

II

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

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 27 avril 1999

relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle

[notifiée sous le numéro C(1999) 1067]

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

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

(1999/326/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 5,

vu la demande d'approbation de la décision des autorités françaises en date du 8 janvier 1999 et après consultation desdites autorités,

après consultation du comité consultatif,

considérant ce qui suit:

I. LE CHAMP D'APPLICATION DE LA DÉROGATION NOTIFIÉE PAR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1. La notification présentée par les autorités françaises

- (1) Par lettres en date des 8 et 27 janvier 1999, enregistrées par la Commission les 13 et 27 janvier 1999, les autorités françaises ont notifié une demande d'approbation de la décision du gouvernement de la République française en date du 8 janvier 1999 visant à accorder à l'aéroport de Roissy-Charles-de-

Gaulle (ci après CDG) une dérogation ayant pour objet:

— en ce qui concerne l'aérogare CDG 2:

d'interdire l'exercice de l'auto-assistance et réserver à l'aéroport la prestation des services aux tiers en ce qui concerne le transport des passagers entre l'aérogare et l'avion; catégorie de services référencée sous le point 5.4 de l'annexe de la directive. Cette dérogation est, sur base de l'article 9, paragraphe 1, points b) et d), de la directive, accordée jusqu'au 31 décembre 2000,

— en ce qui concerne l'aérogare T 9:

— de réserver à l'aéroport la prestation de services aux tiers pour les catégories de services référencées aux points 3, 5.1, 5.2 et 5.4 en ce qui concerne le chargement et le déchargement de l'avion ainsi que le transport des bagages entre l'aérogare et l'avion et les services référencés aux points 5.5 et 5.6 de l'annexe de la directive sur base de l'article 9 paragraphe 1, point b),

— de limiter à deux le nombre de prestataires et d'usagers autorisés à faire de l'auto-assistance pour la catégorie de services référencée au point 2 de l'annexe de la directive. Cette dérogation est, sur base de l'article 9, paragraphe 1, points a) et c) de la directive, accordée jusqu'au 1^{er} avril 2000.

⁽¹⁾ JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

- (2) Cette décision fait suite aux dispositions de l'arrêté du 22 décembre 1998 portant limitation à l'accès au marché pour certaines catégories d'opérations d'assistance sur l'aéroport et notamment de son article 4 prévoyant des dispositions particulières pour les opérations visées par la présente dérogation.
- (3) D'ailleurs, la même décision prévoit la limitation pour l'ensemble des aéroports CDG 1, CDG 2 et T 9, relative au transport des passagers et de fret, à trois compagnies aériennes s'auto-assistant pour chacun des services relevant des catégories 3, 4, 5.2, 5.4, 5.5, 5.6. Cette limitation relève de la seule décision de l'État membre dans le cadre de l'application de l'article 7, paragraphe 2, de la directive et n'est donc pas concernée par la présente décision.
- (4) La Commission a, en application de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, publié un résumé de cette notification au *Journal Officiel des Communautés européennes* du 6 mars 1999 ⁽¹⁾ et invité les parties intéressées à lui faire part de leurs observations.
- (5) Conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 5, de la directive, le gouvernement français a été consulté sur le projet d'évaluation de la Commission les 18 et 24 mars 1999. Les autorités françaises ont répondu à cette consultation par des observations en date des 19, 25 et 26 mars 1999.

Base de la dérogation

- (6) Les règles générales d'accès au marché de l'assistance en escale sont définies dans les articles 6 et 7 de la directive. Celles-ci posent clairement un principe d'ouverture le plus large possible pour la plupart des catégories de services d'assistance. Pour un aéroport avec un volume de trafic comme Roissy-Charles-de-Gaulle, la directive prévoit dans son article 1^{er} une reconnaissance du droit à l'auto-assistance depuis le 1^{er} janvier 1998 et l'ouverture du marché de l'assistance aux tiers depuis le 1^{er} janvier 1999. Cependant, en raison de la situation et de la mission particulière d'un aéroport, et notamment des problèmes de sûreté et de sécurité, mais aussi d'espace et de capacité, qui peuvent se poser dans certaines parties de la plupart des aéroports, la directive n'impose pas une ouverture totale du marché mais requiert un minimum d'ouverture tant en matière d'auto-assistance que d'assistance à

des tiers pour quatre catégories de services situées sur le côté piste, c'est à dire dans une zone particulièrement sensible de l'aéroport. Ces catégories concernent les opérations en piste, l'assistance bagage, l'assistance carburant ainsi que certaines opérations d'assistance fret et poste.

- (7) La directive 96/67/CE a également pris en compte le fait que, dans certains cas très particuliers, des problèmes aigus d'espace et de capacité empêchent l'ouverture du marché au degré prévu par la directive. Dans de tels cas, des dérogations peuvent être accordées sur une base temporaire afin de laisser à l'aéroport le temps de surmonter ces contraintes. Ces dérogations ne peuvent donc avoir qu'un caractère exceptionnel et n'ont pas pour objectif d'assurer d'une manière générale aux aéroports une période d'adaptation supplémentaire à celle déjà prévue à l'article 1^{er} de la directive.
- (8) Une dérogation ne peut être accordée que sur la base de contraintes spécifiques d'espace et de capacité. Sur cette base, les autorités françaises ont accordé la dérogation susmentionnée en conformité avec l'article R-216-7 du Code français de l'aviation civile tel que modifié par le décret 98-7 du 5 janvier 1998 ⁽²⁾ transposant la directive 95/67/CE dans le droit national.

2. La situation de l'assistance sur l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle

2.1. Présentation de l'aéroport

- (9) L'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est actuellement le plus grand aéroport de la région parisienne avec un trafic de 38,5 millions de passagers en 1998 devant Orly (un peu plus de 25 millions). Cet aéroport est formé de deux aéroports principaux : CDG 1 au nord, CDG 2 au sud, ainsi que de l'aérogare T 9, plus restreinte et réservée à certains vols *charter*.
- (10) L'aéroport est entièrement coordonné au sens de l'article 2, point g), du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil ⁽³⁾ fixant des règles communes relatives à l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté en raison notamment de problèmes de capacité en piste qui est actuellement de 84 mouvements par heure. Cette capacité devrait, compte tenu de la construction de deux nouvelles pistes qui serviront à l'atterrissage, au nord et au sud, permettre jusqu'à 96 mouvements/heure dès l'été 1999 (ouverture de la troisième piste) et 120 mouvements lorsque la quatrième piste sera ouverte. Toutefois, l'aéroport connaît d'importants problèmes de bruit avec la population riveraine comme l'ont dernièrement démontré les difficultés de la décision de construction de ces nouvelles pistes et les engagements qui en ont résulté de la part du gestionnaire ainsi que des

⁽¹⁾ JO C 64 du 6.3.1999.

⁽²⁾ Décret n° 98-7 du 5 janvier 1998 modifiant le code de l'aviation civile (2^e partie) et relatif aux services d'assistance en escale dans les aérodromes, *Journal Officiel de la République française* du 7 janvier 1998, p. 293.

⁽³⁾ JO L 14 du 22.1.1993, p. 1.

autorités françaises notamment en ce qui concerne le déplacement à l'est de ces pistes, leur attribution à la seule fonction d'atterrissage et la limitation du nombre de mouvements sur l'aéroport à 84 pendant certaines périodes de la journée.

- (11) Le trafic aérien à CDG 2 est passé de 28,4 millions de passagers en 1995 à 38,5 millions en 1998. Également, au terminal T 9 le trafic est passé de 1,2 million de passagers en 1995 à 1,9 million en 1998.
- (12) Les nouvelles installations réalisées (terminal F 1 mis en service au printemps 1998) et projetées à CDG 2 (ouverture du terminal F 2 pour la saison d'été 1999, ouverture du terminal E 1 pour la saison d'été 2001, ouverture du terminal E 2 pour la saison d'été 2003, ouverture des terminaux E 3 et F 3 et E 4 et F 4 entre 2005 et 2010) ainsi que la mise en service de la troisième piste en 1999 et de la quatrième en 2001 devraient permettre, sur le plan technique, de faire face à une augmentation de trafic de 6,3 % (moyenne) pour les années 1999-2004. Les projets de «réaménagement» de CDG 2 et de l'aérogare T 9 entraîneront également une hausse de capacité de trafic de plus du double en termes de surfaces pour T 9.

2.2. L'assistance sur l'aéroport

- (13) Les prestations d'assistance en escale sur les aéroports parisiens d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle sont actuellement ouvertes à la concurrence en conformité avec les dispositions de la directive et de la réglementation française. Deux arrêtés du ministre de l'équipement, des transports et du logement en date du 22 décembre 1998 limitent sur ces aéroports le nombre d'opérateurs pour certaines catégories d'assistance référencées aux articles 6, paragraphe 2 et 7, paragraphe 2 de la directive. Pour ces opérations, la prestation aux tiers fait donc l'objet d'appels d'offres. À Roissy-Charles-de-Gaulle, seules les activités de transport des passagers en relation avec l'aérogare de CDG 2 et les activités concernant les bagages, les opérations en piste et l'assistance passagers à l'aérogare T 9 sont aujourd'hui limitées au-delà des possibilités prévues dans le cadre normal de l'ouverture du marché et font donc l'objet de la présente dérogation.

II. LES CONTRAINTES INVOQUÉES PAR LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS

- (14) La dérogation accordée par le gouvernement français⁽¹⁾ se fonde principalement d'une part sur les

problèmes d'espace que rencontre l'aéroport à savoir:

- à CDG 2:
 - l'organisation actuelle de la flotte de 17 aérobuses et 47 autobus classiques,
 - le manque de surfaces disponibles pour assurer un parc de stationnement pour la flotte entière,
 - la présente structure de l'aérogare et de terminaux qui s'y trouvent (A, B, C, D, F 1),
 - la saturation des aires de trafic,
 - l'encombrement des routes de services,
- à T 9
 - l'espace insuffisant en gare (pour le tri bagages) ainsi qu'en piste pour répondre à l'ensemble des besoins des intervenants

et d'autre part sur les implications d'une ouverture du marché au degré prévu par la directive:

- à CDG 2 par:
 - le niveau d'investissement et les coûts d'entretien qui situeraient l'Aéroport de Paris (ADP) automatiquement en dehors des prix du marché; même en tenant compte du niveau de qualité, le rapport qualité prix serait défavorable,
 - la difficulté croissante de trouver des pièces de rechange ce qui augmenterait les coûts d'entretien,
 - l'absence d'accès à tous les types de vols qui signifierait la restriction de l'accès au marché,
 - l'absence d'accès à tous les points de stationnement qui signifierait la restriction de l'accès au marché,
- à T 9 par:
 - la réduction de capacités en gare et en piste engendrée par les travaux en gare (implantation du *Control Baggage System* — CBS et la création de surfaces supplémentaires) et celles en piste (création d'un bâtiment de piste) et par l'ouverture du marché,
 - l'impossibilité physique d'admettre un second prestataire pour l'assistance en piste (services catégories 3 et 5),
 - la conséquence négative de l'ouverture du marché sur la qualité des services prestés.

⁽¹⁾ Arrêté du 22 décembre 1998 portant limitation à l'accès au marché de l'assistance en escale pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle, *Le Journal Officiel*, numéro 302 du 30 décembre 1998, page 19950.

A. L'aérogare CDG 2

(15) L'aérogare CDG 2 est actuellement dotée de 5 terminaux (A, B, C, D, et F 1) et permet de traiter 24,5 millions de passagers, soit 70 % du trafic de l'aéroport, correspondant à 247 400 mouvements annuels⁽¹⁾. Cette aérogare accueille le trafic de la compagnie Air France basée principalement aux terminaux C et F 1 ainsi que de près de trente autres compagnies. Le taux d'avions au contact à CDG 2 est de 45 à 50 %, ce qui est assez faible en comparaison avec celui de l'aérogare CDG 1 (93 % en contact). Le nombre d'avions en aire éloignée (*remote-sensing positions*) ainsi que les phénomènes de multiplication des petits porteurs dus à la présence du *hub* d'Air France entraînent une activité importante en ce qui concerne le transport des passagers. C'est cette catégorie de services — le transport des passagers entre l'avion et l'aérogare (partie du point 5.4 de l'annexe de la directive) — qui fait l'objet de la dérogation concernant CDG 2.

A.1. Le transport des passagers

(16) Cette opération de transport des passagers en aire éloignée est effectuée:

— par 47 autobus de type classique faisant la navette entre l'aire au pied de l'avion et les salles d'embarquement ou d'arrivée (une par terminal),

— par 15 aérobuses (plus 2 aérobuses pour la maintenance) avec un système élévateur permettant d'embarquer et/ou débarquer les passagers directement à la porte de l'avion d'une part et aux aires du premier étage des terminaux d'autre part. Ce système, choisi à l'époque de la construction de l'aérogare qui est adaptée à ce genre d'opérations, permet à la fois de se passer de passerelles au pied de l'avion et d'assurer un transport sûr des passagers par tous les temps. En revanche, il constitue un système lourd et d'un coût de revient très onéreux, nécessitant des voies de roulement hors gabarit et une qualification particulière pour la conduite. Il n'est actuellement utilisé qu'à CDG 2 et dans quelques aéroports d'Amérique du Nord, comme Montréal, en raison des conditions climatiques, et sa production est aujourd'hui arrêtée en ce qui concerne les gabarits utilisés à Paris.

(17) Le service d'aérobuses traite 54 % des passagers en aire éloignée à CDG 2, ce qui correspond à 38 % des mouvements avions relatifs à cette aérogare. Priorité est en effet donnée au transport des passagers long-courriers.

(18) Les opérations de transport sont assurées

— en ce qui concerne les aérobuses: par du personnel de l'aéroport spécialement formé à ce genre de conduite,

— pour les bus classiques: par un sous-traitant de l'aéroport dans le cadre d'un appel d'offres.

(19) Toutefois, les deux entités sont régulées à partir d'un même poste de commandement; le manque de portes d'accès ou de débarquement à certaines périodes de la journée oblige actuellement l'aéroport à opérer une totale coordination des moyens de transport à cette aérogare.

(20) Depuis le 1^{er} janvier 1999, ADP s'est retiré du marché en ce qui concerne le transport des passagers aussi bien sur l'aéroport d'Orly qu'à CDG à l'exception de CDG 2 qui fait l'objet de la dérogation. Pour cette dernière partie, ADP prévoit également de ne plus être prestataire dès la fin de la période prévue par la dérogation.

(21) Outre le rappel de l'extrême difficulté d'obtenir de nouveaux aérobuses et de la diminution prochaine du marché considéré en raison de l'amélioration importante envisagée en ce qui concerne les taux de contact, le dossier présenté par les autorités françaises est basé sur les problèmes d'espace de stationnement des véhicules, de capacité d'embarquement et débarquement, de saturation des aires de trafic.

A.2. Le stationnement du matériel

(22) Selon les autorités françaises, le seul parc de stationnement actuel, d'une emprise de 1 054 m², est situé autour de l'atelier des aérobuses. Celui-ci est installé dans la partie centrale du côté nord de l'aérogare et oblige les véhicules à traverser les voies de circulation avions. De plus, étant éloigné de la régulation centrale des opérations et du local des chauffeurs situé dans le terminal A, il ne peut être véritablement utilisé que pour des stationnements de longue durée (pendant la nuit) et non dans le cadre d'un stationnement d'attente.

(23) Ce parc permet le stationnement théorique, c'est-à-dire en ne tenant compte que de l'emprise au sol des engins, de 30 autobus et de 2 aérobuses en maintenance à l'atelier.

(24) Le stationnement des autres véhicules, soit les aérobuses en exploitation ainsi que 17 autobus, est réparti le long des aires de trafic et de la route de service qui longe les terminaux au niveau des terminaux A, B et occasionnellement D dans des conditions parfois limites de sécurité.

⁽¹⁾ Année 1997.

- (25) Compte tenu de l'emprise au sol des aérobuses (77 m²) et des autobus (30 m²) et de la surface de manœuvre minimale nécessaire pour les engins, évaluée à 2 mètres pour les aérobuses et 1 mètre pour les autobus classiques entraînant une surface dynamique respective de 137 m² et 42 m², le besoin global en surface pour parquer les véhicules est estimé à 4 303 m² à l'aérogare CDG 2.
- (26) Le déficit actuel en place de stationnement pour parquer peut donc être évalué, pour les 17 bus et les 15 aérobuses restants, à 1 665 m² en surface statique, correspondant en fait à 2 769 m² dynamiques en tenant compte du besoin minimal pour la manœuvre. Compte tenu de l'éloignement du parc atelier qui ne permet que du stationnement longue durée, l'aéroport estime que le besoin opérationnel de stationnement dans des conditions de sécurité normale est en fait porté à plus de 4 000 m².

A.3. La capacité d'embarquement et débarquement

- (27) Les opérations d'embarquement et débarquement au niveau de l'aérogare sont effectuées:
- pour les aérobuses:
 - par des doubles portes situées sur les pré-passerelles au niveau +1 grâce à la possibilité d'élévation des aérobuses;
 - pour les bus:
 - soit par les salles spécialisées au niveau 0 : une seule salle par terminal,
 - soit au pied des escaliers des pré-passerelles; ce système étant par ailleurs préjudiciable à la fois à la qualité de service aux passagers et à la sécurité sur les aires de trafic.
- (28) Plus particulièrement, le terminal C ne peut accueillir pour l'embarquement que des aérobuses, rendant ainsi impossible l'embarquement des passagers par bus classiques.
- (29) D'autre part, les affectations entre aérobuses et bus classiques dépendant en grande partie du type d'avion à traiter et de l'heure à laquelle il doit être traité, les changements fréquents des positions avions obligent à une coordination complète et centralisée des affectations des bus et aérobuses tant que la dualité des moyens de transport subsistera. Cette coordination est en effet centralisée afin de permettre l'optimisation de l'utilisation des capacités disponibles à tout moment au terminal ainsi qu'aux positions de piste.

A.4. La saturation des aires

- (30) Le dossier présenté par les autorités françaises montre, en tenant compte d'une part des surfaces disponibles et d'autre part des véhicules impliqués exprimés en unités de trafic, que les véhicules de transport de passagers sur les aires disposent de 1,6

fois plus de place pour circuler et stationner à CDG 1 qu'à CDG 2. Cela s'explique par les surfaces disponibles, les types de véhicules [pas d'aérobuses mais des bus classiques et des bus articulés ⁽¹⁾ à CDG 1] et les besoins en véhicules moindres à CDG 1 en raison du taux de contact important dans cette aérogare.

- (31) De même, le rapport entre les surfaces relatives aux routes de services ⁽²⁾ démontre des conditions dégradées à CDG 2 comparées aux possibilités de CDG 1 (1,1 fois plus d'encombrement à CDG 2) et ce même en admettant dans la comparaison une densité de matériel de piste identique au niveau des deux aérogares, ce qui n'est pas le cas puisque le meilleur taux de contact à CDG 1 permet une économie de certains matériels de piste.
- (32) Selon le rapport présenté, le développement d'aires de stationnement est empêché au nord par la traversée des voies de circulation et la limite de la zone contrôlée, et au sud par les voies de circulation et les pistes.
- (33) À l'ouest le problème est semblable avec le satellite du terminal A. Seul, un développement à l'est apparaît possible. Toutefois, la Zone de construction des terminaux F et E obligerait à repousser le stationnement au-delà de cette zone (zone Grand Large). Un parc de stationnement dans cette partie de l'aéroport ne pourrait toutefois être utilisé que pour des stationnements de nuit ou pour les autobus en disponibilité car l'éloignement des locaux de régulation et des salles de repli, qui obligerait notamment un transport par voiture des chauffeurs, n'est pas compatible avec les impératifs de disponibilité du service des bus.
- (34) Le rapport fait ressortir qu'à l'heure actuelle, le stationnement des véhicules le long des terminaux ou des postes de stationnement avions n'apparaît déjà pas satisfaisant avec un seul intervenant,

⁽¹⁾ Considérant une unité de transport par rapport à la surface au sol des véhicules on obtient l'échelle de pondération suivante: bus classique: 30 m² = 1 UT; bus articulé: 63 m² = 2,1 UT; aérobuses: 77 m² = 2,56 UT.

Le parc de CDG 1 représente 0 UT, vu que tous les bus, qui circulent à CDG 1 et à T9 sont stationnés à T9. Le Parc de CDG 2 représente 90,5 UT (2,56 × 15).

Les surfaces des aires de circulation:

— CDG 1: 376 170 m², CDG 2: 674 800 m²,

— CDG 2: $\frac{674\,800\text{ m}^2}{90,5\text{ UT}} = 7\,456\text{ m}^2/\text{UT}$;

CDG 1: $\frac{376\,170\text{ m}^2}{31\text{ UT}} = 12\,134\text{ m}^2/\text{UT}$.

⁽²⁾ Les surfaces des routes de service:

— CDG 1: 52 000 m², CDG 2: 134 000 m²,

— CDG 2: $\frac{134\,000\text{ m}^2}{90,5\text{ UT}} = 1\,480\text{ m}^2/\text{UT}$,

CDG 1: $\frac{52\,000\text{ m}^2}{31\text{ UT}} = 1\,677\text{ m}^2/\text{UT}$.

entraînant notamment des difficultés non seulement de stationnement du matériel au niveau des postes de contact mais aussi de circulation dans cette aire, notamment aux heures de pointe du *hub* de la compagnie Air France. L'ouverture du marché de l'assistance pour les autres opérations «côté piste» ne fait que réduire la place disponible dans cette zone et renforcer le problème. Selon le rapport présenté, la venue d'autres opérateurs pour le transport des passagers n'apparaît donc pas possible pour l'instant.

- (35) L'augmentation des surfaces de stationnement ne peut donc, selon le dossier présenté, être conduite qu'au-delà de la zone de travaux du terminal F. Le parking actuel autour de l'atelier ne peut être agrandi au niveau de la zone réservée et le stationnement des véhicules de CDG 2 sur les aires de CDG 1 et de T 9 n'apparaît pas opérationnel en raison de l'éloignement.

B. L'aérogare T 9

- (36) Située à l'est de CDG 1 et au nord de la zone d'affaires, l'aérogare T 9 a été définitivement aménagée en 1991 pour faire face au développement du trafic *charter*. Elle répondait au besoin impérieux d'accueillir la pointe de trafic d'été à laquelle les installations provisoires de toile de l'aéroport d'Orly ainsi que les nouveaux aménagements de cet aéroport ne permettaient plus de faire face.

- (37) L'aérogare T 9 a pour particularité:
- de ne pas être comparable en ordre de grandeur avec CDG 1 et CDG 2 qui ont traité respectivement 9,7 millions et 24,1 millions de passagers en 1997 alors que 1,5 million seulement passait par T 9,
 - de ne traiter que du trafic *charter*, ce qui a pour conséquence de réaliser un tiers du trafic annuel sur les seuls mois de juillet et août et de concentrer la moitié du trafic de la semaine sur le week-end,
 - de n'avoir, jusqu'à récemment, qu'une structure pour partie légère (type Algéco) défavorisant son utilisation par rapport aux autres terminaux.

- (38) Depuis plusieurs années, l'administration des équipages (points 1 et 9), le départ au casque (point 5.3) le commissariat (*catering*, point 11) et sa mise à bord (point 5.7), le nettoyage (point 6), le carburant (point 7) ainsi que l'entretien en ligne (point 8) sont déjà effectués par plusieurs prestataires. De même, une compagnie aérienne fait déjà son auto-assistance pour les opérations en piste concernées par la

dérogation (point 5) ainsi que pour son carburant. Enfin, depuis le 1^{er} janvier toutes les opérations, à l'exception de celles touchées par la dérogation, sont ouvertes à la concurrence en application des dispositions de la directive et de la réglementation française la transposant.

- (39) Le rapport présenté par les autorités françaises fait ressortir un manque accru d'espace depuis plusieurs années dans cette aérogare en raison du développement important du trafic *charter* sur l'aéroport. Ce développement a conduit à une saturation rapide des infrastructures empêchant un traitement correct des passagers. La création d'espaces supplémentaires visant à l'augmentation de la capacité de l'aérogare entraînerait, de plus, de nouvelles contraintes d'espace durant la phase des travaux.
- (40) C'est sur ces contraintes temporaires, prévues pour la durée des travaux en cours, qu'est basée la dérogation concernant l'aérogare T 9 pour les opérations d'assistance passagers (point 2 de l'annexe de la directive), l'assistance bagages (point 3) et les opérations en piste (point 5 à l'exception du point 5.3 concernant les communications entre l'avion et le prestataire).

B.1. La saturation des installations existantes

- (41) L'aérogare T 9, prévue de conception simple et avec des espaces d'attente importants pour répondre aux exigences du trafic *charter* (groupes, longue attente à l'embarquement, nombreux accompagnants) a difficilement fait face à la croissance remarquable du trafic non régulier sur les aéroports parisiens, passé de 3,5 millions de passagers en 1990 à 4,2 millions en 1996, et qui a notamment obligé l'aéroport à traiter plus de 55 000 passagers en débordement sur d'autres aérogares.
- (42) Selon le dossier présenté, le problème provient essentiellement de la concentration du trafic sur les mois d'été. Les prévisions de trafic de pointe, basées sur la situation extrême pendant les heures de pointe d'été, font apparaître une saturation complète des installations. La saturation des installations pendant la période d'été entraîne de nombreux incidents, en particulier le week-end en raison de l'impossibilité d'accueillir tous les passagers à certaines heures.
- (43) Les autorités aéroportuaires ont décidé d'agrandir l'aérogare pour faire face à ce trafic. Une première phase de travaux a été engagée en 1997 et a permis l'ouverture d'un hall supplémentaire à la fin avril 1998 afin notamment de faire face de manière

urgente aux besoins inhérents à la coupe du monde de football. Une seconde phase de travaux lui succède et a pour but d'accroître les surfaces disponibles pour prendre en compte les effets de la directive. Par ailleurs, le transfert de la compagnie Star Airlines à CDG 1 a permis d'améliorer temporairement la situation.

(44) Depuis avril 1998, l'ancienne aérogare a donc été aménagée en hall de départ, le nouveau hall étant dès lors réservé aux arrivées. Au départ, à la zone internationale avec 20 comptoirs d'enregistrement (+ 2 comptoirs hors format), ont été ajoutées 14 banques. Ces dernières devraient aussi permettre de traiter du trafic Schengen en croissance régulière depuis quelques années. Cette croissance oblige l'aéroport à créer des installations spécifiques, au niveau notamment de l'embarquement, afin d'assurer la qualité du traitement des passagers.

(45) Le manque d'espace a également conduit l'aéroport à recourir pour près de 800 m² (dont 700 m² côté piste) à des structures temporaires (du type Algéco) qui permettent d'abriter plus de 46 % des besoins en bureaux, salles de repli du hall, locaux administratifs et poste de commandement des bus servant au transport des passagers jusqu'aux avions.

(46) Le déficit en surfaces de locaux est actuellement évalué par les autorités de l'aéroport à 1 600 m².

(47) Avec les travaux effectués jusqu'à présent, les surfaces dédiées aux activités sont aujourd'hui de 600 m² en aérogare (dont 500 m² pour l'assistance) et de 700 m² (dont 600 m²) en piste.

(48) Les nouveaux aménagements ont donc permis dans une première phase, aujourd'hui achevée, de créer les ressources nécessaires au traitement du trafic par la mise en place des banques d'enregistrement, des tapis bagages et des salles d'embarquement. La seconde phase des travaux, correspondant à la période de la dérogation, est destinée à la création de surfaces nécessaires au fonctionnement des prestataires et usagers faisant leur auto-assistance.

(49) En ce qui concerne le traitement des bagages, l'aérogare T9 a été dotée dès juin 1997 d'un système de contrôle de bagages de soute à 100 %. Les travaux destinés à étendre le système de contrôle à l'ensemble des installations de départ depuis le «réaménagement» de l'aérogare — plus particulièrement «en façade sud» à l'arrière des 14 nouvelles banques — nécessitent une neutralisation partielle des surfaces le long de la façade sud du hall départ, entraînant des contraintes au niveau des surfaces mais aussi de la circulation dans cette zone et ne

permettant pas, selon les autorités françaises, pendant la période des travaux qui doit se poursuivre durant toute l'année 1999, la venue d'un opérateur supplémentaire.

III. POSITION DES PARTIES INTÉRESSÉES

(50) À la suite de la publication du résumé de la notification de la demande de dérogation des autorités françaises, la Commission n'a pas reçu d'observation particulière des parties intéressées.

IV. L'ÉVALUATION DE LA DÉROGATION À LA LUMIÈRE DES DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE 96/67/CE

1. Les règles en vigueur en matière d'assistance

1.1. *Les possibilités de limitation de l'accès au marché*

(51) La directive 97/67/CE prévoit une ouverture différenciée du marché en fonction à la fois de la manière dont l'opération d'assistance est assurée (auto-assistance ou prestation aux tiers) et de l'importance du trafic sur l'aéroport.

(52) Les règles générales d'exercice de l'auto-assistance et de prestation aux tiers des services désignés dans la notification des autorités françaises sont établies par les articles 6 et 7 de la directive. Ces règles ont été reprises dans les dispositions de l'article 1^{er} du décret français du 5 janvier 1998 modifiant le code de l'aviation civile et transposant la directive. Aux termes de dispositions de la directive, l'État membre peut limiter jusqu'à un minimum de deux le nombre de prestataires ou d'usagers faisant de l'auto-assistance en ce qui concerne certaines catégories de services référencées aux points 3, 4, 5 et 7 de la directive.

(53) Cependant, lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponible, notamment en fonction du taux d'utilisation ou de l'encombrement des surfaces, entraînent une impossibilité d'admettre un nouveau prestataire et/ou d'autoriser l'exercice du droit à l'auto-assistance au degré prévu par la directive, l'État membre concerné peut, sur base de l'article 9 et suivant les catégories concernées, limiter ou même réserver à un seul opérateur la prestation de services aux tiers et/ou interdire ou limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance.

(54) Toutefois, aux termes de l'article 9, paragraphe 2, une telle dérogation doit:

- préciser la ou les catégories de services pour lesquelles la dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité qui la justifient,
- être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

(55) En outre, selon les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, elle ne doit pas:

- porter indûment préjudice aux objectifs de la directive,
- donner lieu à des distorsions de concurrence,
- être plus étendue que nécessaire.

(56) Ainsi que la Commission l'a rappelé dans ses décisions du 14 janvier 1998 concernant les aéroports de Francfort et de Düsseldorf⁽¹⁾, le principal objectif de la directive est de libéraliser les services d'assistance en escale. Les limitations imposées aux tierces parties consistent en des restrictions à la liberté de ces parties de fournir de tels services. Par analogie avec les mesures étatiques restreignant la liberté de prestation de services⁽²⁾, les mesures susceptibles d'exclure ou d'interdire les activités des prestataires de services — ou celles des usagers désirant effectuer leur propre assistance — même si elles s'appliquent indistinctement aux prestataires ou usagers nationaux et à ceux des autres États membres, doivent «être propres à garantir la réalisation de l'objectif qu'elles visent et ne pas aller au-delà de ce qui est nécessaire pour qu'il soit atteint. En d'autres termes, il faut que le même résultat ne puisse pas être obtenu par des règles moins contraignantes.» (Point 15 des motifs de l'arrêt)⁽³⁾.

(57) C'est à la lumière des principes de nécessité et de proportionnalité qu'il convient d'examiner si la disposition nationale en espèce (l'arrêté du 22 décembre 1998 portant limitation à l'accès au marché de l'assistance en escale pour l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle) contient des restrictions

à la libre prestation des services et, dans l'affirmative, si celles-ci peuvent trouver une justification par des exigences impérieuses d'intérêt général⁽⁴⁾.

1.2. La procédure

(58) Comme rappelé dans ses différentes décisions⁽⁵⁾ sur l'application de l'article 9 de la directive, la Commission doit faire porter son examen sur:

- l'existence et l'étendue des contraintes justifiant la dérogation et l'impossibilité d'ouverture au degré prévu par la directive; seules les contraintes d'espace et/ou de capacité pouvant être prises en considération,
- le plan de mesures appropriées visant à surmonter les contraintes; ce plan devant être crédible et inconditionnel et comporter un calendrier d'exécution desdites mesures,
- la conformité aux principes mentionnés à l'article 9, paragraphe 2, et concernant le respect des objectifs de la directive, l'absence de distorsion de concurrence et l'étendue de la mesure.

(59) L'octroi d'une dérogation n'a pas pour objectif de laisser d'une manière générale à l'aéroport un temps d'adaptation supplémentaire à celui déjà accordé par l'article 1^{er} de la directive. Il doit permettre à l'aéroport de surmonter les contraintes particulières qu'il peut rencontrer lors de l'ouverture du marché. Toute dérogation doit donc être examinée en fonction des contraintes particulières alléguées pour justifier l'impossibilité d'ouverture dans les délais impartis. De plus, conformément à la jurisprudence de la Cour, toute exception est d'interprétation stricte et la portée d'une dérogation doit être déterminée en tenant compte des finalités de la mesure en question⁽⁶⁾. C'est en fonction de ces différentes considérations que doit être examinée la présente dérogation.

(60) La Commission a, conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 4, de la directive, procédé à un examen approfondi des contraintes invoquées en matière d'espace et de capacité, de l'adéquation à ces contraintes de la décision prise par les autorités françaises et des mesures avancées pour les surmonter. Elle s'est appuyée dans son examen sur le dossier présenté par les autorités françaises ainsi que sur la visite qu'elle a faite de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle suite à la notification des autorités françaises et a enfin bénéficié de l'expertise technique effectuée à sa demande par la société

⁽¹⁾ Décisions 98/387/CE et 98/388/CE de la Commission JO L 173 du 18.6.1998, p. 32 et 45.

⁽²⁾ Arrêts du 25 juillet 1991, affaire C-288/89, *Mediawet-Collectieve Antenne voorziening Gouda*, Recueil 1991, p. I-4007, et affaire C-76/90, *Säger/Dennemeyer*, Recueil p. I-4221.

⁽³⁾ Voir en particulier l'arrêt du 25 juillet 1991, affaire C-288/89, *Mediawet-Collectieve Antenne voorziening Gouda*, Recueil 1991, p. I-4007, points 10 à 16 des motifs.

⁽⁴⁾ Communication interprétative de la Commission concernant la libre circulation transfrontalière des services, JO C 334 du 9.12.1993, point III 2.

⁽⁵⁾ Décisions 98/387/CE et 98/388/CE de la Commission concernant les aéroports de Francfort et de Düsseldorf (JO L 173 du 18.6.1998, p. 32 et 45).

Décisions 98/630/CE, 98/631/CE et 98/632/CE de la Commission concernant les aéroports de Cologne, Stuttgart et Hambourg (JO L 300 du 11.11.1998, p. 25, 33 et 41).

⁽⁶⁾ Voir notamment arrêts du 20 avril 1978, affaires jointes 80/77 et 81/77, Recueil 1978, p. 927, et du 25 juin 1992, *British Gas*, affaire C-116/91, Recueil 1992, p. I-4071, point 12.

AEROTEC Aviation Ground Handling & Management Consultants. Les conclusions de cette expertise technique intitulée *Access to Aircraft Ground Handling Market at Community Airports-Paris (CDG)* ont été remises à la Commission en mars 1999. La Commission a enfin pris en compte les remarques faites par Aéroports de Paris et les autorités françaises sur la présente évaluation et qui ont été communiquées par les autorités françaises les 19, 25 et 26 mars 1999.

2. L'examen de contraintes invoquées par les autorités françaises

- (61) La dérogation concerne des catégories de services différentes dans deux aéroports distinctes et non comparables que ce soit par leur situation, leur taille ou leur type de trafic. Il convient donc d'examiner de manière séparée chacune des situations.
- (62) De manière générale, les autorités françaises rappellent que la capacité et la disponibilité au niveau de l'aéroport dans son ensemble ne doivent pas occulter des problèmes d'espace pour le stationnement des matériels particuliers d'assistance en escale en certains points spécifiques de l'aéroport; ces matériels devant obligatoirement stationner à proximité de leurs aires opérationnelles.
- (63) Il est clair que, dans la mesure du possible, la recherche d'espace pour le matériel et les opérations d'assistance doit, en priorité, se faire à proximité des aéronefs, c'est-à-dire aux alentours des terminaux. Toutefois, il ne s'agit que d'une priorité. Les dispositions de la directive prévoient que les autorités de l'État membre doivent démontrer qu'il est impossible d'ouvrir le marché au niveau requis. L'État membre doit alors démontrer l'absence d'espace permettant d'assurer le stationnement du matériel pour les opérations envisagées sans expressément poser des critères de qualité pour chaque emplacement dès lors que le bon fonctionnement de l'aéroport n'est pas affecté.

CDG 2

- (64) La visite des services de la Commission et l'expertise menée à sa demande ont confirmé que l'aéroport CDG 2 connaît deux types d'opérations de transport des passagers, celle de transport par les autobus (*Mobile Lounge*) et celles de transport par bus classiques et bus articulés. En principe, du point de vue opérationnel les deux types de transport sont substituables entre eux. Comme déjà mentionné, les trois types de bus diffèrent en matière de construction et de besoin d'approvisionnement en énergie (autobus : électricité). Or, toutes les aires d'arrivée (pré-passerelles) ne permettent pas d'utiliser des autobus et des bus classiques en même temps. À l'heure actuelle, les autobus permettent d'effectuer des opérations d'embarquement et de débarquement sur 23 pré-passerelles, tandis que les opérations d'embarquement (unique-

ment) par bus classiques se font sur 18 rotondes de passerelles. Pour le débarquement par bus classiques ADP opère à partir de 5 salles spécialisées.

- (65) Par contre, la possibilité d'effectuer des opérations d'embarquement et de débarquement par bus classiques n'existe pas complètement dans le terminal C. Comme déjà mentionné (considérant 28 de la présente décision) ce terminal ne peut être desservi à l'embarquement que par des autobus. Doté seulement de pré-passerelles, le terminal ne dispose pas des portes et des escaliers qui permettraient l'embarquement des passagers par bus classiques. La configuration de ce terminal présente une spécificité technique, qui rend actuellement impossible l'utilisation des bus classiques pour le transport des passagers entre l'aérogare et l'aéronef et implique ainsi une utilisation obligatoire des autobus à l'embarquement; le débarquement pouvant par contre se faire par bus classique au niveau 0 à hauteur de la salle de débarquement. Ce fait constitue donc une contrainte de capacité significative qui empêche la venue d'un prestataire ou d'un auto-assistant avant que la configuration du terminal ne soit modifiée pour permettre l'utilisation de tout type de bus pour le transport de passagers.
- (66) En ce qui concerne les autres terminaux à CDG 2, tout en reconnaissant que l'aérogare connaît des périodes de pointe significatives, les autorités françaises n'ont pas pu démontrer que tout espace disponible était utilisé. D'une part, elles présentent l'argument selon lequel les surfaces disponibles (1 054 m²) ne représentent qu'une partie de besoins globaux (4 303 m²). D'autre part, elles affirment qu'elles supprimeront déjà en 1999 8 autobus et ajouteront 27 bus classiques aux 47 existants. La suppression de 8 autobus signifie un gain de surface dynamique de 1 096 m² (8 x 137 m²) tandis que l'ajout de bus classiques engendrera un besoin supplémentaire d'espace dynamique de 1 134 m² (27 x 42 m²). Cependant les autorités françaises n'ont pas démontré comment elles envisageaient de gérer le stationnement (de longue et/ou de courte durée) de la flotte supplémentaire.
- (67) Les autorités françaises maintiennent qu'à cause des opérations de *hub* d'Air France à cette aérogare et de la réduction du nombre des autobus, il est nécessaire d'assurer les opérations avec des bus classiques supplémentaires, et que cela exige une coordination centralisée afin d'assurer la flexibilité (changement de plan d'opérations à la dernière minute) et la qualité du service presté. De même, l'arrivée d'un autre prestataire ne permettrait pas une telle coordination. Tout en reconnaissant que la coordination peut être nécessaire pour une plus grande efficacité des opérations, notamment en cas de retard et/ou de changement de plan de dernière minute, il appartient à l'aéroport d'assurer par des moyens appropriés une gestion rigoureuse des

opérations des bus pour éviter les perturbations opérationnelles sur les aires de circulation. Une telle gestion est pratiquée dans les aéroports déjà ouverts à la concurrence et résulte du droit normal d'administration et de supervision de l'aéroport qui peut imposer des règles à tous les opérateurs présents afin d'assurer un bon fonctionnement du système. Les autorités françaises n'ont pas démontré que la présence d'un seul opérateur au niveau du terminal C n'était pas compatible avec le bon fonctionnement du système sur l'ensemble de l'aérogare et qu'une telle coordination n'était pas réalisable en cas d'ouverture du marché de l'assistance en escale dans les autres terminaux de cette aérogare.

- (68) Les autorités françaises maintiennent également que tout auto-assistant et autre prestataire de service de transport de passagers n'utiliserait pas d'aérobuses mais seulement des bus classiques, vu que les aérobuses ne sont plus en fabrication, et engendrerait ainsi des graves conséquences pour ADP (augmentation des coûts d'entretien des aérobuses). Cet argument ne peut être accepté: d'abord, parce qu'il n'explique ni le manque de capacité de stationnement ni un lien inexorable avec la saturation des aires de circulation et de routes de services. Deuxièmement, parce que cet argument n'a aucun impact sur la capacité de traitement en termes de passagers. Comme il a été déjà indiqué, l'article 9 doit être interprété de manière restrictive et en tenant compte de la finalité de la mesure en question. L'objectif de la directive implique que seules les contraintes mentionnées à l'article 9, qui sont en elles-mêmes des obstacles à l'application de la directive, peuvent servir de base pour une dérogation. L'impossibilité d'ouverture du marché doit résulter d'un fait indépendant de celui qui l'invoque. Or selon ADP; ce n'est pas seulement le manque d'espace en lui-même qui rend impossible la venue de tout nouvel opérateur à CDG 2 mais plutôt le fait que l'arrivée d'un nouvel opérateur augmente les coûts d'entretien des aérobuses.

- (69) La visite des services de la Commission et l'expertise menée à sa demande ont confirmé que les bus (aérobuses et classiques) ne doivent pas forcément être garés à côté du terminal qu'ils servent. À beaucoup d'aéroports tels que Heathrow, les bus utilisent des surfaces dédiées au stationnement de longue durée sur le périmètre de l'aéroport et sont

utilisés selon les besoins des usagers et/ou prestataires. Si cette capacité est utilisée de manière effective, les bus ne doivent être garés que pendant la période où ils ne sont pas opérationnels. Ces bus pourraient notamment être stationnés à l'est de la zone actuelle de travaux, au niveau des emplacements des futures aérogares F 3, E 3, F 4 et E 4 qui ne seront mises en service qu'entre 2005 et 2010.

L'arrivée d'un prestataire et/ou usager pratiquant l'auto-assistance ne perturberait pas la capacité de traitement du trafic de l'aérogare. En effet, on compte à présent 23 passerelles (jetées) et seulement 14 aérobuses utilisables à tout moment. L'argument présenté ne souligne que les conséquences commerciales que l'arrivée d'un prestataire ou auto-assistant engendrerait pour ADP; il n'y a aucune considération relative à l'encombrement d'utilisation des surfaces (passerelles et positions en aire éloignée) qui engendrerait de graves perturbations opérationnelles et mettrait en risque la capacité de traitement du trafic de l'aérogare. Selon les informations du dossier, 18 des 23 passerelles peuvent être utilisées uniquement pour l'embarquement, le débarquement se faisant à partir d'autres (5) passerelles. Les passerelles peuvent être utilisées en même temps par des aérobuses et des bus classiques. Même si un prestataire et/ou usager arrivait à traiter 20 % du trafic à l'aérogare (double de la part de marché estimée par ADP), l'augmentation en nombre des bus classiques n'aurait pas de graves conséquences ni de point de vue espace ni opérationnel. ADP avait planifié l'augmentation de la flotte de bus de 47 à 74 en 1999 (augmentation de 57 %) et la suppression partielle du nombre des aérobuses (il n'y aura que neuf aérobuses à la fin 1999). ADP n'entrevoit pas d'impossibilité pour le stationnement de ces bus supplémentaires.

Il n'est donc pas démontré qu'aux terminaux A, B, D et F, le nombre supplémentaire de bus classiques ne pourrait pas être opéré par un autre prestataire ou par un auto-assistant.

T 9

- (70) La visite des services de la Commission et l'expertise menée à sa demande ont confirmé la réalité des contraintes et la validité des arguments invoqués par les autorités françaises concernant l'assistance

aux passagers en gare, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'au système de tri (point 2 de l'annexe).

(71) En ce qui concerne les opérations de tri bagages et leur transport entre aéronef et terminal, la Commission a rappelé dans ses différentes décisions⁽¹⁾ que d'une manière générale, à l'intérieur du système de tri bagages le nombre de chariots nécessaire était fonction du nombre de vols à traiter et non du nombre d'opérateurs à l'intérieur du système. Toutefois dans certains cas particuliers, la configuration même de la salle de tri bagages empêche le croisement de tracteurs à l'intérieur de cette salle. Comme dans le cas de l'aéroport de Stuttgart, le fait que le local soit exigü, et à certains moments, encombré, ne peut être contesté. En raison de son exigüité le long du tapis bagages et de la porte unique qui oblige l'opérateur à opérer un demi-tour, il n'est pas possible d'admettre plus d'un tracteur à la fois dans la salle. Il appartient dès lors à l'aéroport de réguler la gestion des chariots à l'intérieur de cette salle; les autres chariots devant rester en attente à proximité de la porte⁽²⁾. Dans le cas particulier de l'aérogare T9, la salle de tri bagages étant insérée entre le hall départ avec son aire de dépose des passagers et le hall arrivée, il n'est pas possible de stationner du matériel supplémentaire de transport des bagages aux alentours du hall. Les surfaces à l'heure actuelle dédiées au stockage du matériel pour le transport bagages pour l'ensemble du terminal sont de 2 500 m² et sont actuellement complètement occupées. Un second prestataire aurait besoin d'une surface d'au minimum 500 m² supplémentaires. Les travaux en cours sur deux des trois côtés du hall donnant sur la piste et visant à agrandir le terminal. réduiront encore la surface disponible de 700 m² et constitueront ainsi une contrainte supplémentaire qui empêchera, pendant la période considérée, le stationnement du matériel d'un second opérateur sur les aires avoisinant le terminal.

(72) Des contraintes d'espace et de capacité existent donc pour justifier la décision des autorités françaises de réserver la prestation aux tiers à un seul opérateur et d'interdire l'auto-assistance pour l'opération de tri bagages et le transport des bagages entre le terminal et l'aéronef (point 3 et partie du point 5.4 de l'annexe de la directive).

(73) En ce qui concerne les autres opérations en piste visées par la dérogation, il est généralement reconnu que la présence de plusieurs opérateurs requiert un besoin en équipements supérieur à celui nécessaire en cas de prestataire unique et aussi un besoin supplémentaire d'espace pour parquer ces équipements. En effet si le besoin en équipements est, dans le cas du prestataire unique, lié au volume du trafic en heure de pointe de l'aérogare, il est dans un système ouvert à la concurrence nécessaire de prendre en compte l'heure de pointe de chacun des intervenants, qui ne coïncide pas nécessairement avec celle d'un prestataire unique. Donc, une situation de concurrence entraîne des besoins supérieurs en équipements et en espace pour leur stationnement.

Toutefois, durant les heures de calme et particulièrement la nuit où les équipements sont moins utilisés, les positions libres à l'aéroport peuvent en principe servir d'aires temporaires de stationnement des équipements. Il faut aussi tenir compte du fait que l'introduction de la concurrence entraînera une baisse des parts de marché de l'opérateur jusqu'à présent en position de prestataire unique, donc une baisse en besoin en matériel et équipements mais aussi en espace pour les parquer.

(74) Le tarmac de l'aérogare comporte à ce jour 14 positions de stationnement des aéronefs qui nécessitent des opérations de repoussage (positions TIPO — *taxi in push-out*). Les positions parking sont des positions MARS (*multi-aircraft remote stands*) permettant le stationnement en même temps de 8 à 14 aéronefs dépendant de leur taille/type et de la configuration du tarmac. Le stationnement est toujours *nose-in*. Les autorités françaises estiment qu'un nouvel opérateur avec une part de marché d'environ 10 % aurait la possibilité de traiter 2 000 mouvements par an. Or, les données soumises par ADP démontrent qu'en 1998 il y a eu 13 900 mouvements à cette aérogare; donc 10 % représentent 1 400 mouvements au maximum. ADP estime qu'un nouvel opérateur arriverait à traiter 3 aéronefs simultanément; les équipements pour une telle opération prendraient environ 1 000 m². Néanmoins, seulement 600 m² sont nécessaires pour le stationnement d'équipements qui doivent intervenir immédiatement auprès de l'aéronef. 10 mouvements d'aéronefs peuvent être traités par heure en période de pointe. En utilisant, les espaces disponibles autour des têtes des aéronefs de manière plus efficace on pourrait gagner une surface d'ordre de 1 800 m². Les normes et pratiques recommandées par l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) prévoient les

⁽¹⁾ Voir *infra* décisions de la Commission concernant les aéroports de Francfort, Stuttgart et Cologne/Bonn.

⁽²⁾ Voir *infra* en particulier décision concernant l'aéroport de Stuttgart.

espaces et leurs emplacements qui doivent être réservés pour les besoins de la sécurité et pour les équipements sur les «positions avions» en fonction des types d'aéronefs. La visite des installations a révélé que des espaces substantiels étaient encore disponibles pour parquer du matériel d'assistance aux alentours des têtes des aéronefs. De plus, en période de pointe, la plupart des équipements d'assistance sont en activité et n'ont donc pas besoin d'être parqués.

(75) Les autorités françaises affirment que, pendant les périodes de pointe, personnels et équipements en provenance de CDG 1 interviennent à T 9 pour assurer le traitement du trafic supplémentaire. L'argument d'ADP selon lequel les opérations en piste empêchent tout stationnement de matériel supplémentaire pour des raisons de sécurité ne peut être retenu car une telle situation est courante sur de nombreux aéroports internationaux sans poser de problème particulier. Une claire délimitation des emplacements ainsi qu'une supervision permettant de s'assurer que la position aéronef présente toutes les garanties de sécurité lors de l'arrivée de l'avion — et qui constitue une procédure normale de sécurité dans de nombreux aéroports avec des emplacements «nose-in» — permet de faire face à ce problème.

(76) Actuellement ADP utilise des installations d'«Algécos», qui abritent au total 800 m² de bureaux, locaux administratifs et salles de repli, représentant plus de 46 % des surfaces de bureaux. Il est accepté qu'au cours des travaux il n'y ait pas des surfaces supplémentaires pour des logements de bureaux et locaux administratifs d'un nouvel opérateur. Néanmoins, l'empilage de deux Algécos, comme déjà pratiqué dans d'autres chantiers de construction, y compris les aéroports, permettrait d'assurer des locaux pour ADP et un autre opérateur. De plus, ces installations ne doivent avoisiner les opérations qu'en distance raisonnable pour permettre l'accès à l'aérogare dans un temps utile pour la prestation des services concernés.

(77) Les autorités françaises n'ont donc pas démontré l'impossibilité d'admettre la venue d'un second prestataire pour les opérations en piste concernées (à l'exception du tri et du transport des bagages entre l'aéronef et le terminal) étant entendu que cet opérateur acceptera de se soumettre aux contraintes de stationnement et de logement ci-dessus rappelées.

3. Le plan de mesures

(78) Conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 2, de la directive, la dérogation doit être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter les contraintes invoquées.

Aérogare CDG 2

(79) Le plan présenté a pour objectif une amélioration nette des taux de contact à CDG 2, notamment par la construction des nouveaux terminaux F et E, permettant le traitement du trafic lié au *hub* d'Air France, principal générateur des pointes de trafic à CDG 2. Le taux de contact à l'issue des travaux envisagés est estimé entre 90 et 100 %, réduisant de manière considérable les besoins en véhicules et donc en surfaces de stationnement. En outre, de la place sera libérée au fur et à mesure de la disparition des zones de travaux sur CDG 2. De plus, les autobus vont être progressivement supprimés : en 1999: suppression des autobus aux terminaux B et D, qui engendrera une diminution de 15 autobus à présent à 9 autobus à la fin de l'année 1999 et une augmentation de bus classiques de 47 à présent à 74 à la fin 1999. En 2000: suppression de tous les autobus et stabilisation du nombre des bus classiques à 49.

(80) En ce qui concerne le terminal C, les autorités françaises prévoient des travaux importants (coût des ouvrages : 1,5 million d'euros) pour surmonter les contraintes invoquées. Elles envisagent de i) créer un escalier couvert pour le traitement des départs aux aires C 2 à C 12; ii) installer un escalator et un ascenseur permettant la montée en salle correspondance puis vers la zone des filtres d'arrivée aux aires C 0 à C 10 et iii) transformer la porte de débarquement autobus du côté ouest de la galerie arrivée. Ces travaux permettront à la fin de la période en question l'embarquement et le débarquement par bus classique et élimineront la présente contrainte technique de capacité.

Il en résulte que le plan présenté par les autorités françaises peut être considéré comme approprié pour surmonter les contraintes identifiées à ce terminal.

(81) En ce qui concerne les terminaux A, B, D et F, les contraintes présentées par les autorités françaises n'étant pas avérées, il n'est pas nécessaire d'examiner, de manière plus détaillée les mesures présentées pour surmonter ces mêmes contraintes.

Aérogare T 9

(82) Après la première phase de travaux achevée le 25 mai 1998 qui a permis de résoudre le problème des ressources pour faire face au trafic par la création du nouveau hall départ et de 14 banques d'enregistrement supplémentaires, la seconde phase comprendra:

- l'installation du système de contrôle des bagages-CBS en «façade sud»,
- la création d'infrastructures supplémentaires nécessaires aux activités d'assistance.

(83) Le plan prévoit:

- dans le hall départ:
 - le «réaménagement» de la zone publique de manière à éviter les croisements de flux de passagers,
 - la création de 30 m² de zone d'attente supplémentaire,
 - la création d'une surface de bureaux de l'ordre de 500 m²,
- dans le hall arrivée:
 - la possibilité de doubler les surfaces de tri-bagages,
- à l'extérieur:
 - la création d'un bâtiment de piste dont la surface devrait être de l'ordre de 2 000 m²,
 - la possibilité de disposer de 50 % de surfaces supplémentaires en aires de stockage.

(84) Ces travaux devraient permettre de satisfaire un besoin de surface en locaux (bureaux administratifs/ locaux d'exploitation) de l'ordre de 1 400 m² notamment en considération de la nécessité de reloger des Algécos, de répondre aux demandes en attentes ainsi qu'aux nouvelles demandes dues à l'application de la réglementation relative à l'assistance en escale.

(85) Une première phase d'adaptation des ressources (besoin de traitement de trafic de passagers) qui n'a pas créé de surfaces «privatives» supplémentaires a été terminée en mai 1998. Le plan présenté par les autorités françaises démontre que les surfaces existantes actuellement dédiées aux activités en aéroport et en piste de 1 300 m² (dont 1 100 m² dédiés aux services d'assistance en escale) passera à 2 700 m² (dont 2 100 m² dédiés aux services d'assistance en escale en avril 2000). Les surfaces qui seront créées seront dédiées aux usagers (compagnies, prestataires d'assistance, etc.). Il en résulte que le plan présenté par les autorités françaises peut être considéré comme approprié pour surmonter les contraintes identifiées à cette aéroport.

4. Le respect des critères définis à l'article 9, paragraphe 2, de la directive

(86) En ce qui concerne les objectifs de la directive, son titre même explique que l'objectif prioritaire est l'accès au marché. Néanmoins, son effet utile implique que cet accès soit réel. C'est à dire que «l'ouverture de l'accès au marché de l'assistance en escale est une mesure devant contribuer à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes

et à améliorer la qualité offerte aux passagers» (cinquième considérant de la directive). Donc, une ouverture qui contribuera dans ce sens également à améliorer les services offerts et les prix payés par des usagers facilitera l'achèvement des objectifs de la directive en introduisant une concurrence entre les prestataires.

(87) En ce qui concerne l'étendue des mesures, seules les contraintes de capacité relatives au terminal C de l'aéroport CDG 2 étant avérées, c'est uniquement en relation avec ce terminal qu'il convient d'examiner la proportionnalité de la mesure. À cet égard, l'ouverture immédiate du marché n'entraînerait pas une possibilité d'accès réelle. Les travaux envisagés par les autorités françaises sont indispensables pour transformer les aires de départ de façon nécessaire pour permettre l'embarquement des passagers par bus classiques. Compte tenu de la situation actuelle à ce terminal, la Commission estime que les mesures prises ne sont pas plus étendues que nécessaire et que les capacités disponibles ne permettent pas à ce terminal l'ouverture immédiate du marché au degré prévu par la directive.

Par contre, en ce qui concerne les autres terminaux de cette aéroport, les contraintes présentées par les autorités françaises n'étant pas avérées, il n'est pas nécessaire d'examiner de manière plus détaillée la proportionnalité des mesures présentées pour surmonter ces mêmes contraintes.

(88) En ce qui concerne l'aéroport T9, la dérogation accordée par les autorités françaises apparaît plus étendue que nécessaire dans la mesure où elle concerne les activités en piste, notamment le guidage d'avion, l'assistance à son stationnement, son chargement et déchargement, l'assistance au démarrage et le déplacement de l'avion, qui ne sont pas nécessairement liées ni au service d'assistance passagers ni au service du traitement des bagages en salle de tri et leur transport entre l'aéronef et le terminal, et pour lesquelles des contraintes d'espaces ont été avérées.

V. CONCLUSION

(89) L'aéroport de CDG 2 ne présente pas de problèmes structurels d'espace et de capacité qui empêchent toute ouverture du marché de l'assistance en escale en matière de transport des passagers sur l'ensemble de l'aéroport. Les autorités françaises n'ont pas démontré l'impossibilité complète d'ouvrir le marché pour ce service sur base de contraintes spécifiques d'espace ou de capacité. Toutefois, la configuration du terminal C justifie, pour la période considérée, de réserver la prestation de ce service uniquement à l'aéroport pour ce seul terminal.

(90) L'aérogare T 9 ne présente que partiellement des problèmes structurels d'espace et de capacité qui empêchent l'ouverture du marché d'assistance en escale au degré prévu par la directive. L'espace disponible et les travaux en cours visant à agrandir et améliorer le traitement de trafic à cette aérogare ne permettent pas d'admettre plus que deux auto-assistants et deux prestataires aux tiers en ce qui concerne l'assistance aux passagers. Également, l'espace disponible en ce qui concerne le tri des bagages et leur transport entre le terminal et l'aéronef ne permet pas d'admettre un second prestataire aux tiers. Par contre, il n'a pas été suffisamment démontré qu'ADP doit continuer à être l'unique prestataire d'assistance en escale pour le reste des opérations en piste, vu que le manque d'espace et de capacité n'affecte pas la prestation de ces services,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision de dérogation accordée à l'aéroport de Paris-Roissy-Charles-de-Gaulle et telle que notifiée à la Commission les 8 et 27 janvier 1999 est approuvée dans la mesure où la République française introduit les modifications suivantes:

— en ce qui concerne la prestation aux tiers des services d'assistance en piste en matière de guidage (point 5.1 de l'annexe), stationnement (point 5.2 de l'annexe),

chargement/déchargement (partie du point 5.4 de l'annexe), démarrage (point 5.5 de l'annexe) et déplacement des aéronefs (point 5.6 de l'annexe) à l'aérogare T 9, la décision prise sur base de l'article 9, paragraphe 1, point b), doit permettre l'ouverture du marché à un second prestataire aux tiers,

— en ce qui concerne la prestation aux tiers et l'auto-assistance en matière de transport des passagers (partie du point 5.4 de l'annexe) à CDG 2, la décision prise sur base de l'article 9, paragraphe 1, points b) et d), est supprimée pour les terminaux A, B, D et F.

Article 2

La République française notifiera à la Commission, avant son entrée en vigueur, la décision de dérogation modifiée conformément à l'article 1^{er}.

Article 3

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 27 avril 1999.

Par la Commission

Neil KINNOCK

Membre de la Commission