaires pourront être déclarées compatibles, si:

- la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...),
- l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé,
- l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes,
- l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire,
- le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

6.1.2.1. Objectif d'intérêt général clairement défini

165. Selon la France, l'exploitant aéroportuaire a des objectifs d'intérêt général clairement définis. En effet, outre les aspects de sécurité, en allongeant de 115 mètres à l'ouest et en portant sa largeur de 30 à 45 mètres, l'exploitant aéroportuaire a également satisfait à un objectif de développement régional économique et touristique, de tels travaux permettant de renforcer l'attractivité de la plate-forme de La Rochelle et par voie de conséquence de viser une augmentation du nombre de passagers à destination de la région (la Charente Maritime est le deuxième département touristique de France).

166. La France se réfère également au plan stratégique qui a été élaboré seulement en novembre 2008 (voir le point 54). Ce plan définit entre autres des lignes d'action en matière d'investissement.

167. La Commission considère donc que les mesures en cause sont susceptibles de répondre à un objectif d'intérêt général clairement défini.

⁽¹⁾ Décision de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions 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 service d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67) déclarant compatible les compensations de service public accordées aux aéroports dont le trafic annuel moyen n'a pas atteint 1 000 000 passagers au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général.

⁽²⁾ Paragraphe 85 des lignes directrices de 2005.

⁽³⁾ Voir points 47 et suivants de la présente décision.

⁽⁴⁾ 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)

6.1.2.2. L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé

168. La France avance que les travaux réalisés étaient nécessaires et proportionnés à l'objectif fixé, la mise aux normes de la piste permettant d'accueillir des types d'avions d'une capacité de 200 à 250 places fréquemment utilisés par les compagnies européennes.
169. La Commission ne possède pas de détails sur l'utilisation et la capacité de l'aéroport. La Commission invite donc les autorités françaises à apporter plus de détails sur la nécessité de l'infrastructure notamment par rapport au degré de son utilisation et par rapport à sa situation concurrentielle vis-à-vis d'autres aéroports.
170. Sur la base des informations disponibles à ce stade, la Commission n'est pas en mesure de se prononcer sur la fait de savoir si le critère de la nécessité et à la proportionnalité de l'infrastructure est satisfait.

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

171. L'élargissement de la piste de l'aéroport offre selon la France des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme: le trafic passager de l'aéroport a fortement augmenté entre 2006 et 2007, passant de 181 000 à 220 500 passagers. Même s'il a diminué par la suite en raison de la crise (215 000 en 2008 et 169 000 en 2009), il est de nouveau en forte augmentation (191 500 en 2010) et cette tendance se poursuit puisque sur les six premiers mois de 2011 le trafic s'élève à 87 000 passagers et il est en progression de 22 % par rapport aux mêmes mois de 2010. Au cours des dix dernières années, le trafic a progressé en moyenne de 11,2 % par an.
172. La Commission relève toutefois qu'elle ne dispose pas d'informations sur les prévisions du trafic futur à l'aéroport, ni sur la capacité théorique de l'aéroport. Par conséquent, la Commission émet à ce stade des doutes sur l'existence de perspectives satisfaisantes d'utilisation de l'infrastructure à moyen terme.

6.1.2.4. L'accès à l'infrastructure de manière égale et non discriminatoire

173. L'aéroport a été, pendant la période examinée, utilisé par différentes compagnies aériennes. Au vu des différences dans les montants des redevances à payer par les différentes compagnies aériennes utilisant l'aéroport, la Commission n'est pas à ce stade en mesure d'apprécier le caractère égal et non discriminatoire de l'accès aux équipements subventionnés (faisant partie de l'infrastructure aéroportuaire) et invite la France et les parties intéressées à fournir toute information pertinente à cet égard.

6.1.2.5. Absence d'affectation des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun

174. Selon la France, les investissements financés ne sont pas en mesure d'affecter le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire.

175. La Commission invite les autorités françaises ainsi que les parties intéressées (notamment les aéroports qui estiment se trouver dans une situation de concurrence avec l'aéroport de La Rochelle) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure l'aide conforte la position concurrentielle de l'aéroport de La Rochelle. Elle invite également les autorités françaises ainsi que les parties intéressées à indiquer si l'aide pourrait avoir un impact sur la concurrence entre différents modes de transport, et notamment entre l'aérien et le ferroviaire.

176. Pour les raisons expliquées ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que l'aide à l'infrastructure aéroportuaire puisse être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

6.1.3. *Compatibilité d'une surcompensation éventuelle des activités régaliennes avec le marché intérieur*

177. En ce qui concerne l'examen des mesures destinées à financer les activités régaliennes de l'aéroport, à supposer la qualification d'aide avérée, toute surcompensation des missions de puissance publique confiées à l'exploitant de l'aéroport constituerait, de toute évidence, une aide au fonctionnement pour laquelle les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour. Compte tenu de ce qui précède la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de ces mesures liées au fonctionnement avec le marché intérieur.

178. La Commission invite les autorités françaises à lui communiquer des informations détaillées sur les missions de puissance publique de l'aéroport, de même que sur les coûts de ces missions et leur financement et sur l'éventuelle compatibilité avec le marché commun d'une possible surcompensation de ces missions.

6.1.4. *Compatibilité de l'aide au fonctionnement avec le marché intérieur*

179. En ce qui concerne l'examen des mesures identifiées ci-dessus (voir section 6.1.1.3 de la présente décision) et susceptibles d'alléger les coûts de fonctionnement de l'aéroport, à savoir la sous-facturation présumée des services octroyés par le service général de la CCI à l'aéroport, la surfacturation présumée des services fournis par la CCI au syndicat mixte de l'aéroport de Rochefort/Saint-Agnant, les contributions financières à l'exploitation de certaines liaisons aériennes, les avances remboursables par le service général de la CCI, ainsi que toute autre mesure réduisant les coûts de fonctionnement de l'aéroport et non conforme au fonctionnement normal du marché, il s'agirait d'aides au fonctionnement pour lesquelles les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de ces mesures avec le marché intérieur.

180. La Commission invite les autorités françaises à indiquer sur quelle base ces mesures seraient compatibles avec le marché intérieur.

6.2. Aides potentielles accordées aux compagnies aériennes

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

181. L'appréciation qui suit concerne l'ensemble des compagnies aériennes desservant l'aéroport de la Rochelle depuis 2001 (voir section 4.2).

182. La Commission tient à rappeler que, à supposer que les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces aides seraient illégales au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il ressort en effet des informations à la disposition de la Commission à ce stade que ces mesures ont d'ores et déjà été octroyées à leurs bénéficiaires.

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

a) Présence de ressources d'État

183. La CCI est un établissement public à caractère administratif. Elle est propriétaire et exploitant de l'aéroport. Les ressources dont dispose l'aéroport constituent par conséquent des ressources de la CCI. Comme exposé précédemment, la Commission considère que les ressources de la CCI constituent des ressources d'État.

b) Imputabilité des mesures à l'État

184. Comme exposé précédemment⁽¹⁾, la Commission considère à ce stade que les décisions de la CCI sont en général imputables à l'État dans la mesure où la CCI est partie intégrante de l'administration publique. La Commission estime à ce stade avoir d'autres indices confirmant l'imputabilité à l'État de la conclusion des contrats entre la CCI et les compagnies aériennes et de la fixation des tarifs des redevances.

185. Tout d'abord, selon la France, chaque proposition tarifaire est notifiée au préfet de département, accompagnée de l'avis de la Coccoeco⁽²⁾. L'État est ainsi consulté sur la gestion de l'aéroport dans le cadre de la Coccoeco de l'aéroport.

186. Deuxièmement, tous les contrats conclus avec les compagnies aériennes (à savoir Jet2, Flybe, Aer Arann et Ryanair) ainsi que les décisions tarifaires dont dispose à ce stade la Commission⁽³⁾ ont été signées par le président de la CCI sur la base de délibérations de l'Assemblée Générale de la CCI de la Rochelle.

187. La Commission conclut donc à ce stade que la conclusion de ces contrats implique l'utilisation de ressources d'État au sens de l'article 107 (1), TFUE, et que les décisions de conclure ces contrats sont imputables à l'État.

6.2.1.2. Avantage sélectif

188. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit

un avantage sélectif qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché⁽⁴⁾.

189. Premièrement, la Commission observe que les mesures prises sont sélectives dans la mesure où elles concernent exclusivement les compagnies aériennes ayant conclu des contrats avec l'aéroport.

190. Deuxièmement, afin de déterminer si les contrats conclus constituent un avantage aux compagnies aériennes sous examen, la Commission devrait en principe examiner 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 ou identiques à ceux conclus par la CCI.

191. Dans ce contexte, la Commission observe à titre préliminaire que pendant la période sous examen, l'aéroport a été déficitaire pour l'ensemble des exercices⁽⁵⁾. Selon le rapport de la CRC les résultats financiers ne se sont pas améliorés "en raison des subventions allouées aux compagnies aériennes"⁽⁶⁾. Le rapport indique également que la politique tarifaire de l'aéroport "prive l'aéroport de recettes d'exploitation indispensables à son équilibre financier".

192. Selon ce rapport, les tarifs pratiqués sont discriminatoires entre les compagnies aériennes⁽⁷⁾.

193. 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.

194. 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⁽⁸⁾.

195. 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⁽⁹⁾, les contrats conclus doivent être appréciés pour chaque période considérée, à savoir au moment de la conclusion de chacun des contrats considérés.

⁽⁴⁾ Voir notamment arrêt de la Cour du 29 avril 1999, Espagne/Commission, C-342/96, Rec. I-2459, point 41.

⁽⁵⁾ Rapport de la Chambre régionale des comptes de Poitou Charente en date du 13 mai 2008 a publié les résultats financiers de l'aéroport entre 2001-2006. Le fait que l'aéroport a été déficitaire également dans la période postérieure a été mentionné par la France dans sa lettre en date de 30 août 2011.

⁽⁶⁾ Voir le Chapitre 3.1 du Rapport.

⁽⁷⁾ Selon le Rapport la compagnie Airliner 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 le Chapitre 3.1 du Rapport).

⁽⁸⁾ Voir, par exemple, arrêt du Tribunal du 19 octobre 2005, Freistaat Thüringen/Commission, T-318/00, Rec. p. II-4179, paragraphe 125.

⁽⁹⁾ Arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie/Commission («Alfa Romeo»), Recueil 1991, p. I-1603, point 20 et arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-296/97, Alitalia/Commission, Recueil 2000, p. II-3871, point 84.

⁽¹⁾ Voir partie 6.1.1.2

⁽²⁾ Cette commission est selon la législation en vigueur composé par l'exploitant, les usagers aéronautiques et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien.

⁽³⁾ Voir section 4.

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

196. S'agissant des contrats qui ont été conclus entre le gestionnaire de l'aéroport et les compagnies 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 doivent être considérées individuellement ou conjointement.

Appréciation conjointe d'un avantage économique conféré à Ryanair et AMS

197. La Commission constate tout d'abord qu'AMS est une filiale de Ryanair à 100 %, dont les dirigeants sont des cadres supérieurs de Ryanair⁽¹⁾. Elle constate ensuite que, s'agissant des contrats conclus le 1^{er} décembre 2003 et le 1^{er} janvier 2004, ces contrats, contenant des compensations pour Ryanair au titre du marketing, ont été signés entre la CCI et Ryanair directement et non pas à travers sa filiale AMS.

198. Ce n'est que le 1^{er} avril 2006 qu'un contrat ayant uniquement pour objet les prestations marketing a été conclu avec AMS. Or, la Commission constate que cette société a en fait été créée dans le seul but de fournir des prestations marketing sur le site web de Ryanair et n'exerce pas d'autres activités.

199. Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission estime donc à ce stade 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 en fait qu'un unique bénéficiaire des mesures en cause⁽²⁾.

Sur l'analyse conjointe des contrats de services aéroportuaires et des contrats de services marketing

200. 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 doivent être appréciés conjointement⁽³⁾, pour chaque période considérée, à savoir au moment de la conclusion des contrats considérés (voir la section 4.2.2 de la présente décision)⁽⁴⁾. Dans ce contexte, la Commission s'interroge sur l'éventuelle subor-

dination de la conclusion des contrats de services aéroportuaires à la conclusion des contrats marketing⁽⁵⁾.

201. À cet égard, la Commission rappelle d'une part que les contrats de services marketing successifs avec Ryanair/AMS sont liés à l'opération des liaisons par Ryanair à l'aéroport de La Rochelle⁽⁶⁾. La France a d'ailleurs confirmé que "ces conventions visent des zones géographiques ou des pays (par exemple, l'Irlande, la Belgique, ...) vers lesquels Ryanair assure des liaisons régulières avec l'Aéroport de la Rochelle Ile de Ré."

202. Cette approche (à savoir que les deux contrats sont à considérer conjointement) a également été retenue par la CRC dans son rapport du 13 mai 2008⁽⁷⁾.

203. La Commission observe d'autre part que le seul avantage potentiellement tiré par le gestionnaire de l'aéroport des prestations marketing offertes par AMS sur le site de Ryanair proviendrait d'une augmentation du nombre de passagers utilisant Ryanair. Or les estimations de trafic et de taux de remplissage constituent une composante essentielle de l'analyse de la rentabilité de l'entrée en relation avec Ryanair⁽⁸⁾. La Commission considère par conséquent à ce stade que, aux fins de l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché, l'évaluation de l'opportunité de la modification des relations commerciales avec Ryanair⁽⁹⁾ ne peut ignorer les conséquences de la conclusion parallèle de contrats marketing, et notamment leurs coûts.

204. De plus, l'attribution par la CCI à AMS de ces contrats de services marketing n'a pas respecté les dispositions applicables du droit européen de la commande publique, aucune procédure de marchés publics n'ayant eu lieu pour la passation de ces contrats.

205. La Commission estime donc à ce stade et sur la base des informations dont elle dispose que les contrats de services marketing et les contrats de services aéroportuaires doivent être appréciés conjointement. La Commission invite les autorités françaises et les parties tierces à commenter le choix de cette approche.

⁽¹⁾ Voir le rapport de rapport de la Chambre régionale des comptes d'Aquitaine sur la CCIPB 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.

⁽²⁾ La Commission emploiera donc "Ryanair/AMS" dans la suite de l'évaluation pour dénoter le bénéficiaire des mesures en cause.

⁽³⁾ Selon la jurisprudence, "tant l'existence que l'importance d'une aide doivent être appréciées, compte tenu de la situation au moment de son octroi" (Voir, par exemple, arrêt du Tribunal du 19 octobre 2005, Freistaat Thüringen/Commission, T-318/00, Rec. p. II-4179, paragraphe 125).

⁽⁴⁾ Seul le contrat relatif aux services marketing a été signé en 2010.

⁽⁵⁾ Selon la France, ces conventions n'ont pas été proposées comme condition préalable à l'ouverture/au maintien d'une liaison vers/au départ de l'aéroport et AMS aurait proposé ces conventions comme un service complémentaire permettant d'améliorer les recettes extra aéroportuaires de l'aéroport et bénéficiant à ce dernier. Elle a néanmoins indiqué que "seule la compagnie Ryanair pourrait répondre avec certitude à la question de savoir si elle utiliserait l'aéroport en l'absence de ces conventions."

⁽⁶⁾ Il a été systématiquement indiqué dans les contrats de services marketing que ces derniers reposent sur l'engagement par Ryanair d'opérer les liaisons qui ont fait parallèlement l'objet de contrats de services aéroportuaires conclus entre la CCI et Ryanair.

⁽⁷⁾ Le rapport mentionne que les subventions marketing à AMS/Ryanair sont "assimilables à une aide d'État" et que "la pérennisation de l'aide allouée à Ryanair pour exploiter la liaison sur Londres ... contribue en fait à abaisser les coûts d'exploitation de cette compagnie".

⁽⁸⁾ Ou du démarrage d'une nouvelle ligne.

⁽⁹⁾ Ouverture de ligne, variation du nombre de dessertes ou de leur fréquence, etc.

206. La Commission tient à rappeler que les éléments qui précèdent confortent les doutes qu'elle a d'ores et déjà exprimés dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen du 29 novembre 2007 sur l'aéroport de Pau concernant la nature du contrat marketing, dont la raison d'être semblait être l'allègement des charges payées par Ryanair⁽¹⁾. Le contrat de services marketing et le contrat de services aéroportuaires ont d'ailleurs fait l'objet d'une seule et même analyse de compatibilité dans le cadre de cette décision.

Sur l'application du critère de l'investisseur avisé en économie de marché

207. La Commission observe tout d'abord qu'il n'existait, selon les informations à sa disposition, aucune étude de marché et/ou business plan 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.

208. La France mentionne à ce propos que les différentes études d'impact du trafic généré par les passagers des compagnies à bas coûts sur l'économie de la Charente Maritime font état d'une retombée économique d'environ 18 millions EUR en 2006 et 30 millions EUR en 2010 pour la région. Les enquêtes effectuées auprès des passagers confirment ces résultats et évaluent les dépenses de séjour à 334 EUR en 2006 et 530 EUR en 2010 par passager⁽²⁾. Selon la France, les principales bénéficiaires sont les entreprises ressortissantes de la CCI et les collectivités territoriales environnantes dans « un département dont l'activité touristique est l'un des principaux secteurs économiques. » La Commission relève toutefois que selon une jurisprudence constante, les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur avisé⁽³⁾.

209. Selon la France, les tarifs applicables sont ceux basés sur la grille tarifaire applicable à tous les compagnies utilisant l'aéroport. Néanmoins, le rapport de la CRC précité mentionne qu'en application de la convention rétroactive passée avec la compagnie Ryanair, signée le 10 décembre 2003 avec effet au 1^{er} mai 2003, Ryanair a été exonéré du paiement de la redevance balisage. Selon le rapport, le manque à gagner pour l'aéroport et le gain pour Ryanair peut être évalué à 3 000 EUR en année pleine pour la seule période hivernale soit une perte de recettes balisage de 24 % en 2004 (3 000 EUR/12 464 EUR) (voir section 3.2.1.2).

210. Même en supposant que les tarifs appliqués aux services fournis à Ryanair pour l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire correspondent à leurs coûts et n'avantagent pas

en particulier Ryanair par rapport à d'autres compagnies, la Commission considère qu'il convient d'ajouter aux coûts de ces services les coûts des contrats marketing (voir le point 205).

211. La Commission remarque toutefois que différentes entités publiques ont selon les informations à sa disposition contribué en partie aux versements liés aux contrats marketing⁽⁴⁾.

212. À cet égard, la Commission invite les autorités françaises à présenter leurs commentaires à propos de l'opportunité de considérer 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⁽⁵⁾.

213. La Commission note néanmoins que, comme la France l'a également indiqué, la région Poitou-Charentes et la communauté d'agglomération de La Rochelle (contributeurs aux services marketing) n'ont aucun lien de propriété avec l'opérateur aéroportuaire⁽⁶⁾. La Commission rappelle également que selon des indices à sa disposition, les services marketing proposés par la filiale de Ryanair n'ont pas de valeur commerciale si proposés séparément de liaisons de Ryanair mais ils doivent être appréciés conjointement avec les contrats de services aéroportuaire pour les liaisons desservies par Ryanair de l'aéroport de La Rochelle (voir points 200-206).

214. La Commission invite donc les tiers intéressés à formuler des observations sur la question de savoir si les comportements du gestionnaire de l'aéroport et des autres autorités publiques doivent être appréciés conjointement dans leur relation avec Ryanair/AMS aux fins de l'application du critère de l'investisseur privé en économie de marché.

⁽⁴⁾ Diverses entités publiques ont selon la France contribué d'une part, aux versements liés aux contrats marketing et d'autre part, pour les liaisons aériennes avec obligation de service public. Il a été indiqué que ces versements ont été effectués à titre de leur participation sur la période 2001-2010 aux sommes versées par cette dernière aux compagnies". Voir le Rapport du Chambre régionale des comptes de Poitou-Charentes (Section 3.1 de la présente décision). La France a soumis un tableau mise à jour de ces contributions dans sa lettre en date du 30 août 2011.

⁽⁵⁾ Dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt du Tribunal du 17 décembre 2008, Ryanair/Commission (T-196/04, Rec. 2008 p. II-3643), concernant les accords conclus par la Région Wallonne et l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud avec la compagnie aérienne Ryanair, la Région wallonne détenait directement ou indirectement, à l'époque des faits, 96,28 % des parts sociales de BSCA, société gestionnaire de l'aéroport et était également propriétaire de l'infrastructure. À la lumière des circonstances particulières et des liens de dépendance économiques et légaux entre la société gestionnaire de l'aéroport et la Région wallonne, le Tribunal a considéré qu'"il est nécessaire, dans le cadre de l'application du critère de l'investisseur privé, d'envisager la transaction commerciale dans son ensemble en vue de vérifier si l'entité étatique et l'entité contrôlée par celle-ci, prises ensemble, se sont comportées comme des opérateurs rationnels en économie de marché" (point 59).

⁽⁶⁾ Selon la France, il est toutefois clair qu'elles ont un intérêt économique marqué pour l'aéroport de La Rochelle Ile de Ré compte tenu du lien étroit qui existe entre le développement du trafic aérien et l'activité économique ou le développement touristique de la région, source de revenus induits pour ces collectivités qui seraient perdus par ces collectivités si l'aéroport cessait son activité.

⁽¹⁾ La décision de l'ouverture formelle d'examen relative en date du 29 novembre 2007, JO C 41 du 15 février 2008, p. 11.

⁽²⁾ La France indique que les sommes mentionnées proviennent des enquêtes réalisées en 2006 par le Comité du Tourisme du Poitou Charente sur les aéroports de La Rochelle et de Poitiers (origine, raisons du déplacement, satisfaction, impact économique) et en 2010 par le cabinet TRYOM à la demande de la CCI.

⁽³⁾ Affaires T-129/95, T-2/96 et T-97/96 *Neue Maxhütte stahlwerke and Lech Stahlwerke v Commission* [1999], ECR II-17, paragraphe 120.

215. La Commission invite également la France à préciser si les entités publiques qui ont contribué aux coûts marketing ont versé ces subventions sans aucune contrepartie ou, le cas échéant, quels étaient les retours sur investissement attendus par ces entités publiques, à l'exclusion de considérations de développement régional (voir point 208).
216. Enfin, la Commission s'interroge sur les modalités de gestion par la CCI des prestations d'assistance en escale prévues dans les contrats successifs avec Ryanair et, notamment, le contrat de "handling" du 10 décembre 2003.
217. En effet, la France a 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". Cependant, aux termes du contrat du 10 décembre 2003 susmentionné, la CCI est responsable de la prestation de l'ensemble des services d'assistance en escale en échange d'une rémunération par rotation ⁽¹⁾. Cette responsabilité a été transférée à Atlantica en vertu du contrat de "handling" du 1^{er} février 2007, qui a maintenu le tarif de l'accord précédant pour les prestations d'assistance en escale applicables aux appareils Boeing 737-800 de Ryanair.
218. La Commission invite donc la France à préciser les modalités de gestion de l'assistance en escale pour les opérations de Ryanair à La Rochelle entre 2003 et 2007, et notamment d'indiquer si l'ensemble des recettes générées et des coûts subis pour l'activité de handling pour cette période.
219. Pour l'ensemble de ces raisons la Commission a 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.

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

220. La Commission observe que les conventions signées avec les compagnies aériennes Jet2, Flybe et Aer Arann ont donné lieu à des abattements substantiels de coûts de redevances ⁽²⁾ et que, selon la France, ces abattements ont été appliqués de manière non discriminatoire pour l'ensemble des compagnies remplissant les critères de la décision tarifaire en date du 27 mars 2008 (voir la section 4.2.3).
221. Selon les projections financières établies par l'aéroport, ces mesures incitatives apportent un bénéfice net pour l'aéroport et contribuent positivement aux résultats financiers de l'aéroport.

⁽¹⁾ Cette rémunération, prévue à l'article 2b du contrat du 10 décembre 2003, était de [...] euros par BAe 146-300, de [...] euros par Boeing 737-300 et de [...] euros par Boeing 737-800.

⁽²⁾ 75 % la 1^{ère} année, 50 % la 2^{ème} année et 25 % la 3^{ème} année.

222. La Commission observe toutefois 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 estime dès lors que ces mesures incitatives sont susceptibles de priver l'aéroport de recettes d'exploitation indispensables à son équilibre financier.
223. Il a en outre été fait mention par la France, dans le cadre de la demande des informations complémentaires, de versements "marketing" au profit de la compagnie JET2 à hauteur de [...] EUR en 2009. Hormis ces montants, la Commission ne dispose pas d'informations plus détaillées sur la nature des ces subventions et leurs éventuelles contreparties. La Commission invite donc les autorités françaises à lui indiquer:

- si elles estiment que les versements en question constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces versements sont payés depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,
- dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que ces versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.

Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Easyjet

224. Le rapport en date du 13 mai 2008 de la CRC mentionne que la compagnie Easyjet "a sollicité une aide marketing de 70 000 EUR" pour la ligne vers Bristol en 2006 (voir le chapitre 5.1.1 du rapport). Hormis ce montant, la Commission ne dispose pas d'informations plus détaillées sur la nature des ces subventions et leurs éventuelles contreparties. La Commission invite donc les autorités françaises à lui indiquer:

- si elles estiment que les versements en question constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces versements sont payés depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,
- dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que ces versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.

Existence d'un avantage sélectif dans les contrats conclus avec Buzz

225. Le rapport en date du 13 mai 2008 de la CRC mentionne 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. Hormis ce montant, la Commission ne dispose pas d'informations plus détaillées sur la nature des ces subventions et leurs éventuelles contreparties, et en particulier de la convention de services entre Buzz et la CCI signée le 8 novembre 2002. La Commission invite donc les autorités françaises à lui fournir une copie de cette convention, et à lui indiquer:

- si elles estiment que les dépenses de promotion et de communication en question, ou tout autre transfert de ressources lié aux opérations de Buzz à La Rochelle, constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces sommes ont été payées depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,
- dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que les versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.

Conclusion sur l'existence d'un avantage sélectif

226. Sur la base de ce qui précède, la Commission a des doutes à ce stade sur le fait de savoir si les compagnies aériennes utilisant l'aéroport de La Rochelle ont bénéficié d'un avantage dont elles n'auraient pas bénéficié dans les conditions normales de marché en raison des tarifs de redevances aéroportuaires réduites payées en contreparties des services aéroportuaires.

227. La Commission considère toutefois qu'elle ne dispose de suffisamment d'éléments lui permettant de se prononcer de manière définitive sur ce point.

228. La Commission donc invite la France et les tiers intéressés à fournir des informations similaires concernant toutes les compagnies aériennes ayant opéré sur l'aéroport de La Rochelle durant la période sous examen.

6.2.1.3. Affectation du commerce et de la concurrence

229. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante⁽¹⁾, 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.

230. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1^{er} janvier 1993⁽²⁾, 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. Ainsi que la Cour l'a affirmé: "Dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents États membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les États membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations"⁽³⁾.

231. Dans les lignes directrices, la Commission a dit que "les incitations financières au démarrage... accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires. Elles peuvent aussi indirectement affecter la concurrence entre aéroports en aidant les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à «se délocaliser» d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport communautaire à un aéroport régional. Elles sont dès lors normalement constitutives d'aide d'État et doivent être notifiées à la Commission" (paragraphe 77 et 78).

232. La Commission considère donc à ce stade que les mesures en cause risquent de fausser la concurrence et d'affecter les échanges au sein de l'Union européenne.

6.2.1.4. Conclusion

233. Au vu de ce qui précède, la Commission ne peut pas exclure, à ce stade, que les compagnies aériennes opérant ou ayant opéré sur l'aéroport de La Rochelle aient bénéficié d'aides d'État et invite les parties intéressées à présenter leurs commentaires et à fournir toute information pertinente à cet égard.

6.2.2. Compatibilité avec le marché intérieur

6.2.2.1. Mesures antérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

234. Par le même raisonnement qu'aux points 161 et suivants, la Commission considère que l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE constitue directement la base de l'appréciation de la compatibilité avec le marché commun des mesures octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005. En l'espèce, les mesures concernées sont le contrat avec Buzz, le "handling contract" du 10 décembre 2003 et les contrats marketing du 1^{er} décembre 2003 et du 1^{er} décembre 2004 conclus entre la CCI et Ryanair.

⁽¹⁾ Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

⁽²⁾ Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

⁽³⁾ Voir notamment l'arrêt de la CJCE du 21.3.1991, *Italie/Commission*, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

235. À cet égard, il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission qu'une mesure d'aide à une compagnie aérienne peut être déclarée compatible si les critères cumulatifs suivants sont remplis:

- la mesure contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun, i.e. l'ouverture de nouvelles lignes d'un aéroport de catégories C ou D au sens des lignes directrices de 2005, ou exceptionnellement de catégorie B, vers un autre aéroport communautaire, pour une ligne viable à terme,
- le montant de l'aide est nécessaire et proportionnel aux coûts supplémentaires engendrés par l'ouverture de nouvelles lignes, et la mesure comporte un effet incitatif,
- la mesure est accordée d'une manière transparente et non-discriminatoire,
- elle prévoit des sanctions en cas d'inexécution des obligations de la compagnie aérienne,
- elle n'affecte pas la concurrence de manière contraire à l'intérêt général.

Objectif d'intérêt commun

236. L'aéroport de La Rochelle est un aéroport de catégorie D, soit un "petit aéroport régional", pour lequel une aide au lancement de nouvelles lignes peut en principe être déclarée compatible. La Commission ne dispose toutefois pas d'informations concernant la viabilité à terme de la ligne La Rochelle – Londres Stansted telle qu'évaluée au moment de l'octroi de chacune des aides présumées.

237. Par ailleurs, la Commission considère à ce stade que la reprise par Ryanair de la ligne existante La Rochelle-Londres Stansted ne saurait constituer un objectif d'intérêt commun permettant de déclarer compatibles les éléments d'aide contenus dans les trois contrats entre la CCI et Ryanair susmentionnés (le "handling contract" du 10 décembre 2003 et les contrats marketing du 1^{er} décembre 2003 et du 1^{er} décembre 2004).

Nécessité, proportionnalité et effet incitatif

238. La Commission ne dispose pas d'information permettant d'évaluer la nécessité, la proportionnalité et l'effet incitatif du contrat entre la CCI et Buzz.

239. En ce qui concerne les trois contrats conclus entre la CCI et Ryanair, les autorités françaises n'ont, en tout état de cause, pas apporté d'éléments permettant de démontrer que les mesures en cause dans ces contrats étaient nécessaires à la viabilité de la ligne La Rochelle-Londres Stansted. Par ailleurs, dans la mesure où les objectifs en termes de taux de remplissage des avions de Ryanair étaient manifestement trop bas pour jouer un rôle dans la mise en œuvre des contrats marketing, la Commission considère que les contrats du 1^{er} décembre 2003 et du 1^{er} décembre 2004 ne prévoient aucun lien entre les versements marketing et les variations de fréquentation de la ligne Pau-Londres Stansted.

240. La Commission a donc des doutes sur le caractère nécessaire, proportionnel, ainsi que sur l'effet incitatif des quatre contrats en cause.

Attribution transparente et non-discriminatoire

241. La Commission ne dispose pas à ce stade d'informations concernant d'éventuelles procédures publiques, négociations avec d'autres compagnies, ou tout autre élément permettant d'évaluer la transparence et la non-discrimination des conditions d'octroi des mesures en cause.

Sanctions en cas d'inexécution

242. Les contrats conclus entre la CCI et Ryanair ne prévoient pas de mécanisme de sanction en cas d'inexécution du contrat par Ryanair, dans la mesure où les objectifs de taux de remplissage fixés étaient trop bas. La Commission considère par conséquent à ce stade que cette condition n'est pas remplie. En ce qui concerne Buzz, la Commission ne dispose pas d'informations suffisantes pour parvenir à une conclusion sur ce point.

Affectation de la concurrence non-contraire à l'intérêt général

243. Les mesures en cause ont, selon les informations à la disposition de la Commission, été octroyées uniquement à Buzz, puis à Ryanair. La réduction des coûts d'exploitation de ces deux compagnies par les mesures en cause est susceptible d'avoir eu un impact négatif sur la concurrence sur les marchés du transport aérien et de la fourniture de services aéroportuaires.

244. La Commission a donc des doutes sur le fait que l'affectation de la concurrence par les mesures en cause puisse être considérée comme non contraire à l'intérêt général.

Conclusion

245. La Commission exprime donc des doutes quant à la compatibilité avec le marché commun des mesures d'aide éventuelles octroyées par le contrat conclu entre la CCI et Buzz, ainsi que sur les trois contrats conclus par la CCI avec Ryanair avant 2005. Selon la jurisprudence de la Cour⁽¹⁾, il revient aux autorités françaises d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché commun, et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies. La Commission invite donc la France à indiquer de potentielles bases légales de compatibilité, ainsi qu'à établir si les conditions de compatibilité applicables sont remplies.

6.2.2.2. Mesures postérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

246. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou

⁽¹⁾ Voir arrêt de la Cour du 28 avril 1993, C-364/90, Italy/Commission, Rec. [1993], p. I-02097, point 20.

à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur 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.

247. L'aéroport de La Rochelle n'étant pas situé dans une région de ce type, cette dérogation ne lui est pas applicable.

248. Concernant la compatibilité de ces aides éventuelles avec le marché intérieur sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE, la Commission note à la lumière des éléments qui précèdent que le développement d'un aéroport et l'attraction des passagers dans la région prend un sens quand on l'appréhende sur le plan du développement économique de la région, dont l'aéroport est certes partie prenante, mais n'est qu'un des bénéficiaires.

249. Par ailleurs, la France relève que les entités publiques contributrices aux mesures en cause autres que la CCI (à savoir la région Poitou-Charentes, le département de la Charente Maritime et la communauté d'agglomération de la Rochelle) "ont un intérêt économique marqué pour l'aéroport de La Rochelle Ile de Ré compte tenu du lien étroit qui existe entre le développement du trafic aérien et l'activité économique ou le développement touristique de la région, source de revenus induits pour ces collectivités (...) qui seraient perdus par ces collectivités si l'aéroport cessait son activité" ⁽¹⁾.

250. La Commission invite les autorités françaises à indiquer sur quelle base ces éventuelles mesures d'aides seraient compatibles avec le marché intérieur.

251. En ce qui concerne les mesures incitatives au démarrage de liaisons aériennes, la France défend que si ces mesures étaient considérées comme des aides d'État, la base de compatibilité serait le point 79 des lignes directrices aériennes de 2005.

252. La Commission doit dès lors examiner si ces mesures pourraient être déclarées compatibles sur cette base.

6.2.2.3. Objectif des aides au démarrage

253. Les aéroports de petite taille ne disposent souvent pas des volumes de passagers qui leur sont nécessaires pour atteindre la taille critique et le seuil de rentabilité. En conséquence, la Commission observe que 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.

254. C'est pourquoi 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 permettraient ensuite d'atteindre à terme le seuil de rentabilité. La Commission veillera à ce que de telles aides n'avantagent pas des aéroports de grande taille déjà largement ouverts au trafic international et à la concurrence (paragraphe 71 et 74 des lignes directrices).

255. Compte tenu de ces objectifs et des difficultés importantes auxquelles peut donner lieu le lancement de la nouvelle ligne, les lignes directrices prévoient la possibilité d'accorder une aide au démarrage aux compagnies aériennes utilisant les petits aéroports régionaux pour leur permettre de promouvoir de nouvelles lignes aériennes au départ de leurs aéroports, pour autant que les conditions spécifiées dans les lignes directrices au point 5.2 soient réunies.

256. L'analyse développée ci-dessous serait susceptible de s'appliquer aux mesures incitatives octroyées sur la base de la décision tarifaire en date du 27 mars 2008 (voir la section 4.2.3).

257. La même analyse serait également susceptible de s'appliquer, le cas échéant, si la Commission confirmait la présence d'une aide d'État vis-à-vis d'autres compagnies aériennes sur la base des informations manquantes, qu'il est demandé aux autorités françaises de fournir.

6.2.2.4. Les conditions de compatibilité

258. Compte tenu des conditions fixées au paragraphe 79 des lignes directrices (a) – (l), la Commission observe que:

(a) Le bénéficiaire doit être titulaire d'une licence conformément au règlement 2407/92.

Dans le cas d'espèce, la France défend que les mesures concernent des transporteurs aériens possédant une licence d'exploitation en cours de validité, comme le requièrent les lignes directrices. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.

(b) Avec moins d'un million de passagers par an, l'aéroport de La Rochelle relève de la catégorie D définie dans les lignes directrices (petit aéroport régional) ⁽²⁾, et il est à ce titre éligible à une aide au démarrage aux compagnies aériennes à son départ.

(c) L'aide ne doit être accordée qu'en relation avec l'ouverture de nouvelles liaisons ou de rotations supplémentaires sur des liaisons existantes.

Selon la France, ces mesures ne sont accordées que pour des ouvertures de lignes ou des augmentations de fréquence. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.

(d) Viabilité à terme et dégressivité dans le temps.

Les mesures sont versées annuellement par des montants forfaitaires. Il ne ressort pas de pièces du dossier qu'un plan d'affaires ait été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de ces mesures.

⁽¹⁾ Lettre des autorités françaises en date du 30 août 2011.

⁽²⁾ Paragraphe 15 des lignes directrices.

- (e) Compensation des coûts additionnels au démarrage: 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.

Dans le cas d'espèce, les mesures en cause semble compenser l'ensemble des coûts et elles ne semblent pas être conçues de manière à compenser les surcoûts supportés par le transporteur aérien du fait de l'ouverture d'une nouvelle liaison ou de l'organisation de vols réguliers supplémentaires, surcoûts qui disparaîtront une fois les services en cause mis en place.

- (f) Intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année, et sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles.

Les mesures incitatives octroyées sur la base de la décision tarifaire en date du 27 mars 2008 sont dégressives. Toutefois la Commission observe que les surcoûts liés à l'introduction de la route concernée ne ressortent aucunement des pièces du dossier.

- (g) Lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés.

Il ne ressort pas des pièces du dossier que le montant des mesures soit lié au nombre de passagers transportés, dans la mesure où seul un nombre de sièges disponibles par an fait l'objet d'un engagement des compagnies aériennes.

- (h) Attribution non discriminatoire: 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 toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services.

Selon la France, toutes les compagnies remplissant les critères précités ont eu la possibilité de se porter candidates à l'exploitation de la route concernée pour bénéficier de l'aide au démarrage. La Commission considère donc à ce stade que ce critère est rempli.

- (i) Plan d'affaire démontrant la viabilité et l'analyse de l'impact de la nouvelle route sur les lignes concurrentes.

La Commission ne dispose d'aucun élément à ce stade lui permettant de supposer qu'un tel plan d'affaire a été élaboré pour démontrer la viabilité des nouvelles routes.

- (j) Publicité: Il ne ressort pas des pièces du dossier que les autorités françaises prévoient de publier la liste des routes subventionnées avec, pour chacune, l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés.

- (k) Recours: Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de recours soit prévu au niveau des États membres (outre les recours judiciaires prévus par les directives dites "marchés publics" 89/665/CEE et 92/13/CEE⁽¹⁾) pour remédier à toute discrimination qui se produirait dans l'octroi des aides.

- (l) Sanctions: Il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de sanctions soit prévu.

259. La Commission prend note des objectifs de la mesure qui sont de promouvoir activement les infrastructures touristiques de la région Poitou-Charentes ainsi que des effets positifs attendus.

260. Néanmoins, à la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la compatibilité de l'aide d'État concernée, au vu des critères établis dans les lignes directrices pour les aides au démarrage.

261. Ces doutes rendent nécessaire une analyse plus approfondie du dossier en permettant à la France ainsi qu'aux parties intéressées de présenter leurs observations sur les mesures en cause.

7. CONCLUSIONS

262. À la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la qualification d'aide d'État de l'ensemble des mesures en cause et sur leur éventuelle compatibilité avec le marché intérieur. Elle invite la France à fournir davantage d'informations et notamment de répondre ou commenter les points suivants:

263. Les autorités françaises sont priées de fournir les informations mentionnées ci-dessous relatives à la capacité de l'aéroport de La Rochelle:

- Quelle est la capacité actuelle de l'aéroport ?
- Comment a-t-elle été déterminée ? Précisez sur quelle base la capacité est mesurée (nombre de passagers, mouvements d'avion ou autres). Quelles sont les principales limitations de la capacité de l'aéroport (par exemple liées à la protection de l'environnement, établies dans une licence pour opérer l'aéroport etc.) ?
- Détaillez, sous forme d'un tableau, comment la capacité annuelle de l'aéroport a évolué pendant la période examinée et quels étaient les facteurs qui ont joué un rôle dans le changement éventuel de la capacité de l'aéroport.

⁽¹⁾ Directive 89/665/CE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux (JO L 395 du 30.12.1989, p. 33). Directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 76 du 23. 3.1992, p. 14).

- Détaillez, pour chaque compagnie aérienne, et après la signature de chaque nouveau contrat, quelle est la capacité annuelle utilisée par la compagnie aérienne par rapport à la capacité totale de l'aéroport. Incluez les prévisions de développement de la capacité de l'aéroport.
264. La France et les parties tierces sont invitées à préciser au sein de quel marché (géographique et de produit) elles considèrent que les relations contractuelles entre l'aéroport et les différentes compagnies aériennes se sont inscrites.
265. La Commission n'a pas connaissance de l'existence d'études de marché ou de plans d'affaire concernant les contrats conclus avec Ryanair/AMS pendant la période examinée. Dès lors la Commission n'est pas en mesure d'examiner si, en concluant les contrats avec Ryanair/AMS, l'aéroport a agi comme investisseur avisé. Comme indiqué au paragraphe 228, la Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à fournir toute information utile permettant d'effectuer cette évaluation. En particulier, dans la mesure où l'aéroport n'a pas de personnalité juridique distincte de la CCI, il est notamment demandé aux autorités françaises de fournir des renseignements sur l'ensemble des flux financiers entre les entités publiques au sens large et la CCI en rapport avec l'exploitation de l'aéroport; la Commission invite également les parties à indiquer la méthode utilisée pour évaluer la rentabilité des fonds affectés par la CCI à l'activité économique de l'aéroport ainsi que d'éventuels plans d'affaires établis avant l'octroi de subventions ou de fonds propres.
266. La Commission relève que le versement de [...] EUR à la compagnie aérienne Jet2 a été mentionné dans la liste des subventions publiques fournie par la France dans son courrier du 30 août 2011. La Commission invite donc les autorités françaises à lui indiquer:
- si elles estiment que les versements en question constituent des aides d'État et le cas échéant, pour quelles raisons. Les autorités françaises sont priées de préciser si ces versements sont payés depuis le compte de l'aéroport ou par la CCI directement,
 - dans le cas contraire, les autorités françaises sont invitées à fournir des explications plus détaillées, ainsi que des preuves que ces versements ont été faits en conformité avec le principe de l'investisseur avisé et que les contreparties, sous forme de prestations marketing, correspondent au prix payé.
267. La Commission invite la France et les tiers intéressés à fournir des informations similaires concernant les autres compagnies aériennes ayant opéré sur l'aéroport de La Rochelle durant la période sous examen.
268. La France est priée de fournir les estimations suivantes pour chaque année de la période couverte par la présente décision:
- Estimations des coûts variables pour l'aéroport par chaque compagnie et chaque contrat (en prenant en compte le niveau de services demandé),
 - Estimations des coûts opérationnels pour chaque compagnie et chaque contrat (en prenant en compte le niveau de services demandé et en proportion des coûts opérationnels totaux).
269. La France est également priée de préciser s'il y avait des investissements à réaliser pour l'exécution d'un contrat particulier (comme par exemple, une infrastructure ou un équipement dédié à une certaine compagnie aérienne, etc.).
270. La France est également priée de préciser 1) les coûts totaux annuels de l'aéroport pendant la période sous examen en distinguant, d'une part entre les coûts d'investissement et les coûts de fonctionnement, et d'autre part les coûts fixes et les coûts variables 2) l'ensemble des revenus annuels de l'aéroport, en distinguant notamment les revenus variables en fonction de l'activité de l'aéroport des revenus fixes. En particulier, au sein des revenus extra aérospatiaux, merci de préciser la nature des différentes prestations pour débours.
271. Les autorités françaises sont aussi priées de préciser, à chaque prise de décision dans le cadre des relations commerciales avec une compagnie aérienne, quels sont les coûts que les redevances aéroportuaires payées par la compagnie aérienne ont vocation à couvrir (en tenant compte des services demandés):
- Les redevances aéroportuaires couvrent-elles les coûts totaux (en proportion du niveau de l'utilisation de l'aéroport) ? Précisez le cas échéant la clé de répartition par compagnie.
 - Les redevances aéroportuaires couvrent-elles les coûts opérationnels attribuables à la compagnie aérienne (ou le cas échéant, les coûts variables ?) Précisez le cas échéant la clé de répartition par compagnie.
 - Les redevances aéroportuaires couvrent-elles les coûts marginaux?
272. Les autorités françaises sont priées de fournir à la Commission l'ensemble des avis émis par la Commission consultative économique de l'aéroport de La Rochelle depuis son établissement, ainsi que les tarifs applicables, pour chaque année depuis 2001, aux appareils de plus de six tonnes, qui sont seuls concernés par les mesures faisant l'objet de la procédure formelle d'examen.
273. La France est priée de préciser, le cas échéant, une autre clé de répartition des coûts par compagnie en fonction des services demandés. Pour chaque catégorie de coûts mentionnés ci-dessus, il sera précisé quels sont les coûts à considérer selon les règles comptables en vigueur (i.e. coûts liés à l'entretien, à l'achat de matériel et de fourniture etc.).
274. La Commission considère à ce stade que dans le cadre de l'appréciation du comportement de la CCI en tant qu'investisseur avisé en économie de marché, les différents types de contrats, à savoir les contrats de services aéroportuaires et les contrats de services marketing, doivent être appréciés conjointement, pour chaque période considérée (voir points 200 et suivants). La Commission invite la France et les tiers intéressés à commenter cette approche.

275. La Commission invite les autorités françaises à indiquer sur quelle base les éventuelles mesures d'aide aux compagnies aériennes seraient compatibles avec le marché intérieur.
276. La Commission invite les autorités françaises à donner une liste détaillée des équipements financés par les entités publiques figurant dans le tableau 2 de la présente décision.
277. La Commission invite les autorités françaises à lui expliquer pour quelles raisons elles estiment que les subventions de l'État pourraient relever de la sûreté aérienne ou être essentielles à l'exercice d'autres missions de puissance publique et, par conséquent, ne pas être considérées comme des mesures d'aide. Si certains investissements sont liés à la sûreté aérienne, les autorités françaises sont invitées à communiquer les données attestant les coûts de ces investissements et précisant le soutien public accordé en vue de les financer. La France est également invitée à préciser, au cas où elles existent, des divergences entre les aéroports en France en ce qui concerne les coûts susceptibles d'être couverts par des autorités publiques.
278. La Commission invite les autorités françaises à lui indiquer si un quelconque retour est attendu sur les subventions à l'investissement, sous quelque forme que ce soit, des entités publiques qui ont contribué au financement de l'aéroport. Pour ce faire, les autorités françaises sont priées de produire tout plan d'affaires ou rapport établi ex-ante qui démontrerait la rentabilité financière des investissements consentis.
279. La Commission invite les autorités françaises à lui également communiquer des informations détaillées sur les missions de puissance publique de l'aéroport, de même que sur les coûts de ces missions et leur financement et sur l'éventuelle compatibilité avec le marché commun d'une possible surcompensation de ces missions.
280. La Commission invite les autorités françaises ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec l'aéroport de La Rochelle) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure les aides éventuelles

faisant l'objet de la procédure d'examen confortent la position concurrentielle de l'aéroport de La Rochelle.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des aides et des mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. La France transmettra à la Commission une version non-confidentielle de ses observations et des informations utiles transmises.

Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide. Dans ce contexte, la France veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1^{er} décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'État ⁽¹⁾.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n^o 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication. Les intéressés seront priés de fournir également une version non confidentielle de leurs observations.

⁽¹⁾ JO C 297 du 9.12.2003, p. 6.

ANNEXE

Tableau n° 12: AIDES DES PARTENAIRES FINANCIERS DE LA CCI DE 2001 à 2010

en Euro

en EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	CUMUL	OBSERVATIONS
Subventions reçues ou à recevoir		70 900	332 572	371 603	357 387	724 734	126 934	98 300	- 233 184	347 610	2 196 856	
Orly/AirJet												
Conseil Général 17												Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au rapport les versements de la CDA et du CG17 sont de 32 561 EUR et non 68 011 EUR
Cté d'agglomération												
Lyon/Airlineair												
Conseil Général 17												Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au rapport les versements du CG17 n'ont été que de 39 102 EUR sur 2005 et 2006
Cté d'agglomération												
CCI de la Vienne												Sur les OSP suivantes la CCI de la Vienne étaient signataires de la convention de DSP
Ryanair												
Conseil Général 17												Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au rapport le CG17 n'a versé que 76 225 EUR en 2003
Cté d'agglomération												
Conseil Régional Poltou Charentes												

Tableau n° 13: AIDES DES PARTENAIRES FINANCIERS DE LA CCI DE 2001 à 2010

en EUR	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	CUMUL	OBSERVATIONS
Subventions reçues ou à recevoir		70 900	332 572	371 603	357 387	724 734	126 934	98 300	- 233 184	347 610	2 196 856	
Conseil Général 17		35 450	108 786	144 500	- 79 092	506 867	63 467	41 500	- 325 842	90 327	585 963	Correction demandée le 14.2.2008 par la CCI en réponse au rapport les versements de la CDA et du CG17
Cté d'agglomération		35 450	108 786	170 640	209 908	217 867	63 467	56 800	92 658	257 283	1 212 859	
CCI de la Vienne				56 463	141 571						198 034	
Conseil Régional Poltou Charentes			115 000		85 000						200 000"	