

II

(Actes non législatifs)

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2016/1698 DE LA COMMISSION

du 20 février 2014

concernant les mesures SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) mises à exécution par la France en faveur de l'aéroport de Marseille Provence et des compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport

[notifiée sous le numéro C(2014) 870]

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment l'article 108, paragraphe 2, premier alinéa, de ce dernier,

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

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles: et vu ces observations

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Le 8 mai 2006, la Commission a reçu une plainte, déposée par Ryanair, faisant état d'aides illégales consistant en une différenciation des redevances aéroportuaires applicables respectivement aux vols nationaux et aux vols internationaux. Par lettre du 21 juin 2006, la Commission a demandé à la France des renseignements sur les points soulevés par cette plainte.
- (2) Le 27 mars 2007, la Commission a reçu une deuxième plainte, datée du 15 mars 2007 et déposée par Air France, faisant état d'aides illégales accordées par le Conseil général des Bouches du Rhône (ci-après le «Conseil général»), à l'aéroport de Marseille Provence ainsi que d'aides illégales accordées par l'aéroport à Ryanair et à d'autres compagnies aériennes. Ces avantages consisteraient notamment en des redevances aéroportuaires réduites pour encourager des vols à partir de la nouvelle aérogare «Marseille-Provence 2» (ci-après l'«aérogare mp2»).
- (3) Par lettre du 27 novembre 2009, Air France a introduit une plainte portant sur des aides illégales accordées par plusieurs aéroports régionaux et locaux français, parmi lesquels l'aéroport de Marseille Provence.
- (4) Par une lettre du 13 juillet 2011, la Commission a notifié à la France sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) ⁽¹⁾.
- (5) La Commission a invité les intéressés à lui présenter leurs observations sur les mesures en question dans un délai d'un mois à compter de cette publication.
- (6) La Commission a reçu des observations le 13 décembre 2011 de la part de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence (ci-après «CCIMP») et le 15 décembre 2011 de la part de Air France, Ryanair, AMS, Association of European Airlines et la CCIMP. Par une lettre du 10 février 2012, elle a transmis ces observations à la France en lui offrant la possibilité de répondre dans un délai d'un mois. La Commission a reçu les observations de la France par une lettre du 12 mars 2012.

⁽¹⁾ JO C 334 du 15.11.2011, p. 8.

- (7) Elle a également reçu d'autres observations de la part de Ryanair en date des 13 avril 2012, 10 avril 2013, 20 décembre 2013, 17 janvier 2014 et 30 janvier 2014. Ces observations additionnelles ont été transmises par lettre à la France respectivement le 13 juillet 2012, le 3 mai 2013, le 9 janvier 2014 et le 4 février 2014. La France, dans leurs courriers du 17 juillet 2012, 4 juin 2013, 29 janvier 2014, et le 5 février 2014 a informé la Commission qu'elles ne formulaient pas d'observations.
- (8) La France a transmis des informations complémentaires à la Commission par courriers des 26 mars 2012, 10 avril 2012, 20 septembre 2012, 30 octobre 2013 et 24 décembre 2013 après que la Commission lui en a fait la demande par lettres des 23 février 2012, 12 juin 2012 et 20 novembre 2013.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES FAITS

2.1. LES PARTIES INTÉRESSÉES

2.1.1. L'AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE

- (9) L'aéroport de Marseille Provence est l'un des plus grands aéroports français, après les aéroports de Paris, de Nice et de Lyon. En 2012, l'aéroport a accueilli 8 295 479 passagers.

Tableau 1

Évolution du nombre de passagers

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trafic passagers mp1	5 859 480	6 008 466	6 028 292	5 907 174	5 619 879	5 799 435	5 990 703	6 483 863
Trafic passagers mp2	0	107 478	934 481	1 058 703	1 670 240	1 722 732	1 372 164	1 811 616
Trafic total	5 859 480	6 115 944	6 962 773	6 965 877	7 290 119	7 522 167	7 362 867	8 295 479

Source: Soumission de la France du 24 décembre 2013.

2.1.2. LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MARSEILLE-PROVENCE, CONCESSIONNAIRE DE L'AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE

- (10) En France, les chambres de commerce et d'industrie (ci-après «CCI») sont des établissements publics à caractère administratif. La CCI représente auprès des pouvoirs publics les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services. Ses missions et prérogatives sont fixées par la loi ⁽²⁾ et elle est soumise à la tutelle administrative ⁽³⁾ du gouvernement, par l'intermédiaire du Préfet de région. L'autorité de tutelle a accès de droit à toutes les séances des assemblées générales des chambres de commerce et d'industrie, et peut faire ajouter un ou plusieurs sujets à l'ordre du jour de ces instances. L'autorité de tutelle peut, le cas échéant, suspendre ou démettre de ses fonctions un membre de la CCI. Au minimum les décisions relatives au budget, au recours à l'emprunt ou à la signature de conventions avec des tiers ne sont exécutoires qu'après approbation de l'autorité de tutelle ⁽⁴⁾. La CCIMP gère ses filiales, en particulier l'aéroport de Marseille Provence et plusieurs organismes de formation. Ses filiales ne sont pas dotées d'une personnalité juridique propre ⁽⁵⁾. Cependant, il est tenu une comptabilité séparée pour les activités de l'aéroport. Les actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle.

⁽²⁾ Loi N° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises.

⁽³⁾ En droit français, la tutelle administrative est une forme de pouvoir exercée par une personne morale de droit public sur une autre. 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. Conformément à la Constitution et à la loi, la tutelle administrative ne concerne que le contrôle de légalité des actes adoptés par la personne morale sous tutelle.

⁽⁴⁾ Articles R.712-2 à R.712-11-1 du Code de Commerce.

⁽⁵⁾ Voir http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publique

- (11) Depuis 1934, la CCIMP gère l'aéroport de Marseille Provence en vertu d'une concession d'aménagement, d'entretien et d'exploitation accordée par l'État français, qui est le propriétaire de l'aéroport. En 1987, cette concession a été renouvelée pour trente ans ⁽⁶⁾.

2.1.3. LA COMMISSION CONSULTATIVE ÉCONOMIQUE DE L'AÉROPORT MARSEILLE PROVENCE

- (12) Le Conseil général des Bouches-du-Rhône, le Conseil régional Provence Côte d'Azur et la communauté urbaine Marseille Provence Métropole sont consultés sur la gestion de l'aéroport dans le cadre de la Commission Consultative Économique de l'Aéroport (ci-après «Cocoéco»). Cette commission a pour mission de formuler des avis sur le développement des investissements, le fonctionnement de l'aéroport, ainsi que sur les tarifs des prestations et services fournis par l'aéroport.
- (13) Selon le code de l'aviation civile, cette 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 aéroportuaires ainsi que sur les programmes d'investissement de l'aérodrome. Elle peut être consultée sur tout sujet relatif aux services rendus par l'exploitant de l'aérodrome.
- (14) La Cocoéco est composée d'un collège des usagers et d'un collège des exploitants, ce dernier comprenant le Président du Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur (PACA) ou son représentant, le Président du Conseil général des Bouches-du-Rhône ou son représentant et le Président de la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole ou son représentant.

2.2. LA NOUVELLE AÉROGARE «BAS TARIF» MP2

2.2.1. JUSTIFICATION DE LA CONSTRUCTION DE L'AÉROGARE MP2

- (15) À la suite de la perte de plus d'un million de passagers depuis 2001, principalement due à la concurrence du TGV Méditerranée sur l'axe Marseille-Paris, à l'attentat du 11 septembre 2001 et aux faillites de plusieurs compagnies aériennes (Sabena, SwissAir, etc.), l'aéroport Marseille Provence cherchait à redynamiser son trafic et à réorienter son développement vers des destinations européennes. Pour y parvenir, l'aéroport a décidé en 2004 d'installer une aérogare «bas tarif».
- (16) Pour l'installation de cette nouvelle aérogare, la CCIMP a décidé de transformer l'ancienne gare fret n° 1. Ce bâtiment a fait l'objet d'un reconditionnement à moindre frais en vue d'accueillir la clientèle bas tarif. Les travaux ont commencé en décembre 2005 et l'aérogare mp2 est entrée en fonction en septembre 2006.
- (17) La répartition du nombre de passagers (chiffres réalisés) entre les aérogares mp1 et mp2 de 2006 à 2013 est indiquée dans le tableau au considérant 9.

2.2.2. LES COMPAGNIES UTILISATRICES DE LA NOUVELLE AÉROGARE MP2

- (18) Afin d'évaluer l'intérêt des compagnies aériennes pour l'usage de l'aérogare mp2, la CCIMP a lancé, en 2004, un appel à projets à l'intention des compagnies aériennes. Les compagnies aériennes Air France, Ryanair et easyJet ont répondu. Le volume total des offres présentées par ces compagnies aériennes n'a pas excédé la capacité prévue de l'aérogare et dès lors, aucune sélection n'a été nécessaire.
- (19) Parmi les utilisateurs de l'aérogare mp2, Ryanair est le plus important mais la France a également mentionné, Bmibaby.com, Condor, easyJet, Jet4you.com, Myair.com.
- (20) Le 12 juillet 2004, Air France a remis un dossier de candidature pour l'aérogare mp2 à la CCIMP. Il indiquait que les passagers de «La Navette» (liaisons Marseille/Paris-Orly) pourraient éventuellement utiliser l'aérogare mp2. Air France proposait un programme de 19 vols par jour du lundi au vendredi, 14 vols le samedi, 18 vols le

⁽⁶⁾ Décret du 22 juillet 1987 portant concession de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation de l'aérodrome de Marseille-Marignane à la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, JO de la République Française du 29 juillet 1987, p. 8487.

dimanche en destination de Paris-Orly. Les négociations entre Air France et la CCIMP pour un transfert de la navette ont échoué. Air France voyait notamment deux obstacles: la limitation du trafic de l'aérogare mp2 à des vols «point à point» et le fait que l'aérogare ne devait accueillir que des vols nationaux et dans l'Union.

- (21) Selon les informations fournies par la France, toutes les compagnies aériennes souhaitant utiliser l'aérogare mp2 ont pu s'y installer

2.3. LES MESURES EXAMINÉES

- (22) La décision d'ouverture de la procédure a examiné les mesures suivantes:
- a) sur la période 2001-2010, une subvention à l'investissement d'un montant de 24,2 millions d'euros à la CCIMP, incluant une subvention à la construction de l'aérogare mp2, dont le montant s'élève à 7,577 millions d'euros;
 - b) sur la période 2001-2010, des flux financiers d'un montant de [...] (*) millions d'euros entre la CCIMP et le service général de la CCI;
 - c) la fixation du montant de la redevance passager sur l'aérogare mp2;
 - d) les redevances par passager réduites pour les vols nationaux;
 - e) la réduction des redevances aéroportuaires en lien avec la création de nouvelles lignes;
 - f) la réduction sur la redevance de stationnement de nuit;
 - g) le financement des activités de marketing;
 - h) le contrat d'achat d'espace publicitaire conclu avec Airport Marketing Services sans mise en concurrence ni publicité préalable;
 - i) la rentabilité de l'aérogare mp2, exposée par le plan d'affaires présenté par la CCIMP.

2.3.1. LES SUBVENTIONS À L'INVESTISSEMENT À LA CCIMP

- (23) D'après les informations dont dispose la Commission, l'investissement prévu pour la construction de la nouvelle aérogare mp2 a été financé par le biais d'une subvention du Conseil général des Bouches-du-Rhône à hauteur de 7,577 millions d'euros.
- (24) En outre, sur la période 2001-2010, la CCIMP avait reçu des subventions à l'investissement du Conseil général, du Conseil régional, de Marseille Provence Métropole, de l'État (la direction générale de l'aviation civile, rattachée au Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, ci-après la «DGAC») et du Fonds européen de développement régional (FEDER), pour un montant total de 16,624 millions d'euros. Du Conseil général, elle a reçu trois subventions pour l'extension et la restructuration de l'aéroport, dont les montants se sont élevés respectivement à 1,519 million d'euros, 210 000 EUR et 2,997 millions EUR. Le Conseil régional lui a accordé 3,616 millions d'euros pour l'extension et le développement de l'aéroport et 255 000 EUR pour l'aménagement de la zone cargo. Marseille Provence Métropole lui a versé une subvention de 889 000 EUR pour le développement du trafic international. L'État (DGAC) a financé l'inspection et le filtrage des bagages de soute pour 464 000 EUR ainsi que le renforcement de l'inspection/filtrage des bagages et l'acquisition de matériel de contrôle des bagages pour 5,032 millions d'euros. Enfin, le FEDER a subventionné le développement du fret aérien (aires de stationnement avions fret, route zone fret, réaménagement gares fret, viabilisation zone) à hauteur de 1,520 million d'euros.
- (25) En vertu de l'article 2, 1^o b et l'article 15, 1^o du Cahier des charges applicable à la concession de l'aérodrome de Marseille, les investissements sont à la charge du concessionnaire.

2.3.2. FLUX FINANCIERS ENTRE LA CCIMP ET LE SERVICE GÉNÉRAL DE LA CCI

- (26) Entre 2001 et 2010, les flux financiers échangés entre la CCIMP et le service général de la CCI se seraient élevés à [...] * millions d'euros.

(*) Information couverte par le secret professionnel.

2.3.3. LES REDEVANCES PAR PASSAGER RÉDUITES POUR LES UTILISATEURS DE L'AÉROGARE MP2

- (27) Les tarifs de la redevance par passager varient selon l'aérogare utilisée par les compagnies aériennes: plus bas pour celles qui utilisent l'aérogare «low cost» mp2, plus élevés pour celles qui utilisent l'aérogare mp1 (Halls 1-4). Ces tarifs sont arrêtés par décision de la CCIMP. Air France a contesté les tarifs initiaux sur l'aéroport de Marseille Provence pour 2006, 2007 et 2008 et ces derniers ont fait l'objet d'une annulation par le Conseil d'État.
- (28) Le 7 mai 2008, le Conseil d'État a annulé ⁽⁷⁾ les tarifs homologués de la redevance par passager applicables sur l'aérogare mp2 de l'aéroport de Marseille-Provence, à compter du 1^{er} juin 2006 ainsi que ceux applicables à partir du 1^{er} janvier 2007, et ce pour insuffisance de justification des éléments comptables pris en considération pour le calcul de la redevance. Dans cette affaire, le Conseil d'État n'a pas annulé les tarifs de la redevance par passager applicable à l'aérogare principale.
- (29) Le 26 décembre 2008, le Conseil d'État a annulé les tarifs de la redevance passager applicables à l'aérogare principale et à l'aérogare mp2 de l'aéroport de Marseille-Provence, à compter du 1^{er} janvier 2008.
- (30) Dans un arrêt du 15 mai 2009, le Conseil d'État a confirmé le refus d'homologation par les ministres compétents des tarifs applicables à l'aérogare mp2 à compter du 1^{er} janvier 2009.
- (31) À la suite de l'annulation de ces tarifs, la DGAC a fait réaliser par le Cabinet Mazars une étude, délivrée en novembre 2008, portant sur les méthodes d'affectation des coûts et des recettes et sur la tarification des deux aérogares. Sur la base de cet audit, la CCIMP a décidé de nouveaux tarifs de la redevance par passager, applicables rétroactivement. Ces tarifs rétroactifs concernent l'aérogare mp1 (halls 1 à 4), pour l'année 2008, et l'aérogare mp2, pour les années 2006 à 2008. Selon la CCIMP, ces nouveaux tarifs ont été fixés de manière à atteindre des taux de couverture similaires ⁽⁸⁾ des coûts de la fonction passager pour les aérogares mp1 et mp2.
- (32) Par décision du 25 mai 2009, la CCIMP a fixé les tarifs de la redevance par passager applicables à partir 1^{er} août 2009. Les autorités de tutelle s'étant opposées aux tarifs proposés par la CCIMP à compter du 1^{er} juillet 2010, le tarif du 1^{er} août 2009 a continué à s'appliquer.
- (33) Le 17 juillet 2009, Air France a déposé une requête devant le Conseil d'État visant à l'annulation de la décision de la CCIMP du 25 mai 2009 en ce qu'elle fixe les tarifs de la redevance par passager applicables rétroactivement sur les aérogares mp1 et mp2 à compter du 1^{er} janvier 2008 et d'autre part, les tarifs de la redevance par passager applicable à compter du 1^{er} août 2009.
- (34) Le 17 juillet 2009, Air France a également déposé une requête en référé. Le 28 juillet 2009, le Conseil d'État a suspendu le paiement de la redevance par passager à concurrence de 20 % pour les redevances dues au titre de l'année 2008 et à compter du 1^{er} juillet 2009. Dans l'attente d'un jugement au fond, cette suspension a été appliquée aux tarifs reconduits en 2010 et depuis le 1^{er} janvier 2011.
- (35) Le 14 juin 2010, Air France a déposé une requête devant le Conseil d'État visant à l'annulation de la décision de la CCIMP de 2010 qui reconduit les tarifs précédents à compter du 1^{er} juillet 2010.
- (36) Le 27 juillet 2011, Le Conseil d'État ⁽⁹⁾ a annulé la décision de la CCIMP du 25 mai 2009 qui fixe les tarifs des redevances passagers de l'aérogare mp2 pour les années 2008, 2009 et à compter du 1^{er} août 2009 en tant que ces tarifs ont été calculés en tenant compte d'une subvention d'un montant de 2,4 millions d'euros accordée par le Conseil général des Bouches-du-Rhône pour financer une partie des travaux de construction de l'aérogare mp2, dont l'aéroport de Marseille Provence est le bénéficiaire direct et les compagnies aériennes les bénéficiaires indirects. Selon le Conseil d'État cette décision donne lieu à une aide d'État irrégulièrement accordée entachant la décision de la CCIMP d'illégalité. Le Conseil d'État a jugé également que la circonstance que les tarifs de l'aérogare mp2 soient annulés est sans incidence sur la légalité des tarifs fixés pour l'aérogare mp1, dont il souligne qu'ils sont justifiés par des études comptables précises. Le Conseil d'État précise dans sa décision qu'il ressort des pièces

(7) La Commission comprend que l'arrêt du Conseil d'État a pour effet d'annuler les tarifs ex-tunc, c'est-à-dire, à compter de leur entrée en vigueur. Après annulation, ces tarifs sont donc réputés n'avoir jamais existé. La Commission comprend qu'en l'absence de nouveaux tarifs homologués, l'article 224-4-1-II du Code de l'Aviation Civile prévoit que les tarifs précédents (en vigueur avant le 1^{er} juin 2006) s'appliquent.

(8) Taux de couverture de [50-80]* % en moyenne 2007-2012 par les redevances aéronautiques dans les deux cas et des taux de [100-150]* % (mp1) et [100-150]* % (aérogare mp2) de couverture globale en moyenne (y compris revenus extra-aéronautiques des parcs auto, commerces et loueurs).

(9) CE, 27 juillet 2011, société Air France et autres, n° 329818, 340540.

du dossier que des frais de communication d'un montant approximatif de 800 000 EUR qui auraient dus selon les requérantes (Air France et Britair) être imputés sur la seule aérogare mp2 avaient en réalité été imputés dans leur intégralité aux frais généraux et affecté entre les aérogares selon une clef de répartition dont il n'est pas établi qu'elle soit entachée d'erreur manifeste d'appréciation. Le Conseil d'État valide donc les tarifs de la redevance passager sur l'aérogare mp1. Dans la même décision, le Conseil d'État annule le tarif de la redevance atterrissage pour 2009 au motif qu'elle couvre près de trois fois les charges liées à la fourniture de ce service et représente plus du quart du produit total des redevances aéroportuaires, et n'introduit donc pas de compensation limitée entre le produit de cette redevance et celui des autres redevances comme l'exige le droit national ⁽¹⁰⁾. Le Conseil d'État constate enfin le désistement des sociétés requérantes concernant l'annulation des mesures incitatives au développement du trafic.

- (37) Le 15 décembre 2010, Air France a déposé une requête devant le Conseil d'État visant à l'annulation de la décision de la CCIMP de décembre 2010 qui reconduit les tarifs précédents à compter du 1^{er} janvier 2011. Air France s'est finalement désistée de tous ses recours engagés au niveau national en 2011.
- (38) Sur l'ensemble de la période, les redevances pour l'aérogare mp2 étaient plus basse de 57 % à 66 % pour le trafic national, de 66 % à 80 % pour les vols à l'intérieur de l'Union ⁽¹¹⁾ par rapport aux redevances pour les Halls 1-4, respectivement pour le trafic national, le trafic à l'intérieur de l'Union et pour le trafic international

2.3.4. LES REDEVANCES PAR PASSAGER RÉDUITES POUR LES VOLS NATIONAUX

- (39) Les redevances par passager applicables pour les passagers embarquant dans les Halls 1-4 de l'aéroport ont traditionnellement prévu une différenciation en fonction de la destination des vols selon trois tarifs: un tarif pour les vols nationaux, un tarif pour les vols vers une destination dans l'Union européenne, et un tarif pour les vols internationaux.
- (40) Les tarifs applicables en 2006 et 2007 ont initialement été fixés par une décision de la CCIMP du 26 juillet 2006. Les tarifs prévoyaient une redevance nettement inférieure pour les vols nationaux. La différence est de plus de 50 %.
- (41) À la suite d'une plainte de Ryanair, une procédure d'infraction a été ouverte. La France a informé la Commission dans sa note du 2 août 2007 qu'elle a «à plusieurs reprises rappelé à l'exploitant la nécessité de mettre fin à la différence de tarifs existant selon la destination des vols dans la mesure où celle-ci ne pourrait être justifiée par une différence de coûts.»
- (42) De nouveaux tarifs ont été adoptés pour les exercices 2006 et 2007 et la différenciation incriminée abandonnée pour l'avenir.

2.3.5. RÉDUCTION SUR CERTAINES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES EN LIEN AVEC LA CRÉATION DE NOUVELLES LIGNES

- (43) Afin d'inciter à la création de nouvelles lignes ou à l'aménagement des horaires opérés, des conditions tarifaires préférentielles peuvent être accordées aux compagnies aériennes. Cet abattement porte sur les redevances d'atterrissage, de balisage et de stationnement pour les liaisons passagers et les redevances d'atterrissage et de balisage pour les vols cargo.
- (44) Un premier dispositif de réduction sur les redevances aéroportuaires a été introduit par la CCIMP par décision du 7 septembre 2004 et est entré en vigueur le 1^{er} mars 2005. Les mesures ont été soumises à l'avis de la Cocoéco de l'aéroport lors de sa réunion du 6 décembre 2004 ⁽¹²⁾. Ce régime a été appliqué jusqu'au 31 juillet 2009.

⁽¹⁰⁾ Article L224-2 du Code de l'aviation civile exige que le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport.

⁽¹¹⁾ Jusqu'au 31 décembre 2007, le tarif différenciait les destinations nationales, UE et international pour l'aérogare mp1. Aucune différenciation n'était faite pour l'aérogare mp2. À partir du 1^{er} janvier 2008 (et pour les tarifs rétroactifs 2006 et 2007, les tarifs différencient UE Schengen/UE hors Schengen/International pour l'aérogare mp1, National + UE/International pour l'aérogare mp2.

⁽¹²⁾ Le représentant de Air France à la Cocoéco n'a pas voté contre l'introduction des aides au décollage, voir plainte de Air France du 27 mars 2007, p. 14.

- (45) Le montant de l'abattement pratiqué est de 90 % la première année et de 50 % la deuxième année de l'exploitation. Ces abattements sont seulement accordés pour une nouvelle liaison qui remplit les conditions suivantes: ⁽¹³⁾
- la nouvelle ligne doit être exploitée à destination d'un aéroport non desservi de façon régulière au moment de la création de la ligne,
 - la nouvelle ligne doit être exploitée à destination d'un aéroport distant d'au moins 75 km d'un aéroport déjà desservi ou dont la zone de chalandise est substantiellement différente de celle d'un aéroport déjà desservi,
 - la destination de la ligne ne doit pas se trouver dans un rayon de 160 km d'une destination desservie au cours des douze mois précédents, par la compagnie elle-même, une de ses filiales, une compagnie appartenant au même groupe ou liée par des accords commerciaux (notamment franchise, partage de code sur la dite destination,...),
 - la ligne doit être exploitée au moins une fois par semaine pendant un minimum de deux mois consécutifs,
 - pendant la période au cours de laquelle une entreprise de transport aérien bénéficie, pour l'exploitation d'une destination donnée, des réductions ci-dessus, si une ou plusieurs autres entreprises décidaient d'exploiter une liaison vers cette même destination, cette ou ces dernières bénéficieraient de la même mesure dans la limite du calendrier défini pour la première entreprise.
- (46) Les abattements sur redevances ont été accordés aux compagnies opérant tant à partir de l'aérogare mp1 que de l'aérogare mp2.
- (47) Dans un jugement du 30 juin 2009, le Tribunal Administratif de Marseille a fait droit à demande d'Air France d'annulation du régime d'incitation tarifaire adopté en 2005. La CCI Marseille Provence n'a pas fait appel de ce jugement dès lors qu'entre temps le régime incitatif avait été, en partie, reconduit sur la base d'une décision tarifaire nouvelle. La compagnie aérienne Air France, ainsi que ses filiales Britair et Regional, ont ensuite introduit un recours en annulation devant le Conseil d'État, contre la décision de la CCIMP, fixant les tarifs de redevances au titre des années 2008 et 2009, comprenant les tarifs aéronautiques mais également le régime incitatif à l'ouverture de lignes nouvelles. Ce recours en annulation était assorti d'une requête en référé suspension, à laquelle le juge des référés du Conseil d'État a, par une ordonnance en date du 28 juillet 2009, fait partiellement droit, en prononçant notamment la suspension de ce régime incitatif. Dans sa décision au fond du 27 juillet 2011 ⁽¹⁴⁾, le Conseil d'État prend acte du désistement des sociétés requérantes de leurs conclusions tendant à l'annulation des mesures incitatives au développement du trafic pour les années 2009 et 2010.
- (48) Du 1^{er} février 2010 au 31 octobre 2011, le nouvel abattement sur les redevances d'atterrissage, de balisage et de stationnement est mis en œuvre au profit de toutes les compagnies remplissant les conditions objectives d'octroi.
- (49) Le montant de l'abattement pratiqué est de
- 60 % la première année d'exploitation,
 - 45 % la deuxième année de l'exploitation, et
 - 20 % la troisième année d'exploitation.
- (50) Ces abattements sont seulement accordés pour une nouvelle liaison qui remplit les conditions suivantes: ⁽¹⁵⁾
- vols passagers et vols cargo sont éligibles,
 - la nouvelle ligne doit être exploitée au moins une fois par semaine pendant un minimum de quatre mois consécutifs,
 - la nouvelle ligne doit être exploitée à destination d'un aéroport distant d'au moins 50 km d'un aéroport déjà desservi ou dont la zone de chalandise est substantiellement différente de celle d'un aéroport déjà desservi,
 - nouvelle ligne non exploitée au cours des dix-huit derniers mois précédents par la compagnie elle-même, une de ses filiales, une compagnie appartenant au même groupe ou liée par des accords commerciaux.

⁽¹³⁾ Air France a transmis un exemplaire des conditions à la Commission.

⁽¹⁴⁾ CE, 27.7.2011, société Air France et autres, n° 329818, 340540.

⁽¹⁵⁾ Air France a transmis un exemplaire des conditions à la Commission.

- (51) En cas d'arrêt saisonnier, le processus incitatif dégressif se poursuivra au moment de la reprise de la ligne comme si elle n'avait jamais été suspendue: la période d'interruption est incluse dans la période d'abattement. Cette mesure incitative est applicable sur l'Aéroport Marseille Provence aux deux aéroports et pour toutes les compagnies.

2.3.6. GRATUITÉ DU STATIONNEMENT DE NUIT

- (52) La CCIMP mentionne dans sa soumission du 28 décembre 2010 l'introduction de la mesure «aménagement de la redevance de stationnement de nuit» à partir du 1^{er} février 2010. En conséquence, le stationnement compris entre 22 h et 6 h est gratuit aux conditions suivantes:

- activité de transport de passagers,
- cinq fréquences hebdomadaires sur la même destination pendant une saison IATA minimum,
- appareils stationnant au moins six heures consécutives entre 22 h et 6 h.

- (53) Cette mesure incitative est applicable sur l'Aéroport Marseille Provence aux deux aéroports et pour toutes les compagnies.

2.3.7. LE FINANCEMENT DES ACTIVITÉS DE MARKETING

- (54) Par décision du 21 novembre 2005, la CCIMP a institué un régime financier d'incitation à la création de nouvelles lignes à travers une prise en charge partielle des frais de marketing et de promotion spécifiques engagés sur des supports agréés par l'Aéroport Marseille Provence. Sur la base de ce dispositif, la compagnie aérienne bénéficiaire devait fournir une justification des dépenses pour la promotion de cette ligne. Le montant de l'aide ne pouvait pas dépasser 50 % des dépenses justifiées.

- (55) La décision d'introduire un versement «marketing» a été prise, sans l'autorisation préalable de la France, avant la publication de la Communication de la Commission — Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (ci-après les «lignes directrices de 2005») ⁽¹⁶⁾. Par lettre du 22 août 2006, la France a demandé à la CCIMP d'y mettre fin au plus tard le 1^{er} juin 2007, estimant qu'un tel versement «marketing» ne respectait pas les critères établis par les lignes directrices de 2005.

- (56) CCIMP a confirmé que la participation aux dépenses de marketing initialement envisagée n'a pas été mise en œuvre à l'exception d'une participation [inférieure à 300 000 EUR]* au profit de BMI Baby.

2.3.8. LE CONTRAT D'ACHAT D'ESPACE PUBLICITAIRE AVEC AMS

- (57) Le 19 mai 2006, la CCIMP a conclu, pour une durée de cinq ans, sans mise en concurrence ni publicité préalable, un contrat d'achat d'espace publicitaire avec la société Airport Marketing Services (ci-après AMS), filiale à 100 % de la compagnie aérienne Ryanair.

- (58) Selon les stipulations de ce contrat, la CCIMP aurait dû verser à AMS:

- [...] * EUR par mois entre novembre 2006 et octobre 2007,
- [...] * EUR par mois entre novembre 2007 et mai 2008,
- [...] * EUR par mois à partir de juin 2008.

- (59) Il est précisé dans la décision de la Cocoéco du 18 février 2009 pour la fixation des tarifs faisant l'objet de la décision du 25 mai 2009, que «le coût du contrat AMS sur la période du contrat, soit octobre 2006-octobre 2011, est de [...] * EUR, soit [...] * EUR par an».

⁽¹⁶⁾ Communication de la Commission — Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux (JO C 312 du 9.12.2005, p. 1).

- (60) Les informations fournies par la France permettent également de déterminer le coût du contrat AMS, tel que précisé dans le tableau 2:

Tableau 2

Coûts associés au contrat AMS selon les informations fournies par la France, en milliers d'euros

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (61) L'objet de ce contrat viserait, selon la CCIMP, à assurer une publicité de la destination de Marseille en vue d'attirer un nombre élevé de passagers. Ceci permettrait de garantir la pérennité de l'aérogare mp2 et le bon niveau de rémunération des services offerts par le gestionnaire aéroportuaire.
- (62) À cet effet, la CCIMP estime que la poursuite de cet objectif repose sur la réunion de deux facteurs:
- un volume important d'internautes,
 - des internautes européens sensibles au modèle low-cost.
- (63) La CCIMP justifie la conclusion de ce contrat avec AMS par le fait que seul le site de cette dernière répondait en 2006 aux besoins de la CCIMP en ce qu'il offrait les services suivant:
- un système unique et exclusif de commercialisation des billets de la compagnie Ryanair, seul opérateur à s'engager à mettre en place une base d'avions importante sur la nouvelle aérogare mp2,
 - un large public d'internautes ciblés par la politique promotionnelle de la CCIMP,
 - des prestations marketing adaptées à l'achat de billets d'avion vers la destination Provence.
- (64) La partie plaignante estime, quant à elle, que ce contrat conclu avec AMS représente une aide à Ryanair visant à attirer cette dernière à MRS. Elle apporte à cet effet des éléments à l'appui de sa position, reposant sur le dossier préparatoire à la réunion du «conseil de l'aéroport» de la CCIMP en date du 15 novembre 2005.

2.3.9. LE PLAN D'AFFAIRES POUR L'AÉROGARE MP2 ET L'APPLICATION DU PRINCIPE DE L'OPÉRATEUR AVISÉ EN ÉCONOMIE DE MARCHÉ

- (65) En novembre 2004, la CCIMP a établi un plan d'affaires afin de démontrer la rentabilité de l'aérogare mp2. Celui-ci a été actualisé en 2005. D'autres mises à jour de ce plan d'affaires ont fait l'objet d'une évaluation par PricewaterhouseCoopers (PwC) à la demande d'Air France en février 2005, novembre 2005 et mai 2006.
- (66) Le plan d'affaires présenté par la France compare, pour la période 2004-2020, un scénario avec l'aérogare mp2 et un scénario sans l'aérogare mp2. Selon la France, les cumuls pour la période 2004-2020 des cash-flows annuels et de la valeur nette comptable en 2020 représentent:
- [...]* millions d'euros dans le scénario sans l'aérogare mp2,
 - [...]* millions d'euros dans le scénario avec l'aérogare mp2.
- (67) La France conclut alors que le scénario avec l'aérogare mp2 est de [...]* millions d'euros plus avantageux que le scénario sans l'aérogare mp2, ce qui correspondrait à un taux de rentabilité de [...]* %.

- (68) Le plan d'affaires contient également une analyse de sensibilité pour des hypothèses différentes de trafic et de tarif. Les scénarios «trafic» étudiés ont été un scénario «sans transfert navette Air France» et un scénario «croissance moins élevée du trafic aéroport mp2». Les scénarios «tarifs» étudiés ont été des tarifs de [...] EUR et de [...] EUR par passager pour mp2.
- (69) En 2005, le plan d'affaires a été actualisé. À cette occasion, trois scénarios ont été simulés. Ces scénarios sont les suivants:
- **Première simulation:** les prévisions de trafic 2005 sont devenues la base des calculs, le transfert de la navette Air France vers l'aéroport mp2 n'est plus retenu dans le scénario de base, et les calculs sont effectués pour la période 2005-2021. Sur la base de ces hypothèses, le taux de rentabilité interne serait [supérieur à 7,5 %]*.
 - **Deuxième simulation:** le taux de rentabilité interne est fixé à 7,5 % et l'on cherche quel nombre de passagers correspond à ce taux de rentabilité interne. La simulation arrive à la conclusion que le nombre de passagers sur la période 2007-2021 pourrait être inférieur de 1,32 million par rapport à la première simulation.
 - **Troisième simulation:** si le trafic de l'aéroport mp2 en 2010 n'est que de 1 million de passagers (au lieu de 1,65 million retenu dans la première simulation), quel tarif supplémentaire devra être appliqué par passager à partir de 2011 pour maintenir un taux de rentabilité interne de 7,5? La simulation arrive à la conclusion que le relèvement tarifaire nécessaire serait de [...] EUR.
- (70) Les évaluations opérées par PwC à la demande d'Air France dans le cadre du contentieux devant le Conseil d'État concernent des simulations de février 2005, septembre 2005 et mai 2006 produites par la CCIMP et visant à établir le taux de rentabilité interne et la valeur actuelle nette (VAN) du projet aéroport mp2 sur la base des cash flows attendus. À cette occasion, PwC souleva plusieurs remarques et critiques à l'égard des plan d'affaires en cause.

3. COMMENTAIRES DE LA FRANCE

3.1. SUBVENTIONS À L'INVESTISSEMENT À LA CCIMP

3.1.1. CERTAINES DES SUBVENTIONS ACCORDÉES SONT PRESCRITES

- (71) La France conteste la position de la Commission selon laquelle les 7,577 millions d'euros affectés entre 2005 et 2007 à la construction de l'aéroport mp2 et les 16, millions d'euros octroyés depuis 2001 au titre de l'investissement sur la plateforme constituent dans leur intégralité des aides d'État susceptibles de faire l'objet d'une analyse de la Commission.
- (72) En application de l'article 15 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil ⁽¹⁷⁾, la France soutient que les subventions suivantes figurant dans le tableau 3 sont prescrites:

Tableau 3

Organisme	Date et signature de la convention	Désignation de la subvention	Montant total versé (en milliers d'euros)
Conseil général	14 décembre 1999	Travaux d'extension et de restructuration des installations aéroportuaires	3 064
Conseil régional	24 octobre 1997	Travaux d'extension et de développement de l'aéroport	8 032
Conseil régional	8 juillet 1994	Aménagement de la zone fret	1 372

(17) Règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (JO L 83 du 27.3.1999, p. 1).

Organisme	Date et signature de la convention	Désignation de la subvention	Montant total versé (en milliers d'euros)
État	26 avril 2000	Mise aux normes des panneaux d'obligation et d'indication	290
État	23 juin 1999	Inspection filtrage des bagages de soute	579

- (73) La France fait valoir que les subventions prescrites ne peuvent faire l'objet d'un ordre de récupération et qu'elles sont à ce titre nécessairement exclues du champ de l'enquête de la Commission.

3.1.2. CERTAINES DES SUBVENTIONS ACCORDÉES ONT ÉTÉ AFFECTÉES AU FINANCEMENT D'ACTIVITÉS ET D'INFRASTRUCTURES NON ÉCONOMIQUES ET NE SONT DONC PAS CONSTITUTIVES D'AIDES D'ÉTAT.

- (74) La France fait valoir que certaines subventions ont été affectées au financement d'infrastructures ou d'activités liées à l'exercice de prérogatives relatives à la sécurité publique, à la lutte contre l'incendie et à la sécurité d'exploitation, à savoir:

- la subvention accordée par l'État le 19 décembre 2001, en tant qu'elle a eu pour objet de renforcer le dispositif de sécurité aérienne, et notamment de financer la fouille aléatoire d'un certain pourcentage de bagages à main, l'inspection systématique des personnels qui pénètrent dans les zones réservées et l'accélération du programme de contrôle des bagages de soute pour atteindre un taux de 100 % au début du 2^e semestre 2002, pour un montant total de 5 032 000 EUR,
- la subvention accordée par le Conseil général le 27 septembre 2002, en tant qu'elle a eu pour objet le câblage de la piste 2, l'aménagement de la salle de secours informatique, d'un espace à la centrale TFE, la réhabilitation de la façade du bloc technique des locaux de la navigation aérienne, le remplacement de la TGBT centrale du poste B, la mise en conformité du système d'alarme aérogare et la sécurité incendie de la salle informatique, pour un montant total de 209 885 EUR,
- la subvention du Conseil général du 26 avril 2003, en tant qu'elle a eu pour objet le renouvellement du matériel de balisage, l'agrandissement et l'accès au PCS, la reconfiguration de l'aubette SPAF, la création d'une unité de soins, l'aménagement de la route périphérique en zone sud, le remplacement des ventilos convecteurs, la mise en place d'un réseau de caméras de vidéosurveillance, le remplacement de la chaudière de la centrale TFE, le réseau incendie de la zone ouest, le matériel de protection numérique, pour un montant total de 2 111 542,82 EUR,
- la subvention du Conseil général du 19 mai 2005 en vue du financement partiel de l'aérogare mp2, qui a été partiellement affectée au financement d'infrastructures non économiques pour un montant total de 2 273 258,64 EUR. La France précise que les missions identifiées comme n'étant pas de nature économique sont exercées sur une zone représentant 16,96 % de l'aérogare mp2 et considère qu'une part équivalente des travaux concernait les surfaces affectées à ces missions. La France fait valoir en conséquence que 16,96 % du coût des travaux après déduction des investissements liés à des activités non économiques, soit 1 416 238,75 EUR doivent encore être soustraits de l'appréciation de la Commission,
- la subvention de Marseille Métropole octroyée le 26 juillet 2004, en tant qu'elle a eu pour objet le balisage des pistes, pour un montant de 72 095 EUR,
- la subvention du FEDER octroyée le 22 août 2002, en tant qu'elle a eu pour objet la réalisation des travaux de balisage sur les aires de stationnement des avions de fret, pour un montant total de 587 350,53 EUR.

- (75) Selon la France, les sommes concernées doivent être déduites du montant soumis à l'appréciation de la Commission.

3.1.3. COMPATIBILITÉ DES SUBVENTIONS À L'INVESTISSEMENT AU REGARD DES LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU FINANCEMENT DES AÉROPORTS

- (76) La France fait valoir, au titre du principe de confiance légitime, que la Commission doit apprécier la qualification d'aide d'État des subventions octroyées avant la date de publication des lignes directrices de 2005 au regard des lignes directrices relatives aux aides d'État dans le secteur de l'aviation du 10 décembre 1994, et conclure en conséquence que lesdites subventions ne constituent pas des aides d'État.

- (77) A titre subsidiaire, la France estime que les subventions octroyées sont compatibles au regard des lignes directrices de 2005.

3.1.3.1. *Compatibilité de la subvention du Conseil général pour l'investissement dans l'aérogare mp2*

- (78) La France fait valoir que cette subvention répond à un objectif d'intérêt général clairement défini, tenant à la création et au maintien d'emplois directs dans une région enregistrant un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale, au développement économique régional dans une zone éligible aux aides régionales au titre de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point c), au renforcement des capacités aéroportuaires face à un risque de saturation ⁽¹⁸⁾, et à l'amélioration de la connectivité du territoire concernant un trafic nouveau qui n'était pas desservi par la ligne TGV ou par l'aérogare mp1 et qui a bénéficié de l'augmentation du nombre de destinations desservies.
- (79) La France estime que l'infrastructure est nécessaire et proportionnée eu égard aux objectifs poursuivis. Quand bien même une partie de l'aérogare mp1 se trouvait en surcapacité après 2001, la création de l'aérogare mp2, nouveau produit à service différencié, correspond à une offre complémentaire de celle du terminal principal. De plus, compte tenu des prévisions de trafic, l'aéroport de Marseille Provence était appelé à faire face à des problèmes d'encombrement qui auraient rendu nécessaire l'ouverture de nouvelles zones d'embarquement en 2008 et 2018. La construction de l'aérogare mp2 a permis, selon la France, de repousser les aménagements nécessaires de l'infrastructure (en 2016 et après 2020), tout en présentant une meilleure perspective de rentabilité. En outre, la nouvelle aérogare mp2 répond spécifiquement à la stratégie de l'aéroport consistant à accueillir les compagnies aériennes à bas coûts, qui n'auraient pas pu s'établir dans l'aérogare mp1, dont les tarifs des redevances sont sensiblement plus élevés et qui ne se prête pas à la nécessité d'embarquement et de débarquement rapide des passagers. La France fait valoir qu'en 2007, première année complète d'exploitation de l'aérogare mp2, le taux d'utilisation de l'aérogare était de 68 %, ce qui ne révélerait pas de réelle surcapacité. Elle ajoute que la réserve de capacité de l'aérogare mp1 de 2007 à 2011, liée à la création de l'aérogare mp2, a permis de satisfaire les nouveaux besoins de la compagnie Air France dans le cadre de l'ouverture de sa base le 2 octobre 2011 relatifs à la création de 13 nouvelles lignes et à l'accroissement des fréquences opérées. Enfin, la construction de l'aérogare mp2 dans l'enceinte d'une ancienne gare de fret aurait permis une minimisation des frais d'investissement et de maintenance, également atteinte par le confort réduit offert aux passager sur cette aérogare.
- (80) La France fait valoir que les perspectives d'utilisation de l'aérogare mp2 à long terme sont satisfaisantes. La construction de ce terminal correspond à la volonté de voir se développer un trafic nouveau sur la plateforme, qui n'était notamment pas desservi par l'aérogare mp1, et qui conduit l'aéroport à éviter d'ouvrir des liaisons déjà desservies par le TGV. L'augmentation du nombre de destinations opérées de 100 en 2005 à 119 en 2010 accroîtrait encore l'attractivité de ce nouveau service, et donc ses perspectives d'utilisation à terme. La France souligne que les prévisions de trafic sur l'aérogare mp2, qui ont été corroborées par les chiffres du trafic réel pour les années 2007 à 2010, révèlent que 50 % de sa capacité serait utilisée au bout de 5 ans. Enfin, l'augmentation du trafic d'Air France au départ du terminal mp1 à compter du 2 octobre 2011 démontre que la capacité supplémentaire apportée par l'aérogare mp2 ne constitue pas une concurrence pour le terminal principal, mais un atout pour l'aéroport, lui ayant permis de répondre favorablement à la demande d'Air France.
- (81) La France soutient que les subventions octroyées n'affectent que de façon limitée les échanges intracommunautaires. Concernant l'aéroport d'Avignon, situé à moins de 60 minutes de celui de Marseille Provence, la France observe que le trafic low cost sur cet aéroport est resté stable depuis 2007, que de nouveaux aménagements ont été réalisés sur la plateforme après 2007 alors que de nouvelles liaisons étaient ouvertes et qu'aucune des destinations desservies n'est accessible au départ de l'aéroport de Marseille Provence. Concernant la zone élargie aux aéroports de Nîmes et Toulon, la France remarque qu'ils relèvent de la catégorie des petits aéroports régionaux, et n'ont donc pas la même vocation que l'aéroport de Marseille Provence, dont le trafic dépasse 5 millions de passagers. Le fait que les destinations desservies ne soient pas toutes (à l'exception de Londres et Bruxelles) accessibles depuis l'aéroport de Marseille Provence attesterait l'absence de concurrence entre ces plateformes.
- (82) La France fait valoir que la subvention du Conseil général était nécessaire pour atteindre le seuil de rentabilité demandé habituellement par les opérateurs. Le plan d'affaires de mai 2006 fait état d'un TRI de [...] % en déduisant la subvention du Conseil général, la France soutient que la rentabilité du projet tombait à [...] % en l'absence de subvention. La France soutient également que la proportionnalité de la subvention reçue se justifie par le fait qu'elle permet d'atteindre un TRI satisfaisant, en l'absence d'une possibilité moins onéreuse qui aurait permis d'atteindre les mêmes résultats. Elle précise que les travaux relatifs à l'aérogare ont fait l'objet de marchés

⁽¹⁸⁾ Communication de la Commission «Un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe», COM(2006) 819 final, non publié au JO.

publics, ce qui est de nature à confirmer que les coûts ont été limités au maximum. Enfin, la France rappelle que la subvention accordée ne couvre que 50 % du montant total du projet aérogare mp2, soit 80 % des travaux relevant des avions et 30 % des travaux relevant de l'aérogare.

3.1.3.2. *Compatibilité des subventions FEDER du 22 août 2002 pour le développement du fret aérien.*

- (83) La France remarque à titre liminaire qu'une partie de la subvention a concerné des investissements relatifs à des activités non économiques, et que seul le reliquat de l'aide attribuée devrait se voir reconnu compatible avec les règles du TFUE ⁽¹⁹⁾.
- (84) La France rappelle que la demande de financement de l'aéroport de Marseille-Provence auprès du FEDER a été instruite dans le cadre de la programmation relative à l'Objectif n° 2 des Fonds structurels pour la période 2000-2006, auquel la région Provence Alpes Côte d'Azur est éligible, et qui a été approuvée par la Commission européenne le 22 mars 2001.
- (85) Selon la France, l'aide accordée répond à un objectif d'intérêt général clairement défini: l'optimisation des infrastructures existantes pour le développement de l'activité de fret, en réaction à la baisse du tonnage transporté, et en relation avec le bassin d'emplois mobilisé par l'aéroport ⁽²⁰⁾ dans une zone affectée par un taux de chômage particulièrement élevé.
- (86) La France fait valoir que l'infrastructure concernée est nécessaire et proportionnée à cet objectif. Elle précise que cette infrastructure consiste en la réalisation d'une route de contournement et d'un carrefour giratoire afin de sécuriser les flux routiers dans la perspective d'un accroissement du trafic, en le réaménagement des gares de fret dans les locaux laissés vacants, en la création d'aires de stationnement pour les avions qui soient proches des gares de fret afin de réduire le temps de traitement, et en l'agrandissement de la zone de fret pour augmenter son attractivité.
- (87) La France avance que les résultats de trafic ⁽²¹⁾ démontrent que l'infrastructure présentait une perspective satisfaisante d'utilisation à long terme et précisent que l'infrastructure est mise à disposition de tous les opérateurs.
- (88) Enfin, la France fait valoir qu'une subvention justifiée par la nécessité de développer une zone en difficulté structurelle, et qui se bornait à financer 28 % du coût total du projet, ne saurait affecter les échanges intracommunautaires. Elle avance que le financement du projet ne saurait être remis en question alors même que les critères d'éligibilité au FEDER ont été remplis. La France souligne que les financements accordés ont permis de faciliter l'accès routier aux infrastructures aéroportuaire et de remédier aux lacunes qui entravaient la libre circulation des marchandises.

3.1.3.3. *Compatibilité de la subvention du 26 juin 2003 pour l'extension et la restructuration de l'aéroport.*

- (89) La France remarque à titre liminaire qu'une partie de la subvention a concerné des investissements relatifs à des activités non économiques, et que seul le reliquat de l'aide attribuée, soit 888 457,18 EUR devrait se voir reconnue compatible avec les règles du TFUE.
- (90) La France avance que cette subvention répond à un objectif d'intérêt général clairement défini tenant au développement économique du département de Bouches-du-Rhône et de la Provence.
- (91) Elles font valoir que les investissements concernés étaient nécessaires et proportionnés à cet objectif dans la mesure où ils visaient à augmenter le nombre de mouvements horaires, à travers la rénovation de la piste 1, la réalisation de bretelles et la création de sorties rapides.

⁽¹⁹⁾ La Commission relève une incohérence dans la réponse de la France, qui invoquent successivement que le montant de l'aide devant faire l'objet d'une analyse de compatibilité s'élève à 932 649 EUR (p. 26) puis à 980 EUR.

⁽²⁰⁾ La France précise qu'une étude d'impact réalisée par la CCIMP concluait que les activités de fret de l'aéroport représentaient 582 emplois en 2000 et 614 emplois en 2009.

⁽²¹⁾ La France précise que le trafic de fret a augmenté de 20,86 % entre 2005 et 2010, atteignant 52 179 tonnes en 2010.

- (92) La France fait valoir que les investissements étaient indispensables à l'accueil d'un trafic supplémentaire. Ainsi les travaux réalisés auraient porté la capacité des pistes à 140 000 mouvements commerciaux par an. Or, la France présente dans leur réponse des objectifs de trafic de 113 909 mouvements en 2015 et 122 449 mouvements en 2020. Les aménagements réalisés permettraient ainsi de ne pas envisager de travaux de capacité sur les pistes dans les 10 prochaines années, tout en bénéficiant, selon la France, d'une perspective satisfaisante d'utilisation à moyen terme.
- (93) La France confirme que l'infrastructure est accessible à l'ensemble des utilisateurs et avance que le seul aéroport commercial situé à moins de 60 minutes en accès routier est l'aéroport d'Avignon étant un aéroport de catégorie D, avec lequel l'aéroport de Marseille Provence n'est pas en concurrence, l'aide analysée n'affecte pas les échanges intracommunautaires.

3.1.3.4. *Compatibilité de la subvention du 26 juillet 2004 pour le développement de l'aéroport.*

- (94) La France remarque à titre liminaire qu'une partie de la subvention a concerné des investissements relatifs à des activités non économiques, et que seul le reliquat de l'aide attribuée, soit 816 535 EUR devrait se voir reconnue compatible avec les règles du TFUE.
- (95) La France avance que cette subvention répond à un objectif d'intérêt général clairement défini tenant au développement du territoire de la métropole marseillaise et de sa région, en s'appuyant sur la consolidation du trafic national et le développement du trafic international sur l'aéroport de Marseille Provence, ainsi que la connexion au rail.
- (96) La France soutient que la réalisation de cet objectif rendait nécessaires les travaux réalisés, à savoir l'extension de la capacité du hall 1 et sa mise aux normes au regard des standards internationaux, l'optimisation de la piste 1 et la reconstruction de la piste 2 et la réalisation d'une gare ferroviaire accessible au TGV.
- (97) La France fait valoir que l'évolution du trafic passager réalisé démontre que ces équipements bénéficient d'une perspective satisfaisante d'utilisation à long terme. Elle ajoute que la réalisation projetée de la desserte ferroviaire ne pouvait que renforcer la fréquentation de l'aéroport.
- (98) Selon la France, l'infrastructure est accessible sans discrimination à l'ensemble des utilisateurs. Elle souligne que la répartition des halls entre les vols nationaux, Schengen et internationaux est nécessaire à la bonne gestion des flux de passagers dans le respect des règles relatives au contrôle aux frontières, et que l'implantation des vols entre l'une ou l'autre des aérogares n'altère pas le fait que l'ensemble des compagnies soient libres d'accéder aux deux terminaux en fonction des vols qu'elles desservent.
- (99) La France rappelle qu'elle estime que les travaux réalisés n'affectent pas les échanges intracommunautaires compte tenu de l'absence d'aéroport de même catégorie situé dans la même zone d'activité et soulignent par ailleurs que les investissements concernés par la subvention du 26 juillet 2004 n'étaient pas directement destinés à augmenter la capacité de l'aéroport.
- (100) La France fait valoir que les modalités d'attribution de la subvention analysée étaient telles qu'elles garantissaient le respect du principe de proportionnalité ⁽²²⁾. Elle rappelle que l'engagement de la collectivité publique était limité à 1 million d'euros sur 3 ans.

3.2. *TEST DE L'OPÉRATEUR AVISÉ EN ÉCONOMIE DE MARCHÉ APPLIQUÉ A À L'AÉROGARE MP2*

- (101) La France fait valoir que la critique du cabinet PwC selon laquelle la déduction du prorata de la subvention d'investissement dans les amortissements des infrastructures de l'aérogare mp2 fausse le test de l'opérateur avisé en économie de marché n'est pas fondée. Pour la France, les règles comptables en vigueur imposent que les subventions d'équipements imputables aux exercices futurs soient déduites des valeurs nettes comptables des actifs immobilisés. De plus, le traitement des subventions a été homogène pour les aérogares mp1 et mp2, qui ont toutes deux bénéficié d'une subvention s'élevant à 30 % du montant des travaux sur l'aérogare. Enfin, la prise

⁽²²⁾ La convention conclue entre la CCIMP et la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole stipule que la participation de la collectivité publique a été fixée en fonction des programmes d'investissements proposés par l'aéroport de Marseille et retenus par la Métropole, et que les fonds visent strictement à couvrir les dépenses ainsi validées, que la participation publique annuelle est limitée aux dépenses effectivement engagées par l'aéroport sur l'exercice, que chaque appel de fonds est accompagné d'un état récapitulatif des dépenses et que la CCIMP tient à la disposition de la Métropole l'ensemble des factures relatives aux opérations.

en compte des flux bruts dans la base des coûts du tarif de la redevance passager aurait conduit le gestionnaire à facturer aux usagers des coûts qu'il n'aurait en réalité pas supportés. Plus largement, la France ayant jugé que la subvention reçue par le Conseil général était compatible avec le droit français et le droit de l'Union, elle estime que la CCIMP s'est comportée en opérateur avisé en économie de marché en ne comptabilisant pas dans le plan d'affaire produit des coûts qu'elle saurait ne pas avoir à supporter.

- (102) Concernant l'ajout dans le plan d'affaires du montant de la Valeur Nette Comptable (VNC) des investissements réalisés en cours de période au cash-flow pris en compte, la France avance qu'elle se borne à traduire en termes comptables les stipulations du cahier des charges de la convention de concession de 1987. La France fait valoir que ce type de stipulation est habituelle dans les contrats de concession et vise à tenir compte des durées respectives du projet d'investissement et du contrat de concession.
- (103) Pour justifier la valeur de 7,5 % retenue comme reflétant le Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC), la France fait valoir qu'elle est cohérente avec l'estimation moyenne du CMPC des aéroports français ⁽²³⁾, bien que légèrement supérieure en raison du périmètre régulé de l'aéroport et du fait que l'estimation ait été conduite dans une période antérieure (2004) aux estimations citées en référence. La France relève que le cabinet Mazars retient dans son étude la même hypothèse de CMPC que l'exploitant de l'aéroport de Marseille-Provence.
- (104) La France avance que c'est à tort que la Commission a relevé l'absence d'augmentation de charges externes liées aux mesures de modulation pour motif d'intérêt général (incitation à la création de nouvelles lignes), puisque ces modulations ont bien été prises en compte non au titre de charges mais en tant qu'abattements dans les chiffres d'affaires de l'atterrissage, du balisage et du stationnement dans tous les cas étudiés. La France ajoute que ces modulations ont bénéficié aussi bien aux usagers du mp2 que du mp1 et que leur mise en œuvre entre 2005 et 2010 fait apparaître un bilan cumulé des abattements consentis équilibré entre les deux aérogares ([...]* million d'euros pour l'aérogare mp1 et [...]* million d'euros pour l'aérogare mp2). La France a également présenté un plan d'affaires réalisé *a posteriori* pour les années 2005-2010, étayant le fait que les plans d'affaires présentés en septembre 2005 et mai 2006 reposaient sur des données prévisionnelles proches des données réalisées, et que la rentabilité de l'aérogare mp2 s'avère être supérieure à celle envisagée au moment de la décision d'investissement.

3.3. LA CONTRIBUTION DE FONCTIONNEMENT ACCORDÉE À LA CCIMP

- (105) Concernant les contributions d'un montant de [...]* millions d'euros versées par autorités publiques à la CCIMP, la France fait valoir qu'elles ne constituent pas des subventions de fonctionnement mais la contrepartie de services rendus par le service général de la CCIMP à l'aéroport de Marseille-Provence. La France explicite que, compte tenu de la séparation comptable entre le service aéroport de la CCI et ses autres services, les sommes faisant l'objet de la présente décision correspondent aux refacturations liées aux services rendus par le service général à l'aéroport, et constituent donc des contributions correspondant à des services facturés pour la période 2001-2010.
- (106) La France souligne qu'une attestation du commissaire aux comptes de la CCIMP confirme l'absence de flux financiers depuis les services centraux de la CCIMP vers l'aéroport de Marseille-Provence.
- (107) La France a également explicité le fonctionnement du système de la taxe d'aéroport dans le but d'exclure l'existence éventuelle d'une aide d'État se rattachant à ce mécanisme. La France rappelle que la taxe d'aéroport est prévue à l'article 1609 *quater* du code général des impôts (CGI), qui dispose qu'elle est perçue au profit des personnes publiques ou privées exploitant des aérodromes, qu'elle est due par toute entreprise de transport aérien public et qu'elle est exclusivement affectée au remboursement des frais exposés par les exploitants d'aéroport pour la réalisation des missions régaliennes telles que les services de sécurité-incendie-sauvetage, la lutte contre le péril aviaire ainsi que la sûreté. La France précise ensuite que le montant de la taxe d'aéroport est fixé annuellement, aéroport par aéroport, en fonction des prestations assurées en application de la réglementation en vigueur et de l'évolution prévisionnelle des données relatives au trafic, aux coûts et aux autres produits de l'exploitant. Les exploitants d'aérodromes établissent à cet effet une déclaration annuelle de coûts et de trafic, qui sont transmises aux directions locales de la sécurité de l'aviation civile pour validation. Le calcul tarifaire se fait au niveau de l'administration centrale de la direction générale de l'aviation civile, en tenant compte des résultats cumulés des années précédentes.
- (108) La France réfute le constat selon lequel ce mécanisme pourrait comporter des éléments d'aide d'État. La France souligne en premier lieu que ce dispositif est général, applicable à l'ensemble des aéroports français selon les mêmes règles.

⁽²³⁾ Les décisions de la commission de consultation aéroportuaire produites par la France font référence dans le cas d'ADP à un CMPC de 5,8 % à 6,5 % pour la période 2006-2010 et de 6,2 % à 6,8 % pour la période 2011-2015, et de 6 % à 6,5 % dans le cas de l'aéroport de Toulouse pour la période 2009-2013.

- (109) Elle précise ensuite que, compte tenu du fait que le taux de la taxe est fixé en fonction de données prévisionnelles de coûts et de trafic, l'ajustement des recettes aux coûts peut difficilement être parfait sur une année, mais conteste qu'il puisse y avoir surcompensation.
- (110) La France rappelle à cet égard que les exploitants d'aéroport ne sont remboursés des coûts supportés qu'a posteriori en fonction des dotations aux amortissements et que dès qu'un solde positif est constaté, il est reporté dans les comptes cumulés des années suivantes et est affecté de frais financiers à la charge de l'exploitant, et donne lieu à un ajustement du tarif l'année suivante. La France précise que le système de la taxe d'aéroport est globalement déficitaire depuis plusieurs années (d'environ 110 millions d'euros fin 2010), conduisant à ce qu'une part des dépenses de sûreté et de sécurités supportés par les aéroports ne soit pas compensée, cette part étant affectée de frais financiers à la charge de l'État. La France souligne que les augmentations tarifaires qui interviennent à posteriori doivent tenir compte des répercussions sur les compagnies aériennes, ce qui exclut un rattrapage trop rapide.
- (111) Enfin, la France mentionne le mécanisme de «remise à zéro» en cas de changement de gestionnaire de l'aéroport, qui oblige l'exploitant à rembourser un éventuel solde positif constaté à la fin de son mandat.
- (112) Concernant l'aéroport de Marseille Provence, la France précise que le déficit cumulé du système de la taxe d'aéroport était de 2,7 millions d'euros fin 2000, que le retour à l'équilibre a été réalisé en 2010 avec un tarif de la taxe fixé à 8,20 EUR et que le tarif de l'année 2011 a été revu à la baisse (7,774 EUR) afin de ne pas générer d'excédent.

3.4. LA FIXATION DES REDEVANCES PASSAGERS AUX AÉROGARES MP1 ET MP2.

- (113) La France fait valoir que la différenciation tarifaire entre les aérogares mp1 et mp2 est conforme aux dispositions de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁴⁾ et rappelle que l'aérogare mp2 est ouverte à l'ensemble des compagnies aériennes. Elle précise que l'écart de tarif entre les aérogares mp1 et mp2 repose sur l'écart de coûts sous-jacent entre les fonctions passagers de ces aérogares. La France avance que dans sa décision du 26 juillet 2011, le Conseil d'État a admis que les tarifs fixés pour l'aérogare mp1 étaient valides, et aurait ainsi incidemment conforté la validité des règles d'allocation comptable des coûts et des recettes entre les aérogares mp1 et mp2. Enfin, la France souligne que, du fait du principe de «caisse unique» qui est appliqué à l'aéroport de Marseille Provence, l'écart entre le coût de revient de la redevance passager et le tarif de cette redevance est constitué de ressources extra-aéronautiques propres à l'aérogare en question, qu'un opérateur avisé prendra en compte pour déterminer la tarification applicable sur l'aérogare.
- (114) La France conteste que la CCIMP n'ait pris en compte que les coûts supplémentaires ayant un lien direct avec la mise en service et l'exploitation de l'aérogare mp2. Elle allègue que, les deux aérogares étant géographiquement séparées, il est possible de dissocier tous les investissements nécessaires à l'aérogare mp2, soit 8,95 millions d'euros. La France rappelle que la structure de coûts d'un aéroport se compose essentiellement de coûts fixes.
- (115) La France détaille ensuite les éléments ayant conduit à la détermination des coûts d'exploitation imputés à l'aérogare mp2:
- l'aérogare mp2 ne représentant que 8,9 % du total des surfaces d'aérogare de l'aéroport, elle ne représente que 9,8 % du total du poste «impôts, taxes et assurances»,
 - les coûts d'entretien et de maintenance portant essentiellement sur la réparation des pièces mécaniques telles que ascenseurs, travelators et escalators, l'aérogare à services simplifiés, qui ne dispose ni de travelators ni d'escalators, ne représente que 5 % du poste de dépenses «entretien et maintenance»,
 - l'aérogare mp2, neuve, mieux isolée et de hauteur sous plafond sensiblement inférieur à l'aérogare mp1, qui représente 8,9 % des surfaces d'aérogare de l'aéroport, ne représente que 8,6 % des dépenses de «fluides» (énergie),
 - les coûts de nettoyage sont affectés au mp2 à hauteur de 7,8 %, compte tenu du prorata des surfaces occupées (8,9 %), du revêtement des sols (carrelage dans l'aérogare mp2, moquette dans l'aérogare mp1), d'une fréquence de nettoyage identique dans les deux aérogares,

⁽²⁴⁾ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

- la création de l'aérogare mp2 ne rend nécessaire aucune dépense de personnel additionnelle, hormis une embauche au poste de coordination de l'aérogare (PCA) en 2007, une embauche au poste de coordination d'exploitation (PCE) et une embauche au bureau d'information (BI) en 2010, hypothèse que reflète le tableau produit par la France, qui ont également détaillé dans leur réponse les clefs de répartition utilisées pour l'affectation des dépenses d'exploitation entre les deux aérogares.
- (116) La France fait ainsi valoir que, l'affectation des coûts d'exploitation ayant été réalisée à effectifs constants, les charges affectées à l'aérogare mp2 constituent autant d'économie au titre de la redevance passager pour l'aérogare mp1. La France relève d'ailleurs que les coûts affectés à l'aérogare mp2 correspondent bien au supplément de coûts supportés par l'aérogare mp1 dans l'hypothèse où la deuxième aérogare n'était pas construite (annexe 44 et annexe 25).
- (117) La France conteste également la conclusion de PwC selon laquelle les investissements non directement affectés aux aérogares doivent l'être de manière indirecte, et détaillent les investissements dissociés de la redevance passager et leur prise en compte sur le plan comptable (investissements dans des bâtiments disjoints des aérogares faisant l'objet de recettes locatives distinctes, investissements ponctuels de remplacement d'installations obsolètes affectés aux centres analytiques dédiés, investissements de voirie, d'informatique, de passerelle imputés sur le centre analytique dédié et le cas échéant inclus dans la quote part de frais généraux). La France conteste ensuite l'argument de PwC selon lequel, les passagers de l'aérogare mp2 étant susceptibles d'utiliser les installations de l'aérogare mp1, 10 % des amortissements de l'aérogare mp1 devraient être imputés à l'aérogare mp2. Elle fait valoir que la séparation nette entre les infrastructures sur la plateforme rend cette utilisation très peu probable, que cela reviendrait à affecter une surface équivalente à la surface totale de l'aérogare mp2, et que cela exigerait d'imputer à même proportion les recettes commerciales de l'aérogare mp1 à l'aérogare mp2, soit une réduction de la marge de l'aérogare principale de [...] million d'euros.
- (118) La France souligne encore que les hypothèses de trafic prise en compte par PwC dans ses rapports de 2006 et 2007 reposent sur les prévisions chiffrées dans le plan d'affaires de novembre 2004, et ne tiennent pas compte de l'actualisation à la baisse des chiffres de trafic dans les plans d'affaires de septembre 2005 et mai 2006 faisant suite à la décision d'Air France de ne pas transférer dans l'aérogare mp2 le traitement de sa «navette» et de report de 6 mois de la décision d'ouverture de la nouvelle aérogare, qui a fortement diminué le trafic des années 2006 et 2007. La France conteste le constat d'une «cannibalisation» du trafic de l'aérogare mp1 par l'aérogare mp2 mentionné dans le rapport PwC. Elle souligne à cet égard que la compagnie Air France n'a finalement pas donné suite à son projet de transfert des vols de la «navette» vers Orly sur l'aérogare mp2 et que le trafic Air France sur la période 2008-2011 est resté stable sur chacune des deux destinations faisant l'objet de lignes concurrentes opérées par Ryanair sur l'aérogare mp2 à compter de 2009.
- (119) La France soutient que, les arguments de PwC étant infondés, le tarif de 3,84 EUR par passager est infondé, et relève qu'il est plus élevé que le tarif pratiqué sur l'aérogare mp1 en 2007.
- (120) La France rappelle qu'à la suite de l'annulation par le Conseil d'État des tarifs pratiqués sur l'aérogare 1 mp2 pour 2006, 2007 et 2008 et des tarifs pratiqués sur l'aérogare mp1 pour 2008, l'exploitant de l'aéroport a fixé de nouveaux tarifs pour chacune des aérogares. La justification d'une augmentation des tarifs sur l'aérogare mp2 réside dans l'exigence posée par le régulateur (ministres en charge de l'économie et de l'aviation civile) d'imputer à cette seule aérogare les coûts du contrat de publicité AMS, sans que les clefs d'allocation des coûts entre aérogares n'aient été remises en cause.
- (121) Selon la France, la CCIMP aurait déterminé le niveau de tarif permettant d'atteindre un taux de couverture des coûts identique pour chaque aérogare (soit [...] %). La France avance que la directive 2009/12/CE prévoit que le niveau des redevances aéroportuaires soit différencié en fonction, notamment, de leurs coûts, et que, afin de s'assurer que cette différenciation tarifaire est bien justifiée par une différence de coûts, il convient d'assurer l'équivalence du taux de couverture de ces coûts par la redevance passager pour chaque aérogare. La France ajoute que ce taux de couverture peut être inférieur à 100 % dans la mesure où la régulation en «caisse unique» considère l'équilibre économique global de l'aéroport en intégrant les revenus extra-aéronautiques. La France rappelle que le cabinet Mazars a estimé dans son rapport que, pour l'année 2007, la couverture des coûts passagers par le produit de la redevance passager était de [...] % sur l'aérogare mp1 et de [...] % sur l'aérogare mp2.
- (122) La France en conclut que les tarifs de la redevance passager sur l'aérogare mp2 ne peuvent constituer un avantage économique en faveur d'une compagnie au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE, dans la mesure où ils sont fixés en rapport avec les charges liées à la construction et l'exploitation de l'aérogare mp2, que la différence entre les redevances passager pour l'utilisation de chacune des aérogares est objective, transparente et justifiée par les coûts affectés à chacune, et que la différenciation est dans ce cadre expressément prévue par l'article 10 de la directive 2009/12/CE.

- (123) La sélectivité de la mesure ne serait pas non plus démontrée en l'espèce, la tarification étant indistinctement applicable à toute compagnie utilisatrice de l'aérogare mp2.
- (124) Concernant les redevances passagers réduites pour les vols nationaux, la France précise que l'arrêté du 16 octobre 2009 interdit désormais toute différenciation tarifaire dans les pays de la zone Schengen et rappelle que, dans sa décision du 28 janvier 2009, la Commission a considéré qu'il n'était pas nécessaire de proposer de mesures supplémentaires.

3.5. RÉDUCTIONS SUR LES REDEVANCES POUR LA CRÉATION DE NOUVELLES LIAISONS

- (125) La France fait valoir à titre liminaire que les modulations tarifaires accordées aux compagnies aériennes qui font l'objet de l'appréciation de la Commission aux considérants 116 à 137 de sa décision d'ouverture existent en France sur l'ensemble des aéroports d'État et sur un très grand nombre d'aéroports décentralisés.
- (126) Elle ajoute que ces mesures sont destinées à favoriser la création de nouvelles liaisons aériennes. Elles répondraient à un motif d'intérêt général tenant à l'amélioration de la desserte et de la connectivité du territoire, l'aménagement du territoire et l'intégration du marché européen.
- (127) Selon la France, le motif d'intérêt général invoqué doit être pris en compte par la Commission dans son analyse de la compatibilité des aides ainsi accordées au droit européen.
- (128) La France fait également valoir que les modulations tarifaires sont approuvées annuellement par elle dans le cadre d'une procédure d'homologation applicables à l'ensemble des aérodromes d'État, qui permet d'assurer le caractère non discriminatoire des mesures. La France soutient que la procédure d'homologation annuelle des tarifs suffirait ainsi à remplir l'exigence qu'un mécanisme de recours soit prévu au niveau de l'État membre pour remédier à toute discrimination dans l'octroi des aides, qui constitue l'un des critères de compatibilité de l'aide examinée.
- (129) La France rappelle que le droit national (article R.224-2-2 du Code de l'aviation civile) qui introduit la possibilité de modulations tarifaires impose à la personne en charge de la fixation des tarifs de définir des indicateurs de suivi correspondant à l'objectif d'intérêt général visé. La France fait valoir que les indicateurs de suivi prévus permettent de s'assurer annuellement de la bonne exécution de la mesure et de ses éventuels besoins d'ajustement, et suffit à remplir le critère de compatibilité de l'aide tenant à l'existence d'un mécanisme de sanction dans la mesure où un transporteur ne respecterait pas les engagements pris à l'égard de l'aéroport.
- (130) La France précise que le bilan des modulations tarifaires depuis 2005, début de la mise en œuvre de ce dispositif, a été régulièrement exposé dans les dossiers des réunions de la Cocoéco, ce qui établit le caractère public des mesures accordées auprès des représentants des usagers de la plateforme, et suffit à remplir le critère de compatibilité de l'aide tenant à la publicité des mesures concernées.
- (131) La France souligne que les modulations tarifaires sous revue sont conformes aux dispositions de la directive 2009/12/CE autorisant les États membres à introduire des modulations dans les redevances aéroportuaires pour des motifs d'intérêt public et d'intérêt général. La France en déduit que l'exploitant aéroportuaire n'est pas tenu de se comporter comme un opérateur avisé en économie de marché lorsqu'il instaure une telle modulation tarifaire. La France souligne que d'autres modulations tarifaires pour motif d'intérêt général existent en droit français, notamment pour motif environnemental, telles que la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction de la catégorie d'aéronef et de la période de la journée tenant compte des nuisances sonores.
- (132) La France conteste que de telles mesures constituent des aides au démarrage et fait valoir qu'elles visent à internaliser certaines composantes de l'intérêt public (compensation des atteintes à l'environnement, amélioration de la connectivité des territoires etc.) qui ne seraient autrement prises en compte dans le tarif des redevances.
- (133) La France fait valoir qu'un plan d'affaires démontrant que les modulations accordées ne sont pas rentables ne signifierait pas pour autant que l'exploitant doive y renoncer car ce plan d'affaires ne prendrait pas en compte les externalités induites par les mesures, telles que les économies réalisées en termes d'émissions polluantes ou sonores, ou l'amélioration de la connectivité des territoires et leur meilleure desserte. Selon la France, la difficulté à valoriser sur le plan monétaire ces externalités a conduit à ce que ces mesures d'incitation fassent l'objet d'une hypothèse distincte au sein de la directive 2009/12/CE.

- (134) La France conteste l'approche méthodologique conduite par la Commission consistant à appliquer le test de l'opérateur avisé en économie de marché, qui ne serait pas adapté à l'analyse de mesures dont l'objet est de faire bénéficier l'intérêt public d'externalités positives.
- (135) La France fait valoir que les informations produites au considérant 124 de la décision d'ouverture de la Commission sont erronées. Les tarifs exposés font état d'une partie variable de la redevance d'atterrissage par passager. En réalité, la partie variable de la redevance d'atterrissage se calculerait sur la base du nombre de tonnes de l'aéronef et non sur le nombre de passagers.
- (136) A titre subsidiaire, la France soutient que les modulations tarifaires pour création de nouvelle ligne sont économiquement rentables pour l'aéroport de Marseille Provence. La France produit dans sa réponse une étude réalisée a posteriori de la rentabilité des mesures octroyées. Selon la France, les calculs réalisés à partir des revenus commerciaux de l'année 2008 démontrent que l'abattement moyen accordé pour une ligne opérée avec des avions types utilisant les aérogares mp1 et mp2 est inférieur aux revenus engendrés par les revenus affectés à chacune de ces aérogares, et dégage un résultat net de [...] * EUR par passager pour l'aérogare mp1 et [...] * EUR par passager pour l'aérogare mp2. La France soutient que 83 % du trafic créé par cette mesure perdue au terme des trois ans, engendrant un bénéfice supplémentaire. La France fait valoir qu'une nouvelle étude de rentabilité des modulations votée par la Cocoéco le 6 décembre 2004 a été réalisée à partir du plan d'affaire de septembre 2005 actualisé en mai 2006 sur la base d'un avion B737 de 67 tonnes pour l'aérogare mp2 et d'un avion A319 pour l'aérogare mp1. Deux hypothèses de trafic ont été étudiées: dans la première, la hausse du trafic à partir de la 3^e année de mise en œuvre des modulations ne porte que sur l'augmentation de fréquences sur des lignes existantes, dans la seconde, la hausse de trafic porte exclusivement sur de nouvelles lignes. La première hypothèse conduirait à dégager un résultat net sur chiffre d'affaire de [...] * % et une VAN de [...] * EUR, la seconde un résultat net sur chiffre d'affaire de [...] * % et une VAN de [...] * EUR.
- (137) La France fait valoir que les modulations étaient non discriminatoires et s'appliquaient à l'ensemble des compagnies qui justifiaient les conditions d'applicabilité. La France conteste donc que le critère tenant à la sélectivité de la mesure dans la caractérisation d'une aide d'État soit rempli.
- (138) La France rappelle que dans sa décision relative à l'aéroport de Manchester ⁽²⁵⁾, citée dans sa décision Charleroi ⁽²⁶⁾, la Commission a reconnu que l'octroi de réductions sur les redevances d'atterrissage constituait une mesure de durée limitée et s'intégrait dans un régime ouvert à l'ensemble des compagnies aériennes démarrant une nouvelle liaison au départ de Manchester, de telle sorte qu'elle écartait tout risque de distorsion de concurrence et échappait au champ d'application de l'article 107 TFUE. La France en conclut qu'un régime accessible à toutes les compagnies aériennes et accordé pour une durée limitée est soustrait du champ d'application de l'article 107 du TFUE.
- (139) La France présente le régime de modulation tarifaire en vigueur du 15 février au 31 juillet 2009 et précise que 24 compagnies en ont bénéficié. Elle rappelle que le régime a été annulé par le Tribunal administratif de Marseille dans le jugement du 30 juin 2009 au motif que l'ampleur de la modulation était trop importante et remplacé à partir du 1^{er} février 2010 par un dispositif dans lequel les taux d'abattement prévus ont été réduits et les conditions d'octroi renforcées. La France fait valoir que les conditions dégagées par la décision Manchester sont remplies dans le cas des deux régimes de modulation tarifaires mis en place, les modulations en cause ne s'inscrivant pas dans le cadre de l'article 107 TFUE. Selon la France, c'est donc à tort que la Commission examine dans sa décision d'ouverture les modulations en cause au regard du principe de l'opérateur avisé.

3.6. RÉDUCTIONS ACCORDÉES SUR LA REDEVANCE DE STATIONNEMENT DE NUIT

- (140) La France fait valoir que cet abattement a été instauré, comme celui concernant les nouvelles liaisons, pour des considérations d'intérêt général. La modulation de la redevance de stationnement de nuit permettrait à l'aéroport de Marseille Provence d'accroître les flux de vols en début et en fin de journée, permettant une optimisation de l'utilisation des infrastructures. La France souligne que l'impact de cette mesure se limite à [...] * % du chiffre d'affaire de la redevance de stationnement hors effets de modulations pour création de nouvelles lignes.
- (141) La France rappelle qu'elle considère qu'il est inadéquat d'évaluer les modulations pour motif d'intérêt général sous l'angle strict de leur rentabilité. Elle précise toutefois à titre accessoire que le respect du principe de l'opérateur avisé en économie de marché est avéré en l'espèce, sur la base de l'étude «détermination des coûts supplémentaires

⁽²⁵⁾ Décision du 14 juin 1999, aéroport de Manchester, NN 109/98.

⁽²⁶⁾ Décision 2004/393/CE de la Commission du 12 février 2004 concernant les avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi (JO L 137 du 30.4.2004, p. 1).

- (142) Sur la base d'une étude réalisée à partir des comptes de l'exercice 2008, les coûts variables de la redevance de stationnement de nuit s'établiraient à [...] * EUR par avion par nuit, l'estimation en 2004 étant de [...] * EUR. Dans l'hypothèse d'un B737-800 avec un taux de remplissage de 80 %, ces coûts représentent [...] * EUR par passager et dans l'hypothèse d'un A319 avec 70 % de remplissage [...] * EUR par passager. Or, sur la base des comptes présentés en Cocoéco du 18 février 2009, les activités commerces et parking permettraient de couvrir [entre 100 % et 150 %] % des coûts de passagers pour l'aérogare mp1, soit une marge nette de [...] * EUR par passager et [entre 100 % et 150 %] % des coûts de passagers pour l'aérogare mp2, soit une marge nette de [...] * EUR par passager. Ces marges nettes couvriraient largement les coûts supplémentaires du stationnement de nuit.
- (143) La France soulève enfin que la Commission n'avait pas adressé de critique au système des redevances aéroportuaires organisé sur l'aéroport de Charleroi.

3.7. FINANCEMENT DES ACTIVITÉS DE MARKETING

- (144) Concernant le régime d'aide institué par la décision de la CCIMP du 21 novembre 2005 et ayant conduit au seul versement [inférieur à 300 000] EUR au profit de BMI baby, la France mentionne dans sa soumission du 28 décembre 2010 que ce montant, pour autant qu'il pourrait constituer une aide d'État, serait dans tous les cas couvert par le règlement (CE) n° 1998/2006 de la Commission ⁽²⁷⁾ (*de minimis*). Elle souligne, à titre surabondant, qu'à la suite de l'annonce de la vente de cette compagnie, la CCIMP pourrait ne pas être en mesure d'obtenir une déclaration sur l'honneur concernant les aides reçues dans d'autres aéroports européens.

3.8. LE CONTRAT D'ACHAT D'ESPACE PUBLICITAIRE AVEC AMS

- (145) Concernant le contrat d'achat d'espaces publicitaires conclu avec AMS le 19 mai 2006, la France fait valoir que la passation de ce contrat s'est faite, conformément à la réglementation relative aux marchés publics, sans mise en concurrence préalable à raison de l'existence d'un fournisseur unique.
- (146) La France rappelle que la politique promotionnelle a un effet direct sur la rentabilité d'une infrastructure aéroportuaire grâce aux recettes engendrées par les redevances aéroportuaires et les redevances extra-aéronautiques. Elle précise que la publicité effectuée par les compagnies aériennes est insuffisante et souligne qu'en 2006 AMS était le seul prestataire offrant à la fois un système unique et exclusif de commercialisation des billets de la compagnie Ryanair, seule compagnie à s'engager à mettre en place une base avion sur la nouvelle aérogare mp2, un public large d'internautes ciblés par la politique promotionnelle et des prestations marketing adaptées à l'achat de billets d'avion vers la destination Provence.
- (147) La France soutient que la CCIMP s'est comportée comme un opérateur avisé en économie de marché en concluant le contrat avec AMS, de telle sorte que celui-ci ne contient aucune forme d'aide.
- (148) La France estime en premier lieu que le prix convenu est conforme aux pratiques de marché, notamment compte tenu des résultats de l'étude comparative préalable réalisée à partir du site *viamichelin.com*. La France conteste donc que la fourniture des services marketing par AMS se soit faite à des conditions préférentielles et rappelle que la Commission européenne, dans sa décision relative à l'aéroport d'Ostende ⁽²⁸⁾, a admis que le programme de promotion par l'intermédiaire du catalogue d'un tour opérateur ne constituait pas une aide d'État.
- (149) De plus, la France fait valoir que le contrat de services marketing conclu avec AMS constitue un investissement rentable pour l'aéroport de Marseille Provence, plus particulièrement pour le développement de l'aérogare mp2. La France précise que les modalités du contrat ont été déterminées sur la base d'une étude de rentabilité des marges financières dégagées par un vol opéré par Ryanair réalisée avant la conclusion du contrat et produite à l'appui de leurs conclusions. Il ressortait de cette étude que la rentabilité du dispositif contractuel était atteinte à partir de la 4^e année d'exploitation, avec une marge de [...] * EUR par vol après publicité. La France souligne qu'il ressort de la même étude que de la rentabilité offerte par le cumul des modulations à la création de lignes

⁽²⁷⁾ Règlement (CE) n° 1998/2006 de la Commission du 15 décembre 2006 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides *de minimis* (JO L 379 du 28.12.2006, p. 5).

⁽²⁸⁾ Décision 98/337/CE de la Commission du 21 janvier 1998 concernant les aides accordées par la Région flamande à la compagnie Air Belgium et au tour-opérateur Sunair pour la fréquentation de l'aéroport d'Ostende (JO L 148 du 19.5.1998, p. 36).

nouvelles et du marché AMS sur les seuls vols Ryanair pour la période 2007-2021 présente un taux de marge moyen ([...]* %) dans la norme de rentabilité du secteur, estimé par la Commission européenne à 7,31 % dans sa décision relative à l'aéroport de Bratislava ⁽²⁹⁾.

- (150) La simulation de rentabilité réactualisée à partir de chiffres de trafic réalisé et des coûts audités par le cabinet Mazars ont fait apparaître une marge bénéficiaire à partir de la 3^e année, de [...]* EUR par vol.
- (151) La France rappelle que les coûts associés au contrat avec AMS ont été pris en compte dans le plan d'affaires de septembre 2005 actualisé en mai 2006, qui conclut à une rentabilité globale de l'aérogare mp2 [supérieure à 7,5]* % sur la période 2005-2021. Sur la base des tarifs de 2006, le taux moyen de résultat net sur chiffre d'affaire du contrat AMS par rapport au trafic Ryanair serait [supérieur à 7,5]* % et la VAN de [...]* millions d'euros.
- (152) La France fait également valoir que, en tenant compte des revenus issus des redevances aéronautiques, des recettes extra-aéronautiques et de la taxe aéroport, mais aussi d'autres charges, la marge par passager départ s'établissait avant signature du contrat ⁽³⁰⁾ à [...]* EUR. Le montant moyen estimé alors pour les mesures marketing (dont notamment AMS) étant de [...]* EUR par passager départ, la marge nette de frais marketing est alors de [...]* EUR par passager. Ainsi, il y a lieu de conclure, selon la France, au bénéfice financier pour l'aéroport pour chaque passager sur l'aérogare mp2.
- (153) Ainsi, l'aéroport a pu enregistrer entre 2006 et 2012 un ratio moyen de facturation par passager compris entre [...]* EUR par passager et [...]* EUR par passager avec une moyenne sur 7 ans légèrement en deçà des attentes mais restant suffisante s'élevant à [...]* EUR par passagers.
- (154) La France ajoute que le contrat conclu avec AMS portait divers engagements de la part de la compagnie Ryanair quant au nombre d'avions basés sur l'aéroport de Marseille Provence, le nombre de fréquences quotidiennes et de passagers par an.
- (155) Ainsi, le cumul des coûts du contrat AMS par passager Ryanair avec le coût incrémental total du passager Ryanair révèle un coût total de [...]* EUR par passager, établissant alors la marge incrémentale liée à la présence de Ryanair en prenant en considération les coûts liés au contrat AMS à un niveau satisfaisant de [...]* EUR par passager.
- (156) Enfin, la France fait valoir que le juge des référés du Tribunal Administratif de Marseille a conclu dans une ordonnance du 20 octobre 2009 que les montants annuels prévus par le contrat passé avec AMS, rapportés aux prestations que celle-ci doit fournir et à l'importance du public touché par le dispositif promotionnel mis en place, n'est dépourvu ni d'objet ni de contrepartie suffisante.

3.9. LE PLAN D'AFFAIRES POUR L'AÉROGARE MP2 ET L'APPLICATION DU PRINCIPE DE L'OPÉRATEUR AVISÉ EN ÉCONOMIE DE MARCHÉ

- (157) L'État français fait valoir que le critère de l'opérateur avisé en économie de marché se trouve être satisfait lorsque la politique mise en place par l'aéroport induit des effets financiers positifs pour l'exploitation aéroportuaire. Il convient à cet effet de fonder son analyse sur la base des plans d'affaires pluriannuels à l'aune de certains critères tels que la valeur actuelle nette (VAN) et le taux de rentabilité interne (TRI) assortis de tests de sensibilité. À cet égard, deux principes sous-tendent l'analyse des investissements menés par l'aéroport: la prise en compte des «vrais» flux de fonds ainsi que de la valeur du temps à travers l'actualisation de ces flux de fonds.
- (158) La France considère que la réalisation de l'aérogare mp2 a notamment eu pour conséquence de:
- mutualiser certains coûts entre les deux aérogares, diminuant alors les coûts des aérogares principales,
 - décaler la réalisation de certains investissements dont le coût affecte le TRI, tels que la construction de la zone d'enregistrement Europe et du Hall d'embarquement Europe/International.

⁽²⁹⁾ Décision 2011/60/UE de la Commission du 27 janvier 2010 concernant l'aide d'État C 12/08 (ex NN 74/07) — Slovaquie — Accord entre l'aéroport de Bratislava et Ryanair (JO L 27 du 1.2.2011, p. 24).

⁽³⁰⁾ Conseil Aéroport du 15 novembre 2005.

- (159) La mutualisation des coûts et le report de la réalisation de certains investissements qu'engendre la nouvelle aérogare mp2 influent sur le niveau tarifaire à adopter concernant cette dernière ainsi que le chiffre d'affaire intégré dans le calcul du TRI.
- (160) Dès lors, la France estime que l'approche adoptée par l'aéroport correspond au choix qui aurait été opéré par un opérateur privé. De fait, elle considère l'analyse menée par le cabinet PwC erronée lorsque ce dernier reproche à la France de ne pas avoir élaboré de plan d'affaires «bâti sur les hypothèses propres à mp2», terme qui n'est pas défini par ledit cabinet. La France rappelle à ce sujet que les questions d'allocation des coûts entre les différents usagers des différentes gares relèvent de l'analyse de la tarification différenciée de l'aéroport et non de l'étude de la rentabilité du projet d'aérogare nouvelle.

4. OBSERVATIONS DES TIERS INTÉRESSÉS

4.1. AIR FRANCE

4.1.1. SUBVENTIONS À L'INVESTISSEMENT À LA CCIMP

- (161) Air France fait valoir que si les subventions consenties pour la mise à niveau des infrastructures de l'aéroport ont bénéficié à l'ensemble des transporteurs présents sur la plateforme de Marseille-Provence, les subventions à l'investissement spécifiques à l'aérogare mp2 ont le potentiel de créer des distorsions de concurrence entre les compagnies aériennes utilisant chacun des deux terminaux.
- (162) Air France conteste l'appréciation portée par la Commission dans la décision d'ouverture selon laquelle l'accès à l'aérogare mp2 serait égal et non discriminatoire. La décision de la CCIMP de réserver au trafic de type «point à point» aurait contraint Air France, qui opère également des vols internationaux et transportent notamment des passagers en correspondance, à couper son exploitation au départ de Marseille entre les deux terminaux, en conséquence de quoi Air France a renoncé à utiliser l'aérogare mp2. L'ouverture à compter d'octobre 2006 de l'aérogaremp2 aux vols internationaux opérés par Ryanair démontrerait selon Air France le traitement préférentiel accordé à cet opérateur par la CCIMP. De plus, Air France rappelle que l'aérogare mp2 n'offrait de services que pour des avions de moins de 200 places, ce qui excluait les appareils de type Airbus 321, et qu'un recours a été introduit par la compagnie Air Méditerranée devant le tribunal Administratif de Marseille visant à faire reconnaître le caractère arbitraire et discriminatoire de cette clause du règlement d'utilisation de l'aérogare mp2.
- (163) Air France fait valoir que les conditions d'éligibilité à l'aérogare mp2 imposées initialement par la CCIMP semblent avoir eu pour seul objet d'assurer qu'elle ne puisse pas prétendre à l'utilisation de la nouvelle aérogare, alors que l'équilibre économique de la plateforme n'aurait sans doute pas été assuré dans l'hypothèse où Air France aurait pu transférer l'intégralité de ses opérations vers l'aérogare mp2, où le niveau de redevance est significativement réduit.

4.1.2. SUBVENTIONS AU FONCTIONNEMENT DE LA CCIMP

- (164) Air France avance que le niveau de la taxe d'aéroport, perçue pour le compte de l'État mais reversée dans son intégralité au gestionnaire de l'aéroport, pourrait ne pas correspondre aux coûts réellement supportés par l'aéroport pour financer les mesures qui relèvent de prérogatives de puissance publiques, et pourrait ainsi constituer une subvention au fonctionnement de l'aéroport de Marseille Provence.

4.1.3. AIDES ACCORDÉES PAR L'AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE À CERTAINES COMPAGNIES AÉRIENNES

4.1.3.1. *Redevances passagers réduites pour les vols nationaux*

- (165) Air France ne conteste pas le constat dressé par la Commission dans sa décision d'ouverture selon lequel la création d'un terminal à bas coûts pourrait correspondre à une demande du marché. Toutefois, Air France rappelle qu'il incombe au gestionnaire de l'aéroport de s'assurer de la rentabilité propre de ce projet.
- (166) Air France conteste l'affirmation de la Commission selon laquelle il apparaît normal pour un gestionnaire d'aéroport privé de chercher à obtenir le paiement de charges plus élevées en raison du transport des passagers

des compagnies aériennes qui choisissent d'offrir un service plus confortable, dont la clientèle est caractérisée par une «disposition à payer» plus élevée. Air France fait valoir qu'elle n'a pas contribué à déterminer le niveau de qualité de service offert dans le terminal qualifié de «confortable» et rappelle qu'elle s'interroge sur la nature véritablement non discriminatoire des critères appliqués par les gestionnaires d'aéroport pour l'accès au nouveau terminal dédié aux nouveaux opérateurs de type low-cost. Air France fait valoir que les compagnies historiquement utilisatrices des terminaux sont souvent captives de ces infrastructures. Air France estime que les gestionnaires de l'aéroport étant en situation de monopole sur l'aéroport peuvent abusivement augmenter leur tarifs auprès de cette clientèle captive afin d'offrir des tarifs attractifs à la clientèle utilisant les terminaux low cost, qui est, elle, capable de facilement déplacer son exploitation d'une plateforme aéroportuaire à une autre.

- (167) Air France considère que les tarifs pratiqués sur l'aéroport de Marseille Provence résultent de choix de traitement comptable dont la seule logique était de favoriser les compagnies utilisatrices de l'aérogare mp2. La méthode d'allocation des frais généraux permettrait selon Air France de faire baisser artificiellement le tarif de la redevance passager applicable à l'aérogare mp2. Air France souhaite que la Commission intègre dans son raisonnement le fait que les aéroports constituent des «infrastructures essentielles» à l'égard des compagnies aériennes et qu'en conséquence une entité gestionnaire se doit de pratiquer des tarifs reflétant le coût du service rendu (obligation qu'impose également la directive 2009/12/CE).
- (168) Air France souligne qu'à sa connaissance la CCIMP n'a jamais pris de mesure visant à récupérer les compléments de redevance dus au titre de la réévaluation rétroactive des tarifs de la redevance passager sur le mp2. Air France relève que si, à la suite de l'ordonnance du 28 juillet 2009, le Conseil d'État statuant en référé a suspendu à hauteur de 20 % la redevance passager appliquée à l'aérogare mp1, la CCIMP n'a pas pour autant relevé le montant de la redevance passager en vigueur à l'aérogare mp2. Air France rappelle que le Conseil d'État n'ayant pas annulé les tarifs applicables à l'aérogare mp1 (décision du 27 juin 2011), la totalité des 20 % retenue sur la base de l'ordonnance de référé a finalement été versée à la CCIMP.
- (169) Air France relève que, la Commission a dans une décision antérieure ⁽³¹⁾ conclue à l'existence d'un régime d'aide incompatible avec le marché commun concernant le système de différenciation des redevances aéroportuaires selon la destination du vol (national/international). Air France rappelle que la France ayant adopté des mesures supprimant ce système, la Commission n'a pas souhaité mettre en œuvre de mesures utiles supplémentaires. Air France en conclut que la décision antérieure de la Commission rend toute nouvelle enquête sur ce régime sans objet.

4.1.3.2. *Redevances pour l'ouverture de nouvelles lignes*

- (170) Si Air France convient qu'il appartient à tout aéroport de s'engager dans une telle démarche, la compagnie aérienne rappelle néanmoins qu'il revient à l'aéroport de démontrer qu'il a bien agi en opérateur avisé en économie de marché. À ce titre, il doit démontrer que la mesure vise à obtenir, à terme, un retour sur investissement. L'objectif doit alors être l'amélioration de ses propres recettes et non pas l'augmentation de la fréquentation touristique de la région.
- (171) Air France rajoute que, pour être acceptable, une telle mesure doit être transparente, non-discriminatoire, dégressive et limitée dans le temps afin de ne pas constituer un financement public des coûts d'exploitation du transporteur qui en bénéficie.

4.2. RYANAIR

4.2.1. SUBVENTIONS À L'INVESTISSEMENT À LA CCIMP

- (172) Ryanair fait valoir que les subventions à l'investissement accordées pour la construction de l'aérogare mp2 révèlent le comportement d'un opérateur avisé en économie de marché.
- (173) Selon Ryanair, l'analyse de la Commission devrait prendre en compte les revenus extra-aéronautiques générés par l'aérogare mp2, au titre de la location de véhicules, de la redevance d'utilisation du parking et des recettes commerciales supplémentaires générées par les ventes aux passagers de l'aérogare mp2, qui sont susceptibles de se rendre dans les boutiques de l'aérogare principale, situé à moins d'une minute de marche de l'aérogare mp2. Ryanair en conclut que les revenus extra-aéronautiques générés par les passagers de l'aérogare mp2 contribuent significativement à la rentabilité de l'aérogare principale.

⁽³¹⁾ Décision de la Commission du 28 janvier 2009, aide E4/2007, C(2009) 184 final.

- (174) La fermeture de l'aéroport, qui aurait engendré des coûts additionnels (de licenciement, de dépollution, d'opportunité des investissements déjà réalisés) alors même que le prix de vente de l'aéroport était susceptible d'être bas voire négatif, n'était pas une alternative économiquement pertinente en 2006.
- (175) La stratégie suivie par l'aéroport, qui a conduit à une augmentation du trafic et des revenus et à la réduction de la capacité non utilisée de l'aéroport, a contribué à augmenter sa valeur marchande. Ryanair fait valoir que les actifs relatifs à l'aérogare mp2, et les investissements réalisés, pourraient donner lieu à valorisation à l'occasion d'une vente, contrairement à l'argument présenté par PwC.

4.2.2. FIXATION DES REDEVANCES PASSAGERS SUR L'AÉROGARE MP2

- (176) Ryanair fait valoir que la décision fixant la redevance passager applicable sur l'aérogare mp2 n'est pas imputable à l'État, conformément aux critères explicités par la jurisprudence Stardust Marine ⁽³²⁾. Ryanair souligne que les CCI sont considérées par la législation française comme appartenant à une catégorie spécifique d'entités publiques caractérisée par une absence de subordination à l'État ⁽³³⁾. Ryanair conteste donc l'attitude de la Commission qui se borne à présumer l'imputabilité des mesures en question en raison du fait que la CCIMP est placée sous le contrôle de l'État et rappelle qu'il appartient à la Commission d'examiner, dans chaque cas, les circonstances particulières qui conduisent à établir ou non l'imputabilité de la mesure.
- (177) Ryanair ajoute que dans le cas de la CCIMP, la France ne saurait être à l'initiative, ni n'a agi de manière à encourager l'adoption par l'aéroport des mesures contestées. Ryanair fait valoir que la DGAC a, au contraire, de manière répétée, rejeté les tarifs adoptés par la CCIMP ⁽³⁴⁾.
- (178) A titre subsidiaire, Ryanair avance que la fixation des redevances passager sur l'aérogare mp2 respecte le test de l'opérateur avisé en économie de marché. Ryanair soutient que, dans son analyse, la Commission n'a pas appliqué correctement le test de l'opérateur avisé, tel que l'exige la Cour ⁽³⁵⁾, pour plusieurs raisons.
- (179) Premièrement, la Commission a omis de procéder à titre principal à la comparaison entre les redevances applicables sur l'aéroport de Marseille Provence et le prix du marché. Ryanair a présenté une étude, qui fait valoir que le prix du marché pour les services aéroportuaires peut être établi sur la base d'une comparaison avec les prix payés dans des aéroports privés comparables dans toute l'Europe. La compagnie utilise la comparaison avec les aéroports de Luton, de East Midlands, de Prestwick et de Liverpool. Elle allègue que ces aéroports sont exploités sans aides d'État et sans intervention publique et que les prix qu'elle y paie sont en moyenne trois fois moins élevés que ceux de l'aéroport de Marseille Provence. Ryanair en conclut que le prix qu'elle paie à l'aéroport de Marseille Provence pour les services aéroportuaires n'est pas inférieur au prix du marché pour ces services et que le prix payé ne comporte donc pas d'éléments d'aide d'État.
- (180) Deuxièmement, la Commission a inclus dans ses calculs les coûts irrécupérables au lieu de baser son appréciation sur les seuls coûts marginaux. Ryanair rappelle à cet égard que l'aéroport de Marseille Provence a été construit en 1922 et a été notamment utilisé, avant la libéralisation du transport aérien, pour le trafic régional financé par l'État sous forme de service public et comme base pour les appareils servant à la lutte contre les feux de forêt. Ryanair ajoute que pour faire face à la baisse du trafic enregistrée entre 2001 et 2003, l'aéroport a mis au point une stratégie d'ouverture aux compagnies à bas coûts en créant une aérogare conçue spécifiquement pour leur usage. Ryanair rappelle que pendant plusieurs années, elle a représenté plus de 40 % du trafic sur l'aérogare mp2. Ryanair fait valoir que les aéroports régionaux ont une faible attractivité pour les compagnies aériennes, qui peuvent légitimement attendre des négociations engagées avec l'aéroport des tarifs d'autant plus bas qu'elles apportent sur la plateforme un volume de passagers important. Ryanair rappelle que la Commission est tenue de prendre en compte la situation qui prévalait au moment où la mesure a été accordée au bénéficiaire pour conclure à l'existence d'une aide. Ryanair fait valoir qu'en l'espèce, à la date à laquelle elle a commencé à opérer sur l'aéroport de Marseille Provence, compte tenu des engagements contractuels qu'elle avait pris concernant le volume de passagers transportés, le gestionnaire de l'aéroport pouvait légitimement attendre une hausse forte du trafic grâce à la présence de Ryanair sur la plateforme. Ryanair fait valoir que la situation économique dans les petits aéroports régionaux en surcapacité étant différente de celle analysée par la Cour dans le jugement

⁽³²⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, affaire C-482/99, France c. Commission, Rec. 2002, p. I-4397.

⁽³³⁾ Ryanair cite à l'appui de cet argument l'avis du Conseil d'État du 16 juin 1992 n° 351 654.

⁽³⁴⁾ Ryanair fait référence à ce sujet aux paragraphes de la décision d'ouverture concernant le non recouvrement pas la CCIMP des remboursements issus de l'application des tarifs rétroactifs, les demandes répétées de la France qu'il soit mis fin aux redevances réduites pour les vols nationaux, et l'introduction par la CCIMP d'une aide marketing sans l'autorisation préalable de la France.

⁽³⁵⁾ Ryanair fait référence à l'arrêt du Tribunal du 17 décembre 2008, T-196/04, Ryanair/Commission.

Charleroi, à considérer que l'analyse par les coûts leur est applicable, elle doit être adaptée. La prise en compte des seuls coûts et revenus marginaux liés aux contrats conclus avec Ryanair refléterait le comportement d'un opérateur avisé en économie de marché. Ryanair ajoute que les coûts associés aux investissements réalisés avant l'arrivée de Ryanair et aux coûts fixes opérationnels ne doivent pas être pris en compte. Ryanair ajoute que le caractère profitable ou déficitaire de l'aéroport en général n'est pas pertinent du point de vue de l'existence d'une aide au bénéfice de la compagnie aérienne.

- (181) Ryanair fait valoir que l'analyse des coûts conduite par la Commission pour le test de l'opérateur avisé est erronée car elle ne prend pas en compte le niveau de service offert sur l'aérogare mp2, qui est inférieur aux services offerts aux compagnies traditionnelles, et correspond donc au niveau de redevance en vigueur. Ryanair fait valoir que l'aérogare mp2 n'offre que des infrastructures de base ⁽³⁶⁾ et présente une surface par passager considérablement réduite par rapport à celle de l'aérogare principale (1,66 m² contre 6,06 m²). Ryanair soutient que les compagnies à bas coûts ne devraient pas payer des redevances correspondant à des services qu'elles n'utilisent pas, ou utilisent dans une moindre mesure que les compagnies traditionnelles ⁽³⁷⁾. Ryanair rappelle qu'elle applique des frais pour bagages visant à inciter ses passagers à ne pas enregistrer de bagages, ce qui a conduit à ce que seulement 1/3 des passagers Ryanair procède à des enregistrements de bagages. De plus, les passagers Ryanair déplaceraient eux même leurs bagages depuis les postes d'enregistrement jusqu'au poste de contrôle, rendant inutile toute infrastructure dans l'aérogare. Par comparaison, Ryanair souligne qu'Air France utilise de manière plus intense les services d'assistance en escale liés à la prise en charge des bagages sur l'aéroport.
- (182) Ryanair fait valoir qu'elle opère sur les plus larges appareils opérant sur l'aéroport de Marseille Provence, ce qui évite à l'aéroport de supporter les coûts d'opportunité lié à l'opération de petits appareils rapporté au nombre de passagers transportés. Ryanair souligne qu'elle opère sur la base de rotations d'une durée de 25 minutes, alors que les compagnies traditionnelles, telles qu'Air France, ont des temps de rotation entre 45 et 60 minutes. Or un temps de rotation réduit permet de limiter le temps d'utilisation des surfaces au sol par les appareils et les passagers. Ryanair rappelle que les critères d'utilisation de l'aérogare mp2 reposent d'ailleurs sur l'exigence d'utiliser des appareils de type C pouvant comporter jusqu'à 200 sièges et d'opérer avec des temps de rotation réduits.
- (183) Enfin, Ryanair critique le fait que la Commission ne prend pas en compte dans sa décision les externalités positives liées à la présence de Ryanair sur la plateforme, à savoir le fait que la valeur de l'infrastructure augmente avec sa fréquentation, compte tenu des risques inhérents à l'exploitation des premières lignes desservies sur la plateforme. De plus, Ryanair avance que la présence d'une compagnie aérienne sur un aéroport créer un effet vertueux conduisant à augmenter le nombre de passagers sur cette plateforme, donc à améliorer les infrastructures commerciales et de transport sur l'aéroport, ce qui renforce encore l'attractivité de la plateforme. Ryanair souligne qu'elle s'est engagée par contrat à transporter un certain nombre de passagers sur l'aéroport de Marseille, contribuant ainsi à générer de telles externalités, comme le démontreraient d'une part l'augmentation du trafic sur la plateforme, et notamment sur l'aérogare mp2, et d'autre part l'augmentation du nombre de compagnies aériennes opérant depuis l'aéroport. En outre, Ryanair souligne en outre que ce type d'engagement revient à faire peser sur la compagnie aérienne la totalité du risque lié à l'opération de la ligne, et justifie que l'aéroport soit en mesure d'accepter un taux de retour sur investissement inférieur à ce qu'il aurait exigé en l'absence de tels engagements.
- (184) Ryanair encourage la Commission à adopter dans son analyse l'approche de la «caisse unique» qui conduit à prendre en compte ensemble les revenus aéronautiques et les recettes commerciales générés par la présence d'une compagnie aérienne sur une plateforme. Ryanair fait remarquer à cet égard qu'elle transporte plus de passager par vols qu'Air France et qu'elle opère sur des vols «point par point» à l'occasion desquels elle estime que les passagers sont plus susceptible de générer des revenus commerciaux que les passagers en transit. Ryanair souligne que depuis le début de ses opérations à Marseille Provence, de nombreux commerces et plusieurs sociétés de location de véhicules se sont développées sur l'aérogare mp2, et que les revenus extra- aéronautiques générés par ces activités contribuent à la rentabilité de cette aérogare.
- (185) Ryanair avance enfin que le fait que les redevances fixées à l'aérogare mp2 respectent le test de l'opérateur avisé en économie de marché prouve qu'il n'y pas de redistribution vers Ryanair de ressources publiques allouées au gestionnaire de l'aéroport. Si devait être démontrée l'existence d'une aide au bénéfice de l'aéroport, Ryanair conteste que cela conduise à conclure qu'elle en a été le bénéficiaire final.

⁽³⁶⁾ Ryanair rappelle que l'aérogare mp2 ne contient pas: de revêtement couteux de type marbre, de faux-plafond, de moniteurs au-dessus des postes d'embarquements, de dispositif de transport des bagages jusqu'au hall principal, de chariots à bagages, de salons d'attente, de poste d'information, d'escalators et de tapis roulant, de passerelle télescopique.

⁽³⁷⁾ Ryanair cite à l'appui de cette affirmation la décision de la CAA UK du 27 mai 2011 concernant la plainte déposée par Ryanair contre une redevance appliquée de manière discriminatoire sur l'aéroport de Gatwick.

- (186) Ryanair fait ensuite valoir que les redevances appliquées à l'aérogare mp2 ne sont en aucun cas sélectives, dès lors que la Commission n'a pas établi que Ryanair a bénéficié de conditions plus favorables que les autres compagnies aériennes sur l'aéroport de Marseille. Ryanair souligne qu'il ne suffirait pas de constater que différents niveaux de redevances sont appliqués à différentes compagnies aériennes pour parvenir à cette conclusion, mais que la Commission devrait prendre en considération le coût des services offerts à chacune par l'aéroport, ainsi que les externalités positives et revenus extra-aéronautiques générés par chaque compagnie. Ryanair rappelle que son business model l'a conduit à transporter, pour chaque vol, un nombre de passagers plus importants que d'autres compagnies, et que cette économie réalisée par l'aéroport au regard des coûts d'opportunité ainsi évités doit se traduire dans le taux des redevances appliquées à Ryanair.
- (187) Enfin, Ryanair avance que la différenciation des tarifs entre les vols nationaux et les vols internationaux constitue une discrimination abusive au sens de l'article 102 du TFUE, dès lors qu'elle résulte d'une décision de l'aéroport, étant donné sa position dominante pour la mise à disposition de l'infrastructure. Ryanair fait valoir que les services fournis aux passagers ne sont pas fondamentalement différents au regard de leur destination (vol domestique, national, international), et que la vérification des documents de voyage des passagers internationaux fait partie des prérogatives de l'État et ne devrait donc pas être financée par les redevances aéroportuaires. Ryanair regrette que la France n'ait pas étendu le constat dressé pour la différenciation entre vols nationaux et vols Schengen aux vols opérés en dehors de l'espace Schengen, qui donnent lieu à l'application d'une redevance plus élevée à hauteur de 56 % sur l'aérogare principale. Ryanair fait également valoir que ce dispositif de différenciation constitue une aide d'État. Ryanair souligne qu'Air France et les compagnies qui lui sont affiliées opèrent la plupart des vols domestiques et bénéficient donc du système de différenciation des tarifs. En conséquence, Ryanair demande à la Commission d'inclure dans les mesures objet du présent examen l'avantage accordé à Air France résultant de la différenciation des redevances entre les vols Schengen et les vols hors espace Schengen, en vue de lui permettre d'obtenir des dommages et intérêts devant les juridictions françaises.
- (188) Ryanair a transmis des informations complémentaires au sujet d'AMS et de l'analyse à mener par la Commission. Ryanair avance que l'existence de l'aide dans le contrat AMS devrait être appréciée séparément des autres mesures. Cependant si la Commission décide de l'apprécier ensemble avec les conditions dont Ryanair bénéficie à l'aéroport, Ryanair propose une analyse économique et conclut que sur cette base le contrat AMS aurait été profitable pour l'aéroport à court terme.

4.3. CCIMP

4.3.1. SUBVENTIONS À L'INVESTISSEMENT À LA CCIMP

- (189) La CCIMP partage les arguments de la France selon lesquels les subventions prescrites ainsi que les subventions affectées au financement d'activités non économiques ne peuvent pas être qualifiées d'aides d'État. En tout état de cause, les financements publics accordés antérieurement à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005 ne constituent pas des aides d'État sur la base de la Communication de 1994. À titre subsidiaire, les subventions constitutives d'aides d'État sont compatibles aux règles du TFUE, notamment sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c) du TFUE. La CCIMP partage l'avis de la France sur la compatibilité des aides examinées au regard des conditions prévues par les lignes directrices, notamment les conditions de proportionnalité et de nécessité.
- (190) La CCIMP souligne l'impact économique direct et indirect de la nouvelle aérogare dans la région marseillaise et son rôle dans la décongestion des aéroports centraux, la cohésion territoriale européenne et le renforcement des capacités aéroportuaires face au risque de saturation ⁽³⁸⁾.
- (191) La CCIMP considère que l'aménagement d'une nouvelle aérogare était indispensable pour permettre l'implantation de compagnies low cost qui desservent rarement des infrastructures traditionnelles, dont les caractéristiques ne répondent pas à leur modèle économique. La CCIMP rappelle que seule la création d'une aérogare bas tarif permettait de se rapprocher des exigences des compagnies low cost en matière de redevances aéroportuaires, dans des conditions de transparence et de non-discrimination.

4.3.2. SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT AU BÉNÉFICE DE LA CCIMP

- (192) La CCIMP précise, à l'instar des observations présentées par la France, que les flux financiers d'un montant total de [...] millions d'euros concernent des contributions versées au service général de l'aéroport contre services rendus. Elle souligne qu'aucun transfert financier de ressources n'est opéré depuis la CCI vers l'aéroport de Marseille Provence. Elle rappelle que l'aéroport de Marseille Provence, est, comme toute entreprise présente dans la région, redevable de la taxe pour frais de chambres de commerce et d'industrie, dont il s'est acquitté pour un montant de 213 553 EUR en 2010.

⁽³⁸⁾ Voir la note 18 de bas de page.

4.3.3. FIXATION DES REDEVANCES PASSAGERS SUR L'AÉROGARE MP2

- (193) La CCIMP rappelle que l'aérogare à bas tarif mp2 offre des services simplifiés et permet de proposer une offre tarifaire différenciée et confirme que l'intégralité des coûts a été prise en considération pour la détermination de ces tarifs. La CCIMP en conclut que l'aéroport de Marseille Provence est à même d'invoquer le principe de l'opérateur avisé pour justifier l'existence de redevances différenciées sur chacune des aérogares.
- (194) La CCIMP estime que la méthode dite «contributive» employée pour calculer le taux de rentabilité de l'aérogare mp2 est la seule qui permette de tenir compte du transfert d'une compagnie de l'une sur l'autre aérogare, des économies d'échelle impliquant une stabilité des coûts concernés alors que leur répartition par aérogare entraînerait une diminution sur l'aérogare principale. Elle rappelle que la réalisation de l'aérogare mp2 a eu pour conséquence de mutualiser certains coûts entre les deux aérogares, avec pour effet de diminuer les coûts des aérogares principales, de décaler la réalisation de certains investissements (report de la construction de la zone d'enregistrement Europe et du hall d'embarquement Europe/international).

4.3.4. MESURES INCITATIVES POUR LE DÉMARRAGE DE NOUVELLES LIGNES

- (195) La CCIMP déclare avoir engagé un plan de développement destiné à accroître la fréquentation de l'aéroport, notamment par le biais d'ouverture de nouvelles lignes. Les mesures incitatives sont destinées selon la CCIMP à remplir cet objectif, conformément à une pratique normale des gestionnaires d'aéroports, ainsi que l'aurait relevé la Commission dans sa décision relative à l'aéroport de Manchester ⁽³⁹⁾. Le régime instauré doit être regardé selon la CCIMP comme une pratique commerciale exclusive de toute aide au sens de l'article 107 du TFUE, dès lors que le régime est ouvert, non discriminatoire, et en vigueur pour une durée limitée sur la base de critères objectifs.
- (196) La CCIMP fait valoir que la qualification d'aide doit également être écartée dès lors qu'un opérateur avisé opérant dans des conditions normales d'une économie de marché aurait pu être amené à intervenir dans les mêmes conditions. La CCIMP fait valoir que les modulations adoptées s'inscrivent dans une perspective de maximisation de la rentabilité de l'aéroport et repose sur un plan d'affaires figurant au dossier préparatoire à la Cocoéco du 14 septembre 2009. L'actualisation de cette étude telles qu'explicitée dans la réponse de la France confirmerait la rentabilité des mesures.
- (197) La CCIMP ajoute qu'au vu des pratiques normales du marché au regard desquelles son comportement doit être apprécié, le régime institué demeure raisonnable.

4.3.5. AIDES AU MARKETING – CONTRAT CONCLU AVEC AMS

- (198) La CCIMP soutient s'être comportée en opérateur avisé en économie de marché en concluant le contrat avec AMS. Elle précise avoir payé un prix manifestement proportionné et raisonnable pour les prestations rendues compte tenu des pratiques du secteur et conteste la pertinence de l'étude présentée par Air France, qui ne vise que des sites généralistes. La CCIMP rappelle qu'à l'inverse les produits mis en avant par le site Ryanair s'adressent à un public large d'internautes à la recherche de billets d'avion.
- (199) La CCIMP précise que l'objectif étant d'accroître le trafic de l'aérogare mp2 et plus particulièrement le trafic de passagers internationaux à fort pouvoir d'achat, seule une action publicitaire ciblée était appropriée. Le site Ryanair seul offrait, selon la CCIMP, une visibilité et une efficacité maximales des publicités.
- (200) La CCIMP rappelle que le coût annuel du contrat AMS ramené au nombre de passagers transportés est de l'ordre de [...] * EUR en 2010.

⁽³⁹⁾ Décision du 14 juin 1999, aéroport de Manchester, NN 109/98.

4.4. ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES

4.4.1. SUBVENTIONS ACCORDÉES À LA CCIMP

- (201) L'Association of European Airlines (AEA) rappelle qu'elle soutient toutes les mesures susceptibles de contribuer au développement régional, mais que les subventions accordées aux petits aéroports régionaux ne doivent pas avoir pour effet de distordre la concurrence. Le secteur aérien devrait selon l'AEA être regardé comme un secteur d'activité dans lequel toute intervention, qu'elle soit réglementaire ou financière, est susceptible de provoquer des distorsions de concurrence. Les subventions accordées aux petits aéroports régionaux ne sont dès lors acceptables que dans la mesure où elles bénéficient à l'ensemble des usagers sans discrimination, et qu'elles ne créent pas de distorsions entre les aéroports situés dans la même zone de chalandise.
- (202) L'AEA fait valoir qu'il est nécessaire que soit adopté un cadre contraignant au niveau européen concernant le secteur aérien dans son entier, de manière à prévenir les subventions incontrôlées et à garantir un cadre concurrentiel entre les opérateurs économiques. Il devrait reposer sur le principe d'un examen des aides à l'infrastructure en fonction de la demande d'utilisation, et ne pas favoriser un déplacement du trafic vers les régions où la demande est peu dynamique.

4.4.2. DIFFÉRENCIATION DES TARIFS À L'AÉROGARE MP2

- (203) L'AEA supporte l'idée selon laquelle un aéroport peut différencier ses infrastructures en fonction des services offerts aux usagers. L'AEA fait cependant valoir que dans cette hypothèse, l'aéroport doit respecter les principes de transparence et de rapport avec les coûts dans le calcul des redevances. En pratique, l'AEA avance qu'il s'agit de distinguer les coûts associés à l'utilisation des infrastructures communes d'une part, et les coûts associés à l'utilisation des infrastructures spécifique d'autre part. Selon AEA, toutes les compagnies aériennes devraient payer les mêmes tarifs pour l'utilisation des infrastructures centrales (pistes, parking, équipement de sécurité aérienne, contrôles de sécurité, handling des bagages, taxes environnementales et sur les nuisances sonores le cas échéant). Les redevances terminal et handling peuvent varier d'un terminal à l'autre, en fonction de la qualité des services offerts aux compagnies aériennes, et doivent être déterminées sur la base des coûts exposés.
- (204) L'AEA fait également valoir que l'accès aux terminaux à services réduits ne devrait pas être limité aux compagnies à bas coûts mais devrait être ouvert à l'ensemble des compagnies aériennes, conformément au principe de non-discrimination.
- (205) Afin d'assurer qu'il n'y ait pas de distorsion de concurrence entre les compagnies aériennes présentes sur une même plateforme aéroportuaire, l'AEA souligne que les gestionnaires d'aéroport ne doivent pas augmenter les charges sur le terminal principal pour compenser les coûts associés au terminal à services réduits.

4.4.3. AIDES AU DÉMARRAGE

- (206) L'AEA fait valoir que les compagnies aériennes sont les véritables bénéficiaires de ces régimes, les aéroports régionaux n'en bénéficiant qu'indirectement. L'AEA estime que de telles aides ne devraient pas être accordées pour des liaisons qui sont déjà opérées par une autre compagnie aérienne. Selon l'AEA, une liaison ne devrait pas être considérée comme «nouvelle» dès lors qu'une ligne identique est déjà opérée sur un aéroport situé dans la même zone de chalandise. L'AEA précise qu'idéalement des aéroports éloignés de moins de 100 km ou 120 minutes de trajet en TGV devraient être considérés comme étant localisés dans la même zone de chalandise.
- (207) L'AEA estime que 3 ans constituent une période extraordinairement longue concernant une aide au démarrage. L'AEA fait valoir que la viabilité d'une ligne est évidente après seulement quelques mois et au maximum après un an. L'AEA souligne que l'aide ne devrait pas couvrir les coûts opérationnels récurrents, tels que les amortissements des appareils, les coûts de location des appareils, ou l'utilisation des infrastructures aéroportuaires.
- (208) Les aides au démarrage ne doivent pas, selon l'AEA, pouvoir être cumulées avec d'autres aides accordées pour l'exploitation de la même ligne. L'AEA fait valoir que des mécanismes de sanction devraient être appliqués au transporteur qui ne respecterait pas les engagements contractuels. L'AEA souligne que les aides accordées dans le secteur aérien doivent toujours être restrictives et ne sauraient être autorisées que sur la base d'un examen au cas par cas.

- (209) L'AEA fait valoir que les aides ne doivent être accordées que sur la base d'une procédure transparente et non discriminatoire. Les conditions auxquelles les aides au démarrage sont octroyées devraient faire l'objet d'une publication au *Journal officiel de l'Union européenne*. De plus, l'AEA soutient que chaque contribution financière accordée par une collectivité territoriale à un aéroport régional devrait faire l'objet d'une notification à l'État membre concerné, au moins trois mois avant son entrée en vigueur, de façon que celui-ci juge de la nécessité d'en informer la Commission européenne. Dans le cas d'une aide notifiée, l'AEA souligne qu'il s'agit de rappeler aux collectivités locales que tout versement de l'aide avant approbation de la Commission européenne serait considéré comme une aide illégale.

4.5. AIRPORT MARKETING SERVICES

- (210) AMS fait valoir dans un premier temps que la décision de conclure le contrat du 19 mai 2006 n'est pas imputable à l'État français. AMS relève que si la consultation de l'État à travers la Cocoéco avant toute prise de décision relative aux redevances aéroportuaires est un indice pertinent pour établir l'imputabilité de ces décisions, il n'en va pas de même concernant la décision relative à l'achat de prestations marketing. AMS soutient que l'achat des prestations marketing n'était aucunement lié aux décisions relatives aux redevances aéroportuaires applicables, et n'est pas différente de tout autre achat d'espace publicitaire. AMS rappelle en outre que critère organique sur lequel repose l'analyse de la Commission pour établir l'imputabilité à l'État des décisions de la Chambre de Commerce et d'Industrie est insuffisant au regard des exigences posées par la jurisprudence Stardust Marine⁽⁴⁰⁾.
- (211) AMS avance ensuite que la conclusion du contrat d'achat de prestations marketing est conforme au comportement d'un opérateur avisé en économie de marché. AMS souligne que ce contrat est similaire à ceux conclus avec des aéroports privés tels que Liverpool ou Oslo Rygge, qui à n'en pas douter se sont comportés comme des opérateurs avisés en économie de marché. AMS précise qu'il n'opère aucune discrimination entre les aéroports publics et privés et que les tarifs pratiqués sont publics et aisément accessibles sur son site internet.
- (212) A titre subsidiaire, AMS fait valoir que les tarifs exigés sont conformes aux prix du marché. AMS précise que les tarifs ont été fixés sur la base de l'étude réalisée en 2004 par Mindshare, filiale de WPP, compagnie de fourniture de services marketing, à la demande de Ryanair. AMS ajoute que des partenaires tels que Hertz et NeedaHotel achètent de l'espace disponible sur le site internet pour la promotion de leurs propres services, et que les contrats conclus avec ces opérateurs permettent une meilleure appréciation du prix de marché. AMS déclare enfin avoir développé une offre de tarifs, basée sur une méthode standard de calcul de l'exposition publicitaire en ligne afin de valoriser l'exposition offerte sur le site Ryanair. Les tarifs sont arrêtés sur la base des coûts par millier de «page impression» et le volume de la fréquentation détermine une fourchette de prix pour la plupart des services de placement offerts.
- (213) AMS fait valoir qu'Air France a présenté une comparaison entre l'offre de prix d'AMS au moment de la signature du contrat, soit en 2006, et l'offre de prix de Viamichelin pour 2011, tandis que l'aéroport de Marseille Provence a, de manière adéquate, basé sa comparaison sur l'offre de prix de Viamichelin pour l'année 2006. Compte tenu du fait que les offres de prix pour les services marketing évoluent en moyenne tous les 6 ans, AMS estime que les comparaisons établies par Air France ne sont pas pertinentes.
- (214) AMS fait valoir que des conditions commerciales particulièrement avantageuses ont été offertes à l'aéroport de Marseille Provence. À cet égard, AMS rappelle que les tarifs ont été gelés entre 2006 et 2011 sur la base du nombre de visiteurs sur le site de Ryanair en avril 2005, alors qu'en réalité ce nombre a augmenté de 0,65 million par jour en 2005 à 1,2 million par jour en 2011. De plus, le nombre de destinataires de la mailing list a été gelé sur la base du nombre constaté en avril 2005, alors qu'il a augmenté de 1,2 million à 2,6 millions. AMS souligne qu'Air France n'a pas pris en compte ces éléments relatifs au volume des fréquentations dans sa comparaison, ce qui conduit à ce qu'elle soit faussée.
- (215) AMS rappelle que le nombre de visiteurs du site Viamichelin est inférieur à celui du site Ryanair et que le site est mal connu en dehors de France. AMS estime que ce site internet n'est donc pas adapté à de la promotion pour un aéroport au niveau européen, ce qui est soutenu par le fait qu'aucun aéroport n'ait fait appel à ses services au jour d'aujourd'hui. AMS souligne que le site Lonely Planet est un site australien mal connu en Europe et qui ne génère un volume de fréquentations bien inférieur à celui du site Ryanair. Enfin, AMS souligne que les sites qui ne sont pas rattachés à des compagnies aériennes sont peu adaptés car ils ne permettent pas au visiteur de procéder

⁽⁴⁰⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France/.Commission, C-482/99, Rec.p.I-4397, points 52 et 58.

au même moment à la réservation de son billet d'avion. AMS estime que les tarifs des prestations marketing sur le site d'Air France, de British Airways et d'Expedia sont plus élevés que ceux pratiqués sur le site Ryanair, en dépit d'une fréquentation moins forte.

- (216) AMS conteste de plus l'idée que Ryanair ait contraint l'aéroport de Marseille à conclure le contrat relatif aux prestations marketing. AMS fait valoir qu'il n'est pas dans son intérêt de contraindre la vente d'espaces sur le site internet de Ryanair, qui constitue une ressource limitée à laquelle s'adresse une demande importante.
- (217) AMS soutient que la présence de liens publicitaires sur le site de Ryanair attire l'attention des gestionnaires ou propriétaires d'aéroports, et, en signalant la présence d'une compagnie régulière et des revenus extra-aéronautiques qui y sont associés, accroît la valeur intrinsèque des aéroports aux yeux d'acheteurs potentiels.
- (218) AMS fait valoir que la Commission a reconnu dans sa décision Bratislava la valeur des prestations de services marketing ⁽⁴¹⁾.
- (219) Enfin, AMS fait valoir que les lignes directrices de 2005 ne sont pas applicables aux relations entre un aéroport et un prestataire de services marketing.

5. COMMENTAIRES DE LA FRANCE SUR LES OBSERVATIONS DES TIERS

- (220) Dans son commentaire sur les observations de tiers, la France fait valoir que la contribution d'Air France comporte plusieurs allégations erronées.
- (221) La France rappelle que l'accès à l'aérogare mp2 est, contrairement aux dires d'Air France, égal et non discriminatoire.
- (222) La France précise qu'il ne peut être reproché à l'aéroport de Marseille Provence de ne pas avoir anticipé l'ouverture du terminal mp2 aux vols internationaux hors Schengen, dont l'introduction n'a été envisagée qu'à la suite de la signature de l'accord de ciel ouvert conclu entre le Maroc et l'Union européenne le 29 décembre 2006. La France rappelle que les études relatives aux perspectives de développement du trafic aboutissaient jusqu'alors à des perspectives de développement essentiellement intra-Schengen et que de ce fait, l'aménagement initial de l'aérogare mp2 ne prévoyait pas d'infrastructure spécifique aux dispositifs de contrôle aux frontières qui auraient représenté un coût supplémentaire inutile. La France souligne d'ailleurs qu'Air France, qui invoque que cette impossibilité d'opérer des vols internationaux depuis l'aérogare mp2 était destinée spécifiquement à l'empêcher d'accéder à cette aérogare, n'opère toujours pas de vols depuis l'aérogare mp2 malgré l'ouverture au trafic international.
- (223) La France rappelle que les dispositions du règlement d'accès à l'aérogare mp2 sont motivées par des considérations d'objectifs de confort et de sécurité fixés par l'aéroport, telle que la taille limitée des salles d'embarquement. La France souligne que le recours déposé par Air Méditerranée devant le Tribunal Administratif de Marseille au sujet de l'accès à l'aérogare mp2 a été rejeté par cette juridiction ⁽⁴²⁾.
- (224) La France conteste l'assertion d'Air France selon laquelle l'équilibre économique de l'aérogare mp2 n'aurait pas été atteint si Air France avait été en mesure de transférer l'intégralité de ses opérations vers un terminal où le montant de redevances était significativement inférieur à celui en vigueur sur le terminal principal. Selon la France, cette assertion est contredite par le fait que l'aéroport avait intégré dans son plan d'affaires initial l'hypothèse d'un transfert de la navette Air France vers l'aérogare mp2. La France estime qu'Air France reprocherait en réalité à l'aérogare mp2 son niveau de service, qui ne correspondrait pas aux attentes de sa clientèle. La France rappelle à cet égard que la différenciation des services aéroportuaires, et des redevances associés à chacun de ces services, reste permise par les textes européens et nationaux.
- (225) La France rappelle enfin qu'elle estime que le Conseil d'État n'a pas, dans sa décision du 26 juillet 2011, condamné la méthode d'allocation des coûts entre les aérogares mp1 et mp2 mais a affirmé à propos des tarifs

⁽⁴¹⁾ Décision 2011/60/UE, considérant 114.

⁽⁴²⁾ TA de Marseille, ord. Juge des référés, 17 mars 2011, n° 1101332, par lequel le Tribunal juge que la situation ne caractérise pas une atteinte suffisamment grave et immédiate à un intérêt public susceptible de caractériser la condition d'urgence; rejette la demande de suspension; le recours reste pendant au fond.

de l'aérogare mp1 qu'ils étaient établis selon «un mode de calcul justifié par des études comptables précises». La France conteste la remarque d'Air France selon laquelle la CCIMP aurait dû relever le montant de la redevance passager à l'aérogare mp2 à la suite de l'ordonnance en référé du 28 juillet 2009, compte tenu de l'absence de jugement au fond, et rappellent que l'aéroport a sensiblement revu la structure de ses redevances à la suite de la décision du 26 juillet 2011.

6. APPRÉCIATION DES MESURES EN FAVEUR DE LA CCIMP — EXISTENCE D'UNE AIDE

6.1. EXISTENCE D'UNE AIDE ÉVENTUELLE À L'INVESTISSEMENT AU BÉNÉFICE DE LA CCIMP

- (226) Conformément à l'article 107, paragraphe 1, du traité, les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsque le destinataire est une «entreprise». La Cour de justice de l'Union européenne a, de façon constante, défini les entreprises comme des entités exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement. ⁽⁴³⁾ Constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné. ⁽⁴⁴⁾ La nature économique d'une activité en tant que telle ne dépend pas de la question de savoir si cette activité engendre des bénéfices. ⁽⁴⁵⁾
- (227) L'activité des compagnies aériennes consistant à fournir des services de transport à des passagers et/ou à des entreprises constitue une activité économique. Dans son arrêt «Aéroports de Paris», la Cour de justice a considéré que l'exploitation d'un aéroport consistant à fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services était également une activité économique. Dans son arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle», le Tribunal a confirmé que l'exploitation d'un aéroport constitue une activité économique, dont la construction d'infrastructures aéroportuaires est indissociable.
- (228) En ce qui concerne les mesures de financement octroyées par le passé, le déploiement progressif des forces du marché dans le secteur aéroportuaire ne permet pas de déterminer précisément à partir de quand l'exploitation d'un aéroport aurait indubitablement dû être considérée comme une activité économique. Cependant, le Tribunal a reconnu l'évolution de la nature des activités aéroportuaires. Dans son arrêt «Aéroport de Leipzig-Halle», le Tribunal a jugé qu'à partir de 2000, il n'y avait plus lieu d'exclure l'application des dispositions relatives aux aides d'État aux infrastructures aéroportuaires. En conséquence, à compter de l'arrêt «Aéroports de Paris» (12 décembre 2000), il convient de considérer l'exploitation et la construction d'infrastructures aéroportuaires comme relevant du champ d'application du contrôle des aides d'État.
- (229) Inversement, avant l'arrêt «Aéroports de Paris», les pouvoirs publics pouvaient légitimement considérer que le financement des infrastructures aéroportuaires ne constituait pas une aide d'État et que, partant, une telle mesure ne devait pas être notifiée à la Commission. Il s'ensuit que la Commission ne peut à présent contester, sur la base des règles en matière d'aides d'État, les mesures de financement accordées avant l'arrêt «Aéroports de Paris».
- (230) Néanmoins, si les mesures qui ont été accordées avant qu'une quelconque concurrence se développe dans le secteur aéroportuaire ne constituaient pas des aides d'État lorsqu'elles ont été adoptées, elles pourraient être considérées comme telles conformément à l'article 1^{er}, point b) v), du règlement (CE) n° 659/1999 si les conditions de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont satisfaites.
- (231) La Commission fait observer que les subventions suivantes ont été accordées avant l'arrêt «Aéroports de Paris» (c'est-à-dire avant le 12 décembre 2000). Par conséquent, elle en conclut qu'elle n'a pas compétence pour les examiner au titre des règles en matière d'aides d'État.
- subvention du Conseil général du 14 décembre 1999 d'un montant de 3 064 000 EUR,
 - subvention du Conseil régional du 24 octobre 1997 d'un montant de 8 032 000 EUR,
 - subvention du Conseil régional du 8 juillet 1994 d'un montant de 1 372 000 EUR,

⁽⁴³⁾ Voir la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4, point 2.1), ainsi que la jurisprudence qui s'y rapporte, et notamment l'arrêt de la Cour du 12 septembre 2000 dans les affaires jointes C-180/98 à C-184/98 Pavlov e.a. (Rec. 2000, p. I-6451).

⁽⁴⁴⁾ Arrêt de la Cour du 16 juin 1987 dans l'affaire 118/85, Commission/Italie (Rec. 1987, p. 2599, point 7); affaire C-35/96 Commission/Italie (Rec. 1998, p. I-3851, point 36); Pavlov e.a., point 75.

⁽⁴⁵⁾ Arrêt de la Cour du 29 octobre 1980 dans les affaires jointes 209/78 à 215/78 et 218/78, Van Landewyck (Rec. 1980, p. 3125, point 88); arrêt de la Cour du 16 novembre 1995 dans l'affaire C-244/94, FFSA e.a. (Rec. 1995, p. I-4013, point 21); et arrêt de la Cour du 1^{er} juillet 2008 dans l'affaire C-49/07, MOTOE (Rec. 2008, p. I-4863, points 27 et 28).

- subvention de l'État du 26 avril 2000 d'un montant de 290 000 EUR,
- subvention de l'État du 23 juin 1999 d'un montant de 579 000 EUR.

(232) La Commission limitera par conséquent son examen aux subventions suivantes:

Tableau 5

Subvention	Montant total de l'investissement (1 000 EUR)	Montant total versé (1 000 EUR)
Conseil général 27.9.02	2 098	209
Conseil général 26.6.03	8 920	3 000
Conseil général 19.5.05	15 580	7 600
Marseille Provence Métropole 26.7.04	16 124	889
État français 19.12.01	n.c.	5 032
FEDER 22.8.02	5 280	1 520
Total	48 002	18 250

(233) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le TFUE, 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.

6.1.1. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET NOTION D'ENTREPRISE

(234) À cet égard, la Commission fait observer que l'infrastructure concernée par la présente décision fait l'objet d'une exploitation commerciale par la CCIMP, qui est l'exploitant de l'aéroport et qui facture des frais aux utilisateurs de cette infrastructure. Par conséquent, la CCIMP est, au moins en ce qui concerne l'exploitation de l'aéroport, une entreprise au sens du droit de la concurrence de l'Union.

(235) Toutefois, indépendamment du statut juridique de l'exploitant d'un aéroport, ses activités ne sont pas nécessairement toutes de nature économique. Il convient, dès lors, de différencier et de constater dans quelle mesure les différentes activités sont des activités économiques ou non ⁽⁴⁶⁾.

(236) Ainsi que la Cour de justice l'a constaté, les activités qui tombent normalement sous la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique ne sont pas de nature économique et n'entrent pas dans le champ d'application des règles sur les aides d'État. De telles activités comprennent normalement la sûreté, le contrôle du trafic aérien, la police, les douanes. ⁽⁴⁷⁾

⁽⁴⁶⁾ Arrêt de la Cour du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT Fluggesellschaft mbH/Eurocontrol, Rec. 1994, p. I-43.

⁽⁴⁷⁾ Arrêt de la Cour du 18 mars 1997 dans l'affaire C-343/95, Diego Cali & Figli/Servicesi Ecologici Porto di Genova, Rec. 1997, p. I-1547. Décision de la Commission du 19 mars 2003, N 309/2002. Décision de la Commission du 16 octobre 2002, N 438/02, subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

- (237) La Commission considère par conséquent qu'en l'absence d'obligation légale pour les aéroports de supporter le coût de financement de ces activités et des infrastructures y relatives, la prise en charge par l'État ne constitue normalement pas une aide d'État ⁽⁴⁸⁾.
- (238) En l'espèce, il apparaît nécessaire de distinguer selon les activités concernées comme suit.
- (239) Au titre des coûts participant à l'accomplissement des missions régaliennes, il y a lieu de reconnaître les coûts afférents aux missions de sûreté et de sécurité publique comme participant de l'accomplissement d'activités non-économiques.
- (240) Il convient avant tout de reconnaître un tel caractère aux activités visant à assurer la sécurité publique au sein de l'aéroport en ce qu'elles visent à prévenir la survenance d'actes illicites et notamment la lutte contre le terrorisme. À ce titre, les coûts liés aux missions de police et à la présence des Marins-Pompiers de la ville de Marseille relèvent d'une telle activité. Il en va de même des missions de douane.
- (241) S'agissant des activités liées à la sûreté publique au sein de l'aéroport, celles-ci visent à assurer la protection des personnes et des biens. Il en va ainsi lorsque le patrimoine en cause fait partie du domaine public comme en l'espèce. Il convient notamment de relever au titre de cette mission dans le cas d'espèce les activités suivantes:
- inspection filtrage des bagages de soute,
 - contrôle des accès communs à la zone réservée,
 - inspection filtrage des passagers et des bagages de cabine,
 - contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique,
 - vidéosurveillance.
- (242) Cependant, le financement public d'activités non économiques nécessairement liées à l'exercice d'une activité économique ne doit pas conduire à une discrimination induue entre les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroport. De fait, s'il est normal que dans un système juridique donné, des compagnies aériennes ou des gestionnaires d'aéroports prennent certains coûts à leur charge, alors que d'autres ne le font pas, ces derniers bénéficient d'un avantage, même si ces coûts sont liés à des activités qui, en tant que telles, sont considérées comme étant non économiques. Une analyse du cadre juridique applicable au gestionnaire d'aéroport est dès lors nécessaire pour évaluer si, au titre de ce cadre juridique, les gestionnaires d'aéroports ou les compagnies aériennes doivent supporter les coûts résultant de l'exercice de certaines activités qui pourraient ne pas être rentables en elles-mêmes, mais qui sont inhérentes au déploiement d'autres activités économiques.
- (243) À cet égard, la Commission fait observer qu'en vertu du droit français ⁽⁴⁹⁾, les gestionnaires d'aéroports n'ont pas, en principe, à financer sur leurs fonds propres les infrastructures et équipements nécessaires pour ces activités.
- (244) À l'inverse, le seul caractère obligatoire d'une activité en raison d'une législation existante ne saurait suffire à qualifier une mission d'activité non-économique. À ce titre, les coûts liés à la mise en conformité des infrastructures avec des exigences législatives et normatives concernant la prévention contre l'incendie, notamment les coûts relatifs aux appareillages et réseaux de la détection d'incendie dans les locaux, ne sauraient être considérées comme relevant d'une mission régaliennne en ce qu'ils sont communs à toutes les entreprises. Toute entreprise doit s'assurer du respect de normes de sécurité incendie et en supporter les coûts. Il en va de même en ce qui concerne la sécurité de l'exploitation quand bien même celle-ci serait imposée par le Cahier des charges de la concession. Il s'agit de coûts que toute entreprise doit normalement supporter pour réaliser son activité.
- (245) Il découle donc de ce qui précède que seules les activités décrites dans le tableau 6 comme non-économiques peuvent bénéficier d'un financement public qui échappe à l'application des règles relatives aux aides d'État.

⁽⁴⁸⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003, N 309/2002, sûreté aérienne — compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Voir la décision de la Commission du 7 mars 2007, N 620/2006, aménagement de l'aéroport régional de Memmingen — Allemagne (JO C 133 du 15.6.2007, p. 8).

⁽⁴⁹⁾ Article L6332-2 du Code des transports stipule que «La police des aérodromes [...] est assurée [...] par le représentant de l'État dans le département»; selon l'avis n° 381.644 du 2 septembre 2008 du Conseil d'État, mission d'intérêt général, les missions régaliennes «demeure à la charge exclusive de l'État, lequel peut, afin de disposer d'une partie des ressources nécessaires, instituer des taxes, telle la taxe dénommée «taxe d'aéroport»». Le double financement par une aide à l'investissement et la «taxe d'aéroport» est exclu.

Tableau 6

Subvention	Date	Coût relatifs à des activités non-économique (EUR)				Coût relatifs à des activités économique (EUR)
		Sécurité publique		Sûreté publique		Conformité à la législation/ou sûreté de l'exploitation
		Police et douane	Pompiers	Vidéosurveillance, inspection filtrage et contrôle	Accès domaine public	
Conseil général	27 septembre 2002	0	0	0	0	1 118 537,45
Conseil général	26 juin 2003	259 786,3	0	89 883,11	129 022,39	1 632 851,02
Conseil général	19 mai 2005	94 192,24	0	105 228,51	203 702,13	1 870 135,77
Marseille Provence Métropole	26 juillet 2004	0	0	0	0	72 095,00
FEDER	22 août 2002	0	0	0	0	0
État français	19 décembre 2001	5 032 000	0	0	0	0

(246) Les développements précédents ainsi que le tableau 6, permettent alors d'établir tableau récapitulatif (tableau 7) des aides à l'investissement reçues par l'aéroport de Marseille Provence qui font l'objet de la présente procédure:

Tableau 7

Subvention	Montant total de l'investissement (1 000 EUR)	Montant total versé (1 000 EUR)	Montant activités non-économiques (1 000 EUR)	Reliquat montant après déduction activités non-économiques (1 000 EUR)	Taux de la subvention diminuée des activités non-économiques (%)
Conseil général 27.9.02	2 098	209	0	209	10
Conseil général 26.6.03	8 920	3 000	478	2 522	28
Conseil général 19.5.05	15 580	7 600	403	7 197	46
Marseille Provence Métropole 26.7.04	16 124	889	0	889	6
État français 19.12.01	n.c.	5 032	n.c.	0	n.c.
FEDER 22.8.02	5 280	1 520	0	1 520	29
Total	48 002	18 250	5 913	12 337	26

6.1.2. RESSOURCES D'ÉTAT ET IMPUTABILITÉ

- (247) Le Conseil général a accordé à la CCIMP des subventions financées par des ressources du département des Bouches-du-Rhône, qui est une collectivité territoriale décentralisée. Les ressources des collectivités territoriales sont des ressources d'État aux fins de l'application de l'article 107 du TFUE ⁽⁵⁰⁾.
- (248) Il en est de même pour les subventions reçues de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole.
- (249) Les subventions de la DGAC proviennent directement de l'État central.
- (250) Le développement du fret aérien est en partie financé par les ressources du FEDER, qui constituent des ressources d'État dès lors qu'elles sont accordées sous le contrôle de l'État membre concerné ⁽⁵¹⁾.
- (251) Étant donné que les autorités qui ont octroyé les subventions font partie de l'administration publique et que les décisions finales quant à l'utilisation de fonds du FEDER sont adoptées par la France, ces subventions sont imputables à l'État français.
- (252) En conclusion, les mesures faisant l'objet de la présente décision ont été prises au moyen de ressources d'État et sont imputables à l'État.

6.1.3. AVANTAGE SÉLECTIF POUR LA CCIMP

- (253) Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide à une entreprise, 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 ⁽⁵²⁾.
- (254) Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un exploitant d'aéroport doit supporter les coûts d'exploitation de ce dernier, y compris les coûts d'infrastructures ⁽⁵³⁾.
- (255) À cet égard, il convient cependant de noter 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 ⁽⁵⁴⁾.
- (256) Il convient d'examiner, dès lors, si le Conseil général a agi comme un opérateur avisé en économie de marché dans sa décision de participer au financement de la construction de l'aérogare mp2.
- (257) La France avance que la CCIMP s'est comportée en opérateur avisé en économie de marché en comptabilisant dans le plan d'affaires relatif à la réalisation de l'aérogare mp2 les flux d'investissement nets de la subvention reçue du Conseil général. En agissant ainsi, la France évalue la rentabilité de l'aérogare mp2 pour le gestionnaire de l'aéroport, qui n'en supporte pas tous les coûts de réalisation. Toutefois, elle n'établit pas la rentabilité de l'investissement du point de vue de l'attributaire de l'aide, le Conseil général.
- (258) Par conséquent, selon la France, aucun élément ne démontre le fait que le Conseil général, attributaire de la subvention, attendait une rentabilité quelconque des investissements engagés sur la plateforme aéroportuaire de Marseille Provence.

⁽⁵⁰⁾ 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.

⁽⁵¹⁾ 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.

⁽⁵²⁾ Arrêt de la Cour du 14 février 1990, affaire C-301/87, France/Commission, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

⁽⁵³⁾ Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, Freistaat Sachsen a.o./Commission, Rec. 2011, p. II-1311, point 107.

⁽⁵⁴⁾ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, affaire C-482/99, France/Commission «Stardust Marine», point 69.

- (259) La France fait en outre valoir ⁽⁵⁵⁾ qu'en accordant une subvention pour le financement de l'aérogare mp2, le Conseil général a agi en vue de la réalisation d'un objectif d'intérêt général tenant au soutien à l'emploi local, au développement régional et à l'amélioration de la connectivité du territoire.
- (260) Or, le comportement d'un opérateur en économie de marché est guidé par des perspectives de rentabilité ⁽⁵⁶⁾. Le principe de l'opérateur en économie de marché est normalement réputé respecté si la structure et les perspectives d'avenir de l'entreprise permettent d'escompter, dans un délai raisonnable, un rendement normal sous la forme de versements de dividendes ou d'accroissements de capitaux, en comparaison avec une entreprise privée similaire. Dans ce cadre, il convient de faire abstraction de toute considération à caractère social ou de politique régionale ou sectorielle ⁽⁵⁷⁾.
- (261) Dans ce cadre, les éventuelles retombées positives sur l'économie de la région autour de l'aéroport ne peuvent en aucun cas jouer dans cette évaluation visant à déterminer si l'intervention recèle des éléments d'aide ou non ⁽⁵⁸⁾.
- (262) La France n'a pas invoqué d'autre élément qui pourrait démontrer que le Conseil général entendait se comporter en investisseur avisé en octroyant les subventions en question. Il s'ensuit que le Conseil général, n'ayant pas d'attentes fondées envers la rentabilité des investissements prévus, ne s'est pas comporté en opérateur avisé en économie de marché dans sa décision d'accorder à l'aéroport de Marseille Provence une subvention pour le financement de la seconde aérogare.
- (263) La France ne fait pas valoir que les autres collectivités publiques ayant concouru par leurs subventions au financement de l'infrastructure sur l'aéroport de Marseille Provence se sont comportées dans leur prise de décision comme des opérateurs avisés en économie de marché. Par ailleurs aucun élément du dossier ne tend à démontrer que tel pourrait être le cas.
- (264) Il en découle que les subventions attribuées par le Conseil général, Marseille Provence Métropole, l'État français et celles financées par le FEDER octroient à la CCIMP un avantage que la CCIMP n'aurait pas obtenu dans des conditions normales du marché.
- (265) En l'espèce, la Commission observe que les subventions d'investissement procurent un avantage uniquement à la CCIMP par comparaison avec d'autres exploitants d'aéroport et d'autres entreprises dans d'autres secteurs. La mesure est donc sélective au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

6.1.4. AFFECTATION DE LA CONCURRENCE ET DES ÉCHANGES INTRACOMMUNAUTAIRES

- (266) La CCIMP est, en tant que gestionnaire de l'aéroport de Marseille Provence, en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise correspondant à moins de 100 km ou 60 minutes. À ce titre, la Commission observe notamment que dans ladite zone se trouvent l'aéroport d'Avignon et l'aéroport de Nîmes. Plus particulièrement, la Commission observe que l'aéroport de Nîmes se trouve à 98 km et que Toulon-Hyères se trouve à 113 km de l'aéroport de Marseille Provence, et que ces derniers offrent également des vols à destination de Bruxelles-Charleroi, Fez et Londres. De même, l'aéroport de Nîmes est, à l'instar l'aéroport de Marseille Provence, desservi par Ryanair. Une aide octroyée à la CCIMP risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires et le marché du transport aérien étant des marchés ouverts à la concurrence intra-Union, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres. Par ailleurs, il existe une concurrence entre les gestionnaires d'aéroports chargés de la gestion de ceux-ci et, par conséquent, l'octroi d'une aide à la CCIMP peut renforcer la position de celle-ci sur ce marché. Par ailleurs, les aéroports situés à l'extérieur d'une même zone de chalandise sont également en concurrence étant donné que les compagnies aériennes, et notamment les compagnies à bas coûts, choisissent leurs destinations parmi différents aéroports en Europe et au-delà.

6.1.5. CONCLUSION SUR L'EXISTENCE D'UNE AIDE

- (267) Pour ces raisons, les subventions à l'investissement d'un total de 12,337 millions d'euros octroyées par diverses collectivités publiques pour le financement de l'investissement sur l'aéroport de Marseille Provence dont la subvention de 7,197 millions d'euros octroyée par le Conseil général pour la construction de l'aérogare mp2 constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

⁽⁵⁵⁾ La France argumente à titre subsidiaire que la subvention accordée par le Conseil Général pour le financement de l'aérogare mp2 constitue une aide compatible au regard des stipulations du traité.

⁽⁵⁶⁾ Arrêt du Tribunal de première instance du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-296/97, Alitalia/Commission, Rec. 2000, p. II-3871, point 84; arrêt C-305/89, précité, point 20.

⁽⁵⁷⁾ Voir, à cet égard, les lignes directrices de 2005, point 46.

⁽⁵⁸⁾ Voir arrêt du Tribunal de première instance du 21 janvier 1999, affaires jointes T-129/95, T-2/96 et T-97/96, Neue Maxhütte Stahlwerke et Lech Stahlwerke v Commission, Rec.1999, p. II-17, point 120. Voir aussi arrêt de la Cour du 10 juillet 1986, C-40/85, Belgique/Commission, Rec. 1986, p. 2321, point 13.

6.2. L'EXISTENCE D'UNE AIDE ÉVENTUELLE AU FONCTIONNEMENT DE LA CCIMP

6.2.1. FLUX FINANCIERS ENTRE L'AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE ET LA CCI

- (268) La France précise que les flux financiers d'un montant total de [...] millions d'euros entre 2001 et 2010 constituent non une subvention au bénéfice de la CCIMP, mais une contribution versée par l'aéroport au service général de la CCI au titre des services facturés, sur la base des coûts supportés par le service général⁽⁵⁹⁾. La France fait valoir que l'aéroport de Marseille Provence n'a jamais bénéficié d'une aide financière de la part du service général de la CCI. La France produit une attestation du commissaire aux comptes de la CCIMP qui confirme la fiabilité des éléments comptables évoqués. Aucun élément du dossier ne tend à démontrer le contraire. Sur cette base il apparaît que les services ont été facturés au niveau des coûts réels.

6.2.2. AIDE ÉVENTUELLE RÉSULTANT DU DISPOSITIF DE LA TAXE D'AÉROPORT

- (269) Le système de taxe d'aéroport vise, selon la législation française, à financer les missions régaliennes telles que les services de sécurité, pompiers, sauvetage, la sûreté (inspection filtrage des bagages de soute, contrôle des accès communs, inspection filtrage des passagers et des bagages de cabinet) ainsi que les contrôles automatisés aux frontières.
- (270) La Commission doit vérifier que ce mécanisme de redistribution ne peut pas engendrer des surcompensations s'assimilant à des aides, notamment en raison du fait que ledit mécanisme est fonction du nombre de passagers.
- (271) Toutefois, le système tel que mis en place par l'article 1609 *quater* du Code Général des Impôts ainsi que par l'arrêté interministériel du 30 décembre 2009 relatif aux modalités de déclaration des exploitants d'aérodromes pour l'établissement du tarif passager de la taxe d'aéroport tel que modifié en 2012 vise à prévenir toute surcompensation en combinant à la fois un système de calcul basé sur les coûts engendrés et de possibles corrections a posteriori.
- (272) À ce titre, le calcul de la taxe d'aéroport s'effectue comme suit: l'aéroport effectue l'avance des coûts relatifs aux missions telles que définies par les textes pertinents puis envoie une déclaration de ces coûts ainsi que les données relatives au trafic généré à la direction locale de la DGAC pour contrôle et certification au regard de la législation en vigueur. L'administration centrale de la DGAC opère alors un deuxième contrôle en prenant en compte les années précédentes. Les charges sont alors établies par arrêté interministériel aéroport par aéroport en fonction des coûts encourus par chacun dans l'exercice des missions régaliennes qui lui ont été confiées.
- (273) En outre, le calcul de la taxe est également fondé sur une prévision pluriannuelle des coûts et du trafic et des mécanismes d'ajustement d'une année sur l'autre; de plus des contrôles a posteriori permettent de corriger une éventuelle surcompensation.
- (274) Il en résulte que, dès lors que le produit de la taxe est effectivement utilisé pour couvrir des activités régaliennes et que l'aéroport de Marseille Provence perçoit un montant ne dépassant pas les coûts qu'il supporte au titre de ces missions, il ne saurait y avoir d'avantage sélectif bénéficiant à l'aéroport. La taxe d'aéroport versée à la CCIMP ne saurait donc constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

6.3. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE À L'INVESTISSEMENT AVEC LE MARCHÉ COMMUN

- (275) La Commission a évalué si l'aide peut être jugée compatible avec le marché intérieur. L'article 107, paragraphe 3, du TFUE prévoit des exceptions à l'interdiction générale des aides énoncée au paragraphe 1 du même article. À cet égard, les lignes directrices de 2005 constituent une base sur laquelle les aides en faveur des aéroports peuvent être jugées compatibles avec le marché intérieur au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c).
- (276) Selon le point 61 des lignes directrices de 2005⁽⁶⁰⁾, les aides au financement des infrastructures aéroportuaires peuvent être déclarées compatibles, notamment au titre des articles 107, paragraphe 3, points a), b), ou c), et 93, paragraphe 2, si:
- i) la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...);

⁽⁵⁹⁾ Les services rendus par le service général au service aéroport ont consisté selon la France en des tâches administratives et d'organisation, de gestion des ressources humaines et d'expertise juridique.

⁽⁶⁰⁾ Pour le détail de l'appréciation *ratione temporis* des lignes directrices de 2005, la Commission renvoie aux points 218 à 222 de sa décision d'ouverture.

- ii) l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;
- iii) l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;
- iv) l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire;
- v) le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Outre le respect de ces critères, il faut établir la nécessité de l'aide ⁽⁶¹⁾. Le montant de l'aide doit se limiter à ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif fixé.

6.3.1. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE À L'INVESTISSEMENT POUR LE FINANCEMENT DE L'AÉROGARE MP2

- i) La construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...)
- (277) Selon le cahier des charges applicable à la concession de l'aérodrome de Marseille Provence, la construction de l'infrastructure est à la charge du concessionnaire, qui en a la responsabilité. L'opérateur de l'aéroport ayant décidé et supporté les coûts de l'investissement, il s'agit donc d'une aide à l'investissement en faveur de cet opérateur.
- (278) Selon la France, l'aéroport de Marseille-Provence allait faire face à des problèmes d'encombrement à plus ou moins court terme. Le plan d'affaires réalisé en novembre 2004 établit que la saturation de l'aéroport de Marseille Provence était anticipée à l'horizon 2007 pour le poste enregistrement et à l'horizon 2016 pour les zones d'embarquement, en l'absence de nouveaux aménagements. Le premier objectif était donc de faire face à la saturation de l'aérogare à court terme en vue de l'augmentation attendue du trafic aérien.
- (279) Le deuxième objectif était de promouvoir le développement économique de la région par une meilleure exploitation de l'aéroport et un accroissement du trafic aérien. À cet effet, le développement d'un service complémentaire à celui offert sur l'aéroport de Marseille Provence, conformément à la stratégie de l'aéroport qui avait conduit à identifier l'implantation de compagnies aériennes à bas coûts, était considéré comme un axe de développement de l'activité aéroportuaire. D'une part, la construction de l'aérogare mp2 était indispensable afin d'offrir des services différenciés aux compagnies à bas coût non encore fournis dans cette région; cette aérogare était spécifiquement conçue afin d'être la plus adaptée possible à cette nouvelle fonction de l'aéroport. L'aérogare mp2 répond en effet à un besoin différent de clients qui sont prêts à accepter un niveau de service simplifié pour bénéficier de coûts inférieurs. Les compagnies souhaitant offrir de telles prestations de services simplifiés n'auraient pu s'établir à l'aérogare mp1, pour l'utilisation de laquelle les tarifs des redevances aéroportuaires sont sensiblement plus élevés, en adéquation avec la qualité supérieure de ses infrastructures et le niveau plus élevé de ses coûts. Ce niveau de tarif aurait nécessairement dû être répercuté sur le prix des billets d'avion. La demande pour ce type de services simplifiés est en effet sensible à toute augmentation des coûts. D'autre part, les conditions d'exploitation de l'aérogare mp1 ne se prêtaient pas à la nécessité d'embarquement et de débarquement rapides des passagers.
- (280) La France a fait valoir que la réalisation du projet devait influencer substantiellement l'évolution économique et sociale de la région, et plus particulièrement redynamiser l'emploi, alors que la déperdition du trafic sur l'aérogare mp1 générerait des destructions d'emplois.
- (281) La construction de l'aérogare mp2 est, par conséquent, conforme au plan d'action de 2007 pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe ⁽⁶²⁾, lequel constate que «étant donné l'évolution attendue du trafic, l'Europe sera confrontée à un écart en augmentation continue entre les capacités et la demande» dans le cas des aéroports et conclut que «la pénurie de capacités aéroportuaires constitue une menace pour la sécurité, l'efficacité et la compétitivité de tous les acteurs participant à la chaîne de fourniture des services de transport aérien» ⁽⁶³⁾. Selon ce plan d'action, il est non seulement nécessaire de rendre plus efficace l'utilisation des infrastructures existantes, mais aussi de «soutenir la création de nouvelles infrastructures»; la Commission fait observer l'importance des aéroports régionaux pour gérer la pénurie de capacités.

⁽⁶¹⁾ Décision de la Commission du 18 février 2011 dans l'affaire d'aide d'État NN 26/2009 — Grèce — Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, points 69 et 70.

⁽⁶²⁾ COM(2006) 819 final.

⁽⁶³⁾ Plan d'action, n° 7 et case page 4.

- (282) À la lumière de ce qui précède, il convient de constater que la construction et l'exploitation de l'aérogare mp2 répondent à des objectifs d'intérêt général clairement définis de sorte que ce critère de compatibilité est rempli en l'espèce.
- ii) L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé
- (283) Compte tenu des prévisions de trafic, le gestionnaire de l'aéroport a envisagé deux scénarii d'aménagement de la plateforme pour faire face aux problèmes de saturation des postes d'enregistrement et des zones d'embarquement identifiés. Les plans d'affaire produits en novembre 2004, et actualisés en septembre 2005 et en mai 2006 démontrent que le scénario avec construction d'une nouvelle aérogare bas tarif présentait une meilleure perspective de rentabilité. Par ailleurs, le plan d'affaires de septembre 2005 actualisé en mai 2006, et compte tenu de l'aide accordée par le Conseil général, aboutit à la conclusion que le projet de création de l'aérogare mp2 présente une rentabilité plus forte que le projet alternatif d'aménagement de la plateforme compte tenu des hypothèses de trafic ⁽⁶⁴⁾. La construction de l'aérogare mp2 constituait donc l'option la plus adaptée à la réalisation de l'objectif de résoudre les problèmes liés à la saturation de l'aéroport tout en développant le trafic sur la plateforme Marseille Provence.
- (284) De plus, la construction de l'aérogare mp2 a été réalisée sur la base du reconditionnement de l'ancienne gare de fret, inutilisée, permettant ainsi une optimisation de l'infrastructure existante.
- (285) Enfin, l'aérogare mp2 a été spécifiquement conçue pour offrir aux compagnies à bas coûts un niveau de service compatible avec leur modèle commercial, alors que l'aérogare mp1 semblait inadaptée pour accueillir ce type de trafic, notamment en raison de l'absence de stationnement au contact et d'un temps d'armement des passerelles incompatible avec les délais de rotation inférieurs à 30 minutes qui sont un élément du modèle économique des compagnies à bas coûts. À l'inverse, l'aérogare mp2 a été conçue de manière à permettre un acheminement à pied des passagers depuis le hall d'embarquement jusqu'à l'aire de stationnement des avions. La conception des aménagements de l'aérogare mp2 rend donc ce projet spécifiquement adapté à l'accueil du trafic des compagnies à bas coûts, identifié comme l'élément essentiel de la stratégie d'accroissement du trafic sur la plateforme de Marseille Provence, et de développement des activités économiques et de l'emploi régional qui y sont directement et indirectement liés.
- (286) L'autre option pour éviter la saturation de l'aéroport aurait été d'agrandir l'aérogare mp1 existante. Compte tenu de la nature du projet, ses coûts ont été limités autant que possible. La construction de l'aérogare mp2 a été choisie comme étant l'option la moins coûteuse et susceptible d'engendrer l'augmentation du trafic la plus importante.
- (287) Pour ces raisons, il est permis d'établir, au final, que l'infrastructure en cause est nécessaire et proportionnée pour atteindre les objectifs poursuivis.
- iii) L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes
- (288) Le plan d'affaires de novembre 2004 estime la capacité des halls d'embarquement et d'enregistrement de l'aérogare bas tarif à 3,8 millions de passagers et établit des projections de trafic low cost pour la période 2005-2021. Ces projections révèlent que les capacités de l'aérogare mp2 devraient être utilisées à hauteur de 50 % à compter de 2012 et à hauteur de 89 % à l'horizon 2021. Les estimations du trafic sur lesquelles repose ce plan d'affaires ont été corroborées par le trafic réalisé sur l'aérogare mp2 entre 2006 et 2010.

Tableau 8

Années	Trafic prévisionnel (PAX)	Trafic réalisé	Taux d'utilisation des capacités — prévisionnel (**) (%)
2006	250 000	107 418 (*)	6,58
2007	900 000	934 481	23,68

⁽⁶⁴⁾ Le scénario sans construction de la nouvelle aérogare présente un cash-flow total cumulé sur la période de [...] * EUR, tandis que le scénario avec construction de l'aérogare mp2 présente un cash-flow total cumulé sur la période de [...] * EUR. Le différentiel entre les deux scénarios produit un TRI de [...] * %.

Années	Trafic prévisionnel (PAX)	Trafic réalisé	Taux d'utilisation des capacités — prévisionnel (**) (%)
2008	1 200 000	1 059 663	31,58
2009	1 450 000	1 670 240	38,16
2010	1 650 000	1 730 000	43,42
2011	1 850 000	1 372 164	48,68
2012	2 050 000	1 811 616	53,94

(*) Le trafic limité sur l'année 2006 s'explique par l'ouverture tardive (octobre 2006) de l'aérogare mp2.

(**) Capacité totale: 3,8 millions de passagers.

- (289) En outre, l'aérogare mp1 et l'aérogare mp2 offrant des services différents, l'appréciation des perspectives d'utilisation de l'aérogare mp2 ne doit pas reposer sur les évolutions constatées du trafic sur l'aérogare principale. En tout état de cause, le trafic réalisé sur les années 2006 à 2010 révèle que le taux d'utilisation des capacités de l'aérogare mp1 est resté stable depuis l'ouverture de la seconde aérogare.

Tableau 9

Années	Trafic réalisé	Taux d'utilisation des capacités — réalisé (*) (%)
2006	6 008 466	69,86
2007	6 028 292	70,09
2008	5 907 174	68,68
2009	5 619 879	65,34
2010	5 799 435	67,43
2011	5 990 703	69,65
2012	6 483 863	75,39

(*) Capacité totale: 8,6 millions de passagers.

- (290) Par conséquent la nouvelle infrastructure offre de bonnes perspectives d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes.

iv) L'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire

- (291) D'après les informations produites par la France, et notamment du règlement d'utilisation de l'aérogare mp2 que la Commission a déjà reproduit dans sa décision d'ouverture, la nouvelle infrastructure est mise à la disposition de tous les utilisateurs potentiels (entreprises de transports aériens) de manière égale et non discriminatoire.

v) Le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire

- (292) L'intensité de l'aide ne dépasse pas 50 % des coûts éligibles. Bien que l'aéroport de Marseille Provence soit le seul aéroport de catégorie B dans la zone de chalandise, le trafic relatif à l'aérogare mp2 correspond à des liaisons de point-à-point qui sont également susceptibles de se développer sur les petits aéroports régionaux. L'aéroport d'Avignon se situe à environ 75 km et 45 minutes de trajet et l'aéroport de Nîmes Garons est situés à environ 100 km et 60 minutes de trajet. L'aéroport de Toulon est situé à 113 km de l'aéroport de Marseille Provence, et donc potentiellement aussi dans la même zone de chalandise.

(293) Or, il ne ressort pas des informations disponibles que l'ouverture de l'aérogare mp2 ait pu freiner le développement de ces aéroports, ni affecter l'évolution des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

vi) Nécessité de l'aide

(294) D'après les prévisions des plans d'affaires, la construction de l'aérogare n'aurait pas été rentable sans l'aide. L'aide était donc nécessaire au moment où la décision d'investissement a été prise, car un investisseur privé n'aurait pas construit le terminal sans un soutien de l'État. Qui plus est, compte tenu de l'intensité limitée de cette aide, la Commission considère que celle-ci n'est pas disproportionnée.

6.3.2. COMPATIBILITÉ DE LA SUBVENTION DU FEDER POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FRET AÉRIEN.

i) La construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini ⁽⁶⁵⁾

(295) La subvention octroyée répond à l'objectif de développement de l'activité de transport de fret sur l'aéroport de Marseille Provence, et de favoriser ainsi des activités économiques créatrices d'emplois sur un bassin qui accuse un taux de chômage sensiblement supérieur à la moyenne nationale.

(296) L'aide accordée par le FEDER fait partie du document de programmation «Objectif 2» des Fonds structurels pour la période 2000-2006, qui concerne les régions connaissant des problèmes structurels, et dont il convient de soutenir la reconversion économique et sociale ⁽⁶⁶⁾.

(297) La subvention accordée par le FEDER pour le développement de l'activité de fret sur l'aéroport de Marseille Provence répond ainsi à un objectif d'intérêt général clairement défini.

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

(298) Il ressort des informations disponibles que les tonnages de fret transportés ont accusé une forte baisse sur l'aéroport de Marseille Provence en 1997 puis en 2008. Le soutien au maintien de l'activité de fret a ainsi été envisagé en vue d'optimiser les infrastructures existantes, notamment la piste et les surfaces au sol autour de la piste qui disposaient d'importantes plages de disponibilité essentiellement de nuit.

(299) Les aménagements réalisés ont concerné la sécurisation des flux routiers, le réaménagement des gares de fret laissées libres, la création d'aires de stationnement des avions au plus près de la gare de fret afin de réduire le temps de traitement et l'agrandissement des parcelles en vue d'augmenter l'attractivité de la zone.

(300) L'aéroport de Marseille Provence a réalisé les travaux décrits pour un montant total de 5 280 000 EUR. La subvention reçue, d'un montant de 1 520 000 EUR, ne représentait ainsi que 28,79 % de l'enveloppe financière totale du projet. De plus, la convention du 22 août 2002 entre l'aéroport de Marseille Provence et la Préfecture de la région PACA stipule dans son article 5 que le paiement de l'aide communautaire n'intervenait que sur justificatifs de l'état d'avancement des travaux et sous réserve que le cofinancement agréé dans le cadre du plan de financement soit effectivement respecté.

⁽⁶⁵⁾ La Commission applique le même critère de compatibilité pour le transport de fret, voir décision SA.30743 (11/C) (ex N 138/10) de la Commission du 23 juillet 2014 — Allemagne — Financement de mesures d'infrastructure à l'aéroport de Leipzig/Halle (JO C 284 du 28.9.2011, p. 6), point 128.

⁽⁶⁶⁾ Règlement (CE) n° 1260/1999 du Conseil du 21 juin 1999 portant dispositions générales sur les Fonds structurels (JO L 161 du 26.6.1999, p. 1), article 1^{er}.

- (301) Il convient de conclure que l'infrastructure réalisée est nécessaire et proportionnée à l'objectif d'intérêt général poursuivi.
- iii) L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes
- (302) Bien que l'aéroport de Marseille Provence ait accusé une baisse de son trafic de fret à la suite du désengagement de l'Aéropostale (premier client fret) et du manque de place en soute sur la navette Marseille-Orly, le développement d'une plateforme de fret vers le Maghreb a été conçu comme permettant le maintien des emplois locaux directement liés à cette activité tout en optimisant l'infrastructure disponible.
- (303) Les résultats de trafic démontrent que le tonnage transporté a augmenté de plus de 20 % entre 2005 et 2010.
- (304) La nouvelle infrastructure offre donc de bonnes perspectives d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes qui seront optimisées par les travaux prévus.
- iv) L'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire
- (305) Selon les informations disponibles, aucun règlement d'exploitation ne limiterait l'accès aux infrastructures de fret. La zone de fret accueillerait les opérateurs de fret express, les opérateurs d'assistance en escale, des compagnies de fret et des transporteurs routiers.
- (306) Il en résulte que l'accès à l'infrastructure de fret est ouvert à l'ensemble des utilisateurs de manière égale et non discriminatoire.
- v) Le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire
- (307) L'aide octroyée dans le cadre du projet de développement de l'activité de fret est limitée à 28 % du montant total des travaux. De plus, ce projet a contribué au développement du système de transport européen et au développement économique.
- (308) Par conséquent, il est permis de conclure que l'évolution des échanges n'est pas affectée dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- vi) Nécessité de l'aide
- (309) L'investissement a été décidé dans des circonstances caractérisées par l'ouverture de la ligne TGV Paris-Marseille en 2000 et la réduction du trafic aérien après le 11 septembre 2001. Les capacités financières de l'aéroport Marseille Provence ont d'ailleurs décliné régulièrement et nettement de 2000 à 2003. La CCIMP devait donc réagir face à l'érosion du trafic de passagers et de fret. Des travaux onéreux étaient prévus à l'horizon 2005-2006 pour la remise en état des 2 pistes. Dans ces conditions, même si la rentabilité du projet n'était pas exclue, le retour sur investissement aurait été plus aléatoire, notamment sur une période raisonnable. Il est donc probable que sans la subvention FEDER, l'aéroport, préoccupé par la baisse du trafic passagers, aurait reporté, voire annulé, ses investissements dans l'activité fret.
- (310) Compte tenu des conditions du marché prévalant au moment de l'octroi de l'aide, qui se caractérisaient par des volumes de fret variables à l'aéroport, un niveau de risque élevé et des perspectives de rentabilité incertaines sur un marché nouvellement libéralisé, un investisseur privé n'aurait pas, selon toute probabilité, investi dans le développement du transport de fret à l'aéroport de Marseille. L'aide était par conséquent nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi. Par ailleurs, étant donné l'intensité limitée de l'aide la Commission considère que l'aide n'était pas disproportionnée par rapport à la réalisation de cet objectif.

6.3.3. COMPATIBILITÉ DES SUBVENTIONS DU CONSEIL GÉNÉRAL DES 27 SEPTEMBRE 2002 ET 26 JUIN 2003 ET DE LA SUBVENTION DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MARSEILLE MÉTROPOLE PROVENCE DU 26 JUILLET 2004 POUR L'EXTENSION, LA RESTRUCTURATION ET LE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT.

- i) La construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...)
- (311) Les subventions de 2002 et 2003 concernaient des travaux de rénovation de la piste principale, les joints de dalles des aires de stationnement avions, la réalisation de bretelles et la création de sorties rapides qui devaient permettre d'augmenter le nombre de mouvements horaires, et ainsi d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure existante. Il ressort des informations fournies par la France que les deux pistes de l'aéroport n'avaient notamment fait l'objet d'aucune modification entre 1980 et 2000, alors que le nombre de mouvements commerciaux était passé de 46 603 à 100 047. L'objectif de cette mesure était donc de faire face à la saturation prochaine des aires aéronautiques de l'aéroport.
- (312) La subvention de 2004 a contribué à financer l'extension de la capacité du Hall 1, l'optimisation de la piste 1 et la reconstruction de la piste 2. Ces aménagements étaient jugés nécessaires pour permettre à l'aéroport de Marseille Provence de faire face à un accroissement important du trafic européen, compte tenu des prévisions relatives à l'évolution du nombre de passagers ⁽⁶⁷⁾.
- (313) La réalisation d'une gare ferroviaire accessible au TGV visait une meilleure coordination entre les différents modes du trafic.
- (314) À l'instar de ce qui a été relevé concernant la construction de l'aérogare mp2, la Commission conclut que l'extension, la restructuration et le développement de l'aéroport répondent à des objectifs d'intérêt général consistant à assurer la continuité du trafic aérien et son développement futur.
- ii) L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé
- (315) Les travaux qui ont été entrepris étaient nécessaires pour augmenter et maintenir la capacité du côté «pistes» de l'aéroport et pour remédier aux goulets d'étranglement existants ainsi que pour optimiser la connexion avec le réseau de trains à grande vitesse.
- (316) De plus, la subvention du Conseil général représente 9,5 % du montant des travaux réalisés et 7 % du programme d'équipement initial. La subvention de la Communauté Urbaine de Marseille Métropole Provence représente 6,2 % du montant des travaux réalisés et 5,6 % du montant du programme prévisionnel des travaux.
- (317) Il convient de conclure que l'infrastructure réalisée est nécessaire et proportionnée à l'objectif d'intérêt général poursuivi.
- iii) L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes
- (318) Les aménagements financés étaient jugés nécessaires à l'accueil d'un trafic supplémentaire. Or, il ressort des données disponibles que le nombre de passagers transportés à l'aéroport de Marseille Provence a augmenté de plus de 25 % entre 2006 et 2012. De plus, la capacité des pistes serait aujourd'hui de 140 000 mouvements par an. Selon les projections présentées dans le rapport du Plan d'Exposition au Bruit annexé à l'arrêté préfectoral du 4 août 2006, l'objectif de trafic de l'aéroport pour 2015 serait atteint avec 113 909 mouvements et l'objectif 2020 avec 122 449 mouvements. Ainsi les aménagements des pistes et des bretelles d'accès et de sortie permettent de faire face aux projections de trafic jusqu'en 2020 et l'infrastructure a des perspectives d'utilisation satisfaisantes.
- iv) L'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire
- (319) Il ressort des informations disponibles que les infrastructures sont ouvertes à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire.

⁽⁶⁷⁾ La convention de partenariat conclue le 14 mai 2004 entre l'aéroport de Marseille Provence et la Communauté Urbaine de Marseille Métropole Provence fait apparaître des projections de hausse du trafic national de 5 % par an et du trafic international de près de 10 % par an entre 2003 et 2006.

v) Le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire

- (320) Comme indiqué aux considérants 293 et 308, le développement du trafic sur l'aéroport de Marseille Provence n'a pas affecté l'activité des aéroports situés dans la même zone de chalandise et l'évolution des échanges n'est pas affectée dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

vi) Nécessité de l'aide

- (321) L'investissement a été décidé dans des circonstances caractérisées par l'ouverture de la ligne TGV Paris-Marseille en 2000 et la réduction du trafic aérien après le 11 septembre 2001. Les capacités financières de l'aéroport Marseille Provence ont d'ailleurs décliné régulièrement et nettement de 2000 à 2003. La CCIMP devait donc réagir face à l'érosion du trafic de passagers et de fret. L'intensité de ces aides se limitait à 13 % ⁽⁶⁸⁾. Comme les investissements dans les aires aéronautiques n'auraient pas pu être évités, en absence de la subvention, le programme aurait dû être diminué de plus de 3 millions EUR vraisemblablement pris sur les réaménagements intérieurs du Hall 1, ceux qui ont servi à accueillir des tours opérateurs, à proposer des comptoirs vente de billets aux compagnies ou à aménager des commerces. Or ces investissements sont ceux qui ont permis d'accueillir des compagnies étrangères, des tours opérateurs et de développer les revenus commerciales.
- (322) Compte tenu des conditions de marché prévalant au moment de l'octroi de l'aide, qui se caractérisaient par un manque d'expérience et d'initiative des opérateurs privés, peu enclins à investir dans des infrastructures aéroportuaires, d'un niveau de risque élevé et des perspectives de rentabilité incertaines sur un marché nouvellement libéralisé, un investisseur privé n'aurait pas, selon toute probabilité, investi dans la reconstruction d'une infrastructure aéroportuaire et dans une liaison TGV à l'aéroport de Marseille. L'aide était par conséquent nécessaire pour atteindre l'objectif poursuivi. Par ailleurs, étant donné l'intensité limitée de l'aide, la Commission considère que l'aide n'était pas disproportionnée par rapport à la réalisation de cet objectif.

7. APPRÉCIATION DES MESURES EN FAVEUR DES COMPAGNIES AÉRIENNES UTILISATRICES DE L'AÉROPORT — EXISTENCE D'UNE AIDE

7.1. AIDE ÉVENTUELLE OCTROYÉE PAR LA REDEVANCE PASSAGER RÉDUITE POUR LES VOLS NATIONAUX

- (323) Dans une décision antérieure ⁽⁶⁹⁾, la Commission a conclu à l'existence d'un régime d'aide existante et incompatible avec le marché commun en faveur des compagnies desservant des lignes avec une destination nationale. La France a adopté des mesures supprimant ce dispositif.
- (324) L'extrait de la délibération de la Cocoéco de 2007 produite par la France démontre que les tarifs de la redevance passager applicables aux vols nationaux et aux vols vers les pays de l'Union membres de l'espace Schengen ont été alignés sur l'aéroport de Marseille Provence à compter du 1^{er} janvier 2008.
- (325) La Commission considère donc que cette mesure, abolie, n'a pas à faire l'objet d'une nouvelle investigation de sa part.

7.2. AIDES ÉVENTUELLES AUX COMPAGNIES AÉRIENNES UTILISATRICES DE L'AÉROPORT PAR LA DIFFÉRENCIATION DES CHARGES AÉROPORTUAIRES ET AIDE ÉVENTUELLES À RYANAIR ET AMS PAR LE CONTRAT DE MARKETING

7.2.1. RESSOURCES D'ÉTAT ET IMPUTABILITÉ

- (326) Afin de déterminer si les ressources de la CCIMP constituent des ressources d'État, la Commission observe qu'un établissement public à caractère administratif constitue un organisme public autonome qui fait néanmoins partie de l'organisation de l'administration publique, et que de ce fait il est soumis à un contrôle très étroit par d'autres autorités publiques.

⁽⁶⁸⁾ Moyen pondéré.

⁽⁶⁹⁾ Voir la note 31 de bas de page.

- (327) De plus, le budget général des CCI est alimenté par des recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés.
- (328) En outre, les CCI relèvent de la catégorie des pouvoirs publics au sens de la directive 2000/52/CE de la Commission⁽⁷⁰⁾ et constituent des pouvoirs adjudicateurs au sens de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁷¹⁾ ou, le cas échéant, des entités adjudicatrices au sens de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁷²⁾ et sont soumises pour leurs achats aux procédures de passation applicables aux marchés publics.
- (329) Selon la jurisprudence du Tribunal, des éléments qui relèvent de l'organisation interne du secteur public, et l'existence des règles assurant l'indépendance d'une instance publique par rapport à d'autres instances ne remet pas en cause le principe même du caractère public de cette instance. Le droit de l'Union ne saurait admettre que le seul fait de créer des institutions autonomes chargées de la distribution d'aides permette de contourner les règles relatives aux aides d'État.⁽⁷³⁾ En vertu du droit français, les CCI sont des corps intermédiaires de l'État. Leurs actes sont donc de toute façon imputables à l'État français, puisqu'ils font partie intégrante de celui-ci. Puisque les CCI font partie de l'administration publique et sont soumises à un contrôle étroit par d'autres autorités publiques (voir considérant 10), la Commission considère que les décisions de ces entités publiques sont nécessairement imputables à l'État. La situation est dès lors différente de celles d'entreprises publiques. Dans le cas des CCI, l'imputabilité n'a pas besoin d'être établie, comme ce fut le cas dans l'arrêt «Stardust Marine», sur la base d'une autre autorité publique associée au processus décisionnel d'une entreprise publique, ainsi que le confirment également les nombreuses missions d'intérêt public qui leur sont confiées par la loi.
- (330) Par ailleurs, même si la Commission devait établir l'imputabilité à l'État de décisions de la CCIMP en considérant la CCIMP comme une simple entreprise publique, elle dispose d'un certain nombre d'éléments qui permettent d'établir cette imputabilité.
- (331) Tout d'abord, la CCIMP est soumise à une étroite tutelle administrative, comme expliqué à la section 2.1.2. En particulier, les décisions de la CCIMP relatives aux tarifs aéroportuaires doivent notamment faire l'objet d'une approbation par l'autorité de tutelle pour être exécutoires. De plus, la Cocoéco regroupant le Conseil général des Bouches-du-Rhône, le Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur et la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole est consultée à chaque fois, préalablement à l'introduction des nouveaux tarifs des redevances aéroportuaires et les approuve.
- (332) Il est donc très improbable que la Cocoéco n'aurait pas également approuvé la décision de signer le contrat de services marketing avec AMS, ou au moins qu'elle n'a pas été impliqué dans cette décision. Quand bien même elle ne se serait pas prononcée formellement sur ce contrat, elle approuve l'équilibre général des ressources de l'aéroport, à travers le contrôle des tarifs des redevances aéroportuaires. Or les décisions relatives aux redevances aéroportuaires et au contrat de services marketing conclu avec AMS doivent précisément faire l'objet d'une appréciation conjointe.
- (333) De plus, la CCIMP a conclu plusieurs conventions de partenariat⁽⁷⁴⁾ avec les collectivités concernées afin que ces dernières prennent en charge financièrement une partie des programmes d'investissement dans l'infrastructure aéroportuaire. En contrepartie de cette participation financière, l'aéroport de Marseille Provence s'est engagé à mener une politique commerciale dynamique de nature à assurer un développement maximal des dessertes aériennes nationales et internationales⁽⁷⁵⁾, dont il est précisé qu'elle doit être menée «en concertation avec le Conseil général», ce dernier pouvant demander à l'aéroport de produire à son attention des études portant sur l'évolution du trafic aérien et les possibilités de développement de nouvelles liaisons.
- (334) Par ailleurs, de manière générale, il a été avancé tant par la France que par la CCIMP que la stratégie de développement adoptée par l'aéroport de Marseille Provence visait un objectif d'intérêt général tenant au dynamisme économique de la région attenante et à la création d'emplois, objectifs auxquels les collectivités territoriales sont directement intéressées, ainsi que rappelé dans les conventions conclues avec la CCIMP⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁰⁾ Directive 2000/52/CE de la Commission du 26 juillet 2000 modifiant la directive 80/723/CEE relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques (JO L 193 du 29.7.2000, p. 75).

⁽⁷¹⁾ Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (JO L 134 du 30.4.2004, p. 114).

⁽⁷²⁾ Directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.)

⁽⁷³⁾ Arrêt du Tribunal de première instance du 12 décembre 1996, T-358/94, Air France/Commission, Rec. 1996, p. II-2109, point 62.

⁽⁷⁴⁾ Conventions conclues avec le Conseil Général le 3 octobre 2002, 5 septembre 2003, 19 mai 2005 et avec la Communauté urbaine de Marseille Provence Métropole le 14 mai 2004.

⁽⁷⁵⁾ Conventions du 5 septembre 2003 et du 19 mai 2005.

⁽⁷⁶⁾ Voir par exemple dans le préambule de la convention du 19 mai 2005.

- (335) Il apparaît, par ailleurs, à la lumière du considérant 10 que les CCI sont intégrées dans la structure de l'administration publique, qu'elles exercent leurs activités économiques dans des conditions tout à fait spéciales, en rien comparable aux conditions des opérateurs privés, que leur statut juridique relève du droit public, et que l'intensité de la tutelle exercée par les autorités publiques sur la gestion des CCI est importante.
- (336) À la lumière de ce qui précède, il convient de conclure, par conséquent, que les mesures de tarifications aéroportuaires et le contrat de service marketing conclu avec AMS ont été financés au moyen de ressources d'État et que leur financement est imputable à l'État.

7.2.2. AVANTAGE SÉLECTIF POUR LES COMPAGNIES AÉRIENNES QUI OPÈRENT SUR L'AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE

- (337) Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle reçoit un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.
- (338) La Commission rappelle à cet égard que les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'opérateur avisé en économie du marché.

Application de l'approche comparative

- (339) Ryanair fait valoir que pour exclure l'existence d'un avantage économique qui ne pourrait être obtenu selon les conditions normales du marché, les redevances prévues par les accords de 1999 doivent être comparées avec les redevances aéroportuaires appliquées aux compagnies aériennes à bas coûts dans d'autres aéroports européens.
- (340) La Commission n'exclut pas cette approche par principe. Cependant, la définition d'un élément de comparaison suppose d'abord que l'on puisse sélectionner un nombre suffisant d'aéroports comparables et fournissant des services comparables dans des conditions normales de marché.
- (341) À cet égard, la Commission note qu'au moment où les accords de 1999 ont été conclus, les aéroports de l'Union étaient considérés par beaucoup comme faisant partie d'une administration publique, poursuivant des objectifs sociaux et régionaux et étaient donc financés par les autorités publiques quelle que soit leur rentabilité. De fait, une majorité d'aéroports de l'Union bénéficie encore actuellement de fonds publics couvrant les coûts d'investissement et d'exploitation. Par conséquent, la Commission considère que les tarifs pratiqués par ces aéroports sont généralement établis, non sur la base de considérations liées au marché, et notamment de perspectives de rentabilité ex ante satisfaisantes, mais en tenant compte pour l'essentiel de considérations de caractère social ou de politique régionale.
- (342) La Commission note par ailleurs que même si certains aéroports appartiennent au secteur privé ou sont gérés par celui-ci en l'absence de toute considération de caractère social ou de politique régionale, leurs tarifs peuvent être fortement influencés par ceux pratiqués par la majorité des gestionnaires d'aéroport bénéficiant de subventions publiques, les compagnies aériennes tenant compte des tarifs de ces derniers dans leurs négociations avec les aéroports privés ou gérés par des opérateurs privés.
- (343) Dans le cas d'espèce, les aéroports servant de points de comparaison ont bénéficié d'un financement public avant leur privatisation, voire après. Ainsi, l'aéroport de Luton, détenu par des fonds publics, a commencé à être exploité par une société privée après avoir bénéficié d'un investissement de 80 Mio de GBP dans le cadre d'un partenariat public-privé. L'aéroport de Liverpool, quant à lui, a notamment bénéficié d'un cofinancement des Fonds structurels de l'Union et l'aéroport de Prestwick, déficitaire, a récemment été renationalisé pour la somme symbolique de 1 GBP. De plus, il n'est pas certain que le coût des infrastructures préexistantes a été pris en compte lors de la privatisation de ces aéroports de référence. En dernier lieu, la comparabilité des données de l'étude Oxera est limitée étant donné que les prix payés à l'aéroport de Marseille Provence ne tiennent pas compte du contrat de marketing avec AMS, tandis que les prix indiqués pour tous les autres aéroports sont nets de toute contribution de l'aéroport aux activités de marketing de Ryanair.
- (344) Dans ces circonstances, la Commission n'est pas en mesure de déterminer un point de comparaison approprié en vue d'établir un véritable prix du marché pour les services fournis par le gestionnaire d'aéroport.

Analyse de rentabilité

- (345) En l'absence d'un élément de comparaison clairement défini, la Commission considère que l'analyse ex ante de la rentabilité additionnelle constitue le critère pertinent pour procéder à l'évaluation des accords proposés ou conclus par les gestionnaires d'aéroport avec les différentes compagnies aériennes. Dans ce contexte, les mesures examinées font partie de la mise en œuvre d'une stratégie globale de l'aéroport conduisant à la rentabilité, à tout le moins à long terme.
- (346) La Commission estime que la fixation de prix différents constitue une pratique commerciale normale. Cependant, une telle pratique doit néanmoins être justifiée par des considérations commerciales pour satisfaire au principe de l'opérateur en économie de marché. ⁽⁷⁷⁾
- (347) La France soutient que l'aéroport de Marseille Provence a agi de manière rationnelle et étaye son affirmation en mettant en avant les calculs ex ante de l'aéroport.
- (348) La Commission prendra en compte tant les revenus aéronautiques (redevances aéroportuaires) que les revenus induits par l'activité extra-aéronautique de l'aéroport (commerces, parkings, etc.) pour l'appréciation de ce critère.

7.2.2.1. Réductions tarifaires accordées pour la création de nouvelles lignes

- (349) La CCIMP a introduit successivement deux régimes distincts de réductions tarifaires incitant à la mise en place de nouvelles liaisons aériennes. Le 6 décembre 2004, la Cocoéco a voté la création d'un abattement de 90 % la première année et de 50 % la seconde année sur les redevances d'atterrissage, de balisage et de stationnement pour les liaisons passagers. Ce dispositif a été en vigueur du 15 février 2005 au 31 juillet 2009.
- (350) En ce qui concerne la première mesure, la France fait valoir qu'une étude de rentabilité ex ante du 8 décembre 2004, estimait, d'une part, l'abattement annuel pour des lignes existantes ou qui auraient été créées sans cette mesure à [...] * EUR et, d'autre part, les coûts supplémentaires des fournitures crew et pour les parcs des stationnements des automobiles à [...] * EUR de plus par an. Seules 20 % des nouvelles lignes ont été présumées perdurer pour une troisième année, équivalent à un montant de [...] * EUR. Les recettes de nouvelles lignes créées étaient estimées à [...] * EUR. Les hypothèses figurant dans l'étude originale semblaient réalistes au moment où elles ont été formulées.
- (351) Étant donné que l'aéroport escomptait une marge positive et comme cette mesure ne prévoyait pas d'investissement initial, la Commission conclut à sa conformité avec le principe de l'opérateur avisé en économie de marché.
- (352) Concernant la réduction en vigueur du 15 février 2005 au 31 juillet 2009, la France met en avant le dossier de séance de la Cocoéco du 14 septembre 2009 selon lequel, d'une part, 83,1 % des montants d'abattements ont bénéficié des lignes qui ont été maintenues après la fin des abattements et, d'autre part, la modulation n'engendrait aucun investissement capacitaire.
- (353) Enfin, l'étude d'impact économique de la modulation proposée lors de cette Cocoéco conduit à la conclusion que, pour chaque passager empruntant un vol bénéficiant de la modulation tarifaire, la marge moyenne pendant les 3 ans d'application de la mesure serait positive:
- pour mp1: [...] * — [...] * = [...] * EUR,
- pour mp2: [...] * — [...] * = [...] * EUR.
- (354) Cette évolution a montré que les calculs ex ante de départ étaient en fait très prudents; en particulier, bien plus de 20 % des nouvelles lignes ont été maintenues au-delà de la durée des abattements initiaux. En conséquence, lors de l'actualisation des plans d'affaires et de la réalisation des études ultérieures, les hypothèses ont été mises à jour pour tenir compte de l'expérience initiale acquise concernant cette mesure.

⁽⁷⁷⁾ Voir décision 2011/60/UE et décision 2013/664/UE de la Commission du 25 juillet 2012 concernant la mesure SA.23324 — C 25/07 (ex NN 26/07) — Finlande Finavia, Airpro et Ryanair — aéroport de Tampere-Pirkkala (JO L 309 du 19.11.2013, p. 27).

- (355) Sur la base de cette expérience, un deuxième régime incitatif a été adopté le 18 septembre 2009 pour de nouvelles lignes et est entré en vigueur le 1^{er} février 2010. Ce régime accordait un abattement de 60 % lors de la première année d'exploitation d'une nouvelle ligne, de 45 % la seconde et de 20 % la troisième. Il visait également à dégager une marge bénéficiaire. Sur la base des calculs présentés ci-dessus, la rentabilité du deuxième régime était également plausible. Celui-ci a été progressivement supprimé et a pris fin le 31 octobre 2011.
- (356) La Commission conclut donc que cette mesure est également en accord avec le principe de l'opérateur avisé en économie de marché, car il était prévu qu'elle apporte des bénéfices supplémentaires.

7.2.2.2. *Gratuité du stationnement de nuit*

- (357) À compter du 1^{er} mars 2005 jusqu'à aujourd'hui, le stationnement compris entre 22 h et 6 h est gratuit pour l'activité de transport de passagers, pour cinq fréquences hebdomadaires sur la même destination pendant une saison IATA minimum et pour les appareils stationnant au moins six heures consécutives entre 22 h et 6 h. Cette mesure est applicable de façon non-discriminatoire sur les deux aéroports à l'ensemble des compagnies.
- (358) Selon la France, le stationnement de nuit sur la plateforme permettrait aux compagnies aériennes d'embarquer des passagers au premier créneau du matin et d'atterrir en toute fin de journée, donc pour les moyens courriers d'effectuer 4 rotations quotidiennes au lieu de 3.
- (359) La France fait valoir qu'une étude issue de la comptabilité de 2004 permet d'établir ex ante la rentabilité de cette mesure pour l'exploitant aéroportuaire.
- (360) Cette étude se fonde sur l'hypothèse que, pour l'aéroport mp1, seuls les moyens courriers nationaux étaient susceptibles d'engendrer des rotations supplémentaires en raison de la gratuité de la redevance de stationnement de nuit. Pour l'aéroport mp2, les compagnies à bas coûts clientes de cette aéroport n'exploitant pas de vols en départ quotidien depuis leur base nocturne et retour quotidien unique, il a été estimé que chacun de leurs avions est susceptible d'engendrer une rotation quotidienne supplémentaire. Un coefficient pondérateur de 50 % a été appliqué à ces hypothèses de rotations supplémentaires.
- (361) L'étude produite prend pour hypothèse que les coûts supplémentaires occasionnés par le stationnement de nuit se limitent aux coûts de main d'œuvre, de maintenance, de réparation et diverses consommations, estimés à [...] * EUR par nuit et par avion.
- (362) Les hypothèses figurant dans l'étude originale semblaient réalistes au moment où elles ont été formulées. Il ressort en fait d'une étude réalisée en 2008 que les coûts ont été sous-estimés, mais on tablait sur le fait que les rotations supplémentaires engendrées par cette mesure entraîneraient quand même un bénéfice net à compter de 2010. En conséquence, lors de l'actualisation des plans d'affaires et de la réalisation des études ultérieures, les hypothèses ont été mises à jour pour tenir compte de l'expérience initiale acquise concernant cette mesure.
- (363) Il ressort de l'ensemble de ces éléments que la CCIMP s'est comportée en opérateur avisé en économie de marché en prenant la décision d'accorder la gratuité du stationnement de nuit sur l'aéroport de Marseille Provence.

7.2.2.3. *Financement des activités de marketing*

- (364) Un premier dispositif de financement des activités de marketing avait été mis en place sur l'aéroport de Marseille Provence par une décision de la CCIMP du 21 novembre 2005. Cependant, ce régime a été supprimé avant son entrée en vigueur. Il n'aurait donné lieu, selon la France, qu'au versement [inférieur à 300 000] * EUR à la compagnie BMI baby.
- (365) La France a soutenu que ce montant, pour autant qu'il puisse constituer une aide d'État, est couvert par le règlement (CE) n° 1998/2006. En 2012 la compagnie BMI baby a cessé son activité.
- (366) La Commission conclut que cette aide constitue bien une aide *de minimis*.

Tableau 12

Analyse de la rentabilité (en millier d'euros courants)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL 2005- 2021	Taux de Rentabi- lité Interne
CASH TOTAL avec VNC fin 2021 sans ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH TOTAL avec VNC fin 2021 avec ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFFERENTIEL CASH FLOW	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH TOTAL avec VNC fin 2021 actua- lisé sans ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
CASH TOTAL avec VNC fin 2021 actua- lisé avec ABT	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
DIFFERENTIEL CASH FLOW TOTAL	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

Source: Business Plan du 15 septembre 2005 actualisé (VNC — valeur net comptable, ABT — aéroport bas tarif).

- (369) L'opérateur avisé prendra en compte l'ensemble des recettes aéronautiques et extra- aéronautiques, tout en tenant compte de l'élasticité de la demande de trafic par rapport à la tarification de la redevance aéronautique visée, afin de déterminer la rentabilité du projet d'aérogare à services simplifiés et la tarification correspondante. L'écart entre le niveau du tarif de la redevance passager et le coût de la fonction passager, qui est couvert par les revenus extra-aéronautiques ne constitue donc pas un avantage accordé aux compagnies aériennes mais est la conséquence de l'optimisation sous-jacente de l'exploitant visant, au contraire, à rentabiliser son projet d'investissement.
- (370) Les tarifs de la redevance passager (hors banque d'enregistrement) applicables sur l'aérogare mp2 sont rappelés dans le tableau 13.

Tableau 13

Années	Redevance par passager vols intra-UE (EUR)		Redevance par passager vols extra-UE (EUR)	
	Original	Rétroactif	Original	Rétroactif
2006	1,23	2,85	x	2,99
2007	1,22	2,85	1,28	2,99
2008	1,31	2,54	6,75	2,68
2009	1,79		1,93	
2010	1,79		1,93	
2011	1,84		1,99	

- (371) En 2009 les tarifs ont été ajustés à la suite de l'annulation des tarifs par le Conseil d'État. La décision de la Cocoéco du 18 février 2009 explique plus en détail les méthodes de calcul ayant conduit à la fixation de ces tarifs, sur la base des coûts et des recettes affectés à chaque aérogare tels que précisés dans l'étude réalisée par le cabinet Mazars en 2008 et portant sur les six prochaines années. Dans le cadre de cette étude et sur base des projections auxquelles elle sert de support, les coûts pris en compte concernent les coûts liés aux bâtiments affectés à chaque aérogare, les coûts d'entretien et de maintenance et les coûts d'exploitation au prorata de leur affectation à la fonction passager et de leur utilisation pour chaque aérogare. Les produits pris en compte tiennent à la fois aux produits des redevances aéroportuaires (passager et banque d'enregistrement) et aux revenus commerciaux (commerces et parking) générés sur la plateforme et affectés à chacune des aérogares.
- (372) Il apparaît que les tarifs de la redevance passager ont été fixés de façon que les recettes aéronautiques couvrent une même marge à la fonction passager sur l'aérogare mp2 et sur l'aérogare mp1, soit [entre 50 % et 80 % pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010]*.
- (373) Il ressort des données financières exposées dans la décision du 18 février 2009 que si l'on tient compte à la fois du produit des redevances aéroportuaires et des revenus commerciaux affectés à la fonction passager, ils couvrent les coûts de cette fonction à l'aérogare mp2 [entre 100 % et 140 % pour les années 2007, 2008, 2009 et 2010]*, compte tenu du tarif de la redevance passager fixé dans la décision du 25 mai 2009.
- (374) Les tarifs de la redevance passager sur l'aérogare mp2 ont été fixés sur la base d'une étude financière préalable. Cette dernière a tenu compte de toutes les réductions applicables. D'après l'étude financière, les redevances de chaque aérogare devaient couvrir les coûts respectifs. L'étude a conclu que la VAN était positive.
- (375) Alors que les nouveaux tarifs rétroactifs sont calculés de façon à couvrir l'ensemble des coûts de l'aéroport, après correction pour la répartition entre les aérogares de certaines charges communes, les tarifs initiaux couvraient déjà les coûts marginaux directement liés à l'arrivée des compagnies aériennes et de chaque passager supplémentaire. Par conséquent, il était prévu à tout moment que les tarifs appliqués aux compagnies aériennes couvrent au moins les coûts marginaux liés à l'utilisation de l'aéroport par la compagnie.

- (376) Par ailleurs, dans le plan d'affaires initial ayant conduit à la décision de construire l'aérogare mp2, l'aéroport prévoyait d'atteindre une VAN positive. Avant toute nouvelle modification des tarifs, l'aéroport a procédé à des estimations plausibles selon lesquelles les mesures contribueraient positivement à la rentabilité de l'aéroport.
- (377) Dès lors, la Commission estime que la décision fixant les tarifs de l'aérogare mp2 est conforme au principe de l'opérateur avisé en économie du marché. Il en va de même pour la décision du 25 mai 2009 fixant ces tarifs pour les années 2006 à 2008, et à compter du 1^{er} août 2009.

7.2.2.5. *Contrat de marketing avec AMS*

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

- (378) 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.
- (379) La Commission constate tout d'abord qu'AMS est une filiale de Ryanair à 100 %, et que ses 1 dirigeants sont des cadres supérieurs de Ryanair ⁽⁷⁸⁾. La Commission constate par ailleurs que cette société a en fait été créée dans le seul but de fournir des prestations marketing sur le site web de Ryanair et qu'elle n'exerce pas d'autres activités.
- (380) De plus, le dossier préparatoire pour la réunion du conseil de l'aéroport de la CCIMP du 15 novembre 2005 précise que l'achat de prestations de publicité sur le site internet de Ryanair et la création d'un dispositif d'aide au démarrage de nouvelles lignes visaient l'un comme l'autre à créer des conditions de coûts sur l'aéroport de Marseille Provence qui permettent de satisfaire les critères de rentabilité de Ryanair, notamment dans la perspective de la création d'une base avion.
- (381) Il ressort également des arguments avancés par la France dans sa réponse que les modalités financières du contrat conclu avec AMS ont été arrêtées en fonction des marges financières dégagées pour chaque vol opéré par Ryanair. La France a également précisé que le contrat conclu avec AMS incluait divers engagements de la part de Ryanair quant au nombre d'avions basés sur l'aéroport, au nombre de fréquences quotidiennes opérées et au nombre de passagers par an. Enfin, la France avance dans sa réponse que le comportement de la CCIMP doit être apprécié à la lumière de «la rentabilité offerte par le cumul des modulations à la création de lignes nouvelles et du marché AMS sur les seuls vols Ryanair» et souligne que «cette étude des différentes mesures prises ensemble est en effet particulièrement pertinente au cas d'espèce». ⁽⁷⁹⁾
- (382) Enfin, la Commission tient à rappeler qu'elle a également suivi cette approche dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen du 29 novembre 2007 sur l'aéroport de Pau, dans sa décision d'extension de procédure du 25 janvier 2012 sur ce même aéroport, ainsi que dans ses décisions d'ouverture de procédure du 8 février et du 23 mars 2012 sur les aéroports de La Rochelle et d'Angoulême.
- (383) Pour l'ensemble de ces raisons, 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 ⁽⁸⁰⁾.
- (384) La Commission observe par ailleurs que le seul avantage potentiellement retiré par les exploitants 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 profitabilité de l'entrée en relation avec Ryanair ⁽⁸¹⁾. La Commission considère par conséquent qu'aux fins de l'application du critère de l'opérateur avisé en économie de marché, l'évaluation de l'opportunité de l'entrée en relations commerciales avec Ryanair ⁽⁸²⁾ ne peut ignorer les conséquences de la conclusion parallèle de contrats marketing, et notamment leurs coûts.

⁽⁷⁸⁾ Voir le 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.».

⁽⁷⁹⁾ Lettre de la France du 12 mars 2012, page 108.

⁽⁸⁰⁾ La Commission emploiera donc «Ryanair/AMS» dans la suite de l'évaluation pour dénoter le bénéficiaire des mesures en cause.

⁽⁸¹⁾ Ou du démarrage d'une nouvelle ligne.

⁽⁸²⁾ Ouverture de ligne, variation du nombre de dessertes ou de leur fréquence, etc.

Critère de l'opérateur avisé en économie de marché

- (385) Le 19 mai 2006, la CCIMP a conclu, pour une durée de cinq ans renouvelables une fois pour une même période, sans mise en concurrence ni publicité préalable, un contrat d'achat d'espace publicitaire avec la société AMS, filiale à 100 % de la compagnie aérienne Ryanair. Il est précisé dans la décision de la Cocoéco du 18 février 2009, relative à la fixation des tarifs faisant l'objet de la décision du 25 mai 2009, que le coût du contrat AMS sur la période du contrat, soit octobre 2006 — octobre 2011, est de [...] * EUR, soit [...] * EUR par an.
- (386) La France fait valoir à titre principal que les versements effectués au titre de ce contrat sont conformes au prix du marché pour des prestations de service marketing en ligne et en déduisent que la CCIMP s'est comportée en opérateur avisé en économie de marché en concluant le contrat avec AMS.
- (387) Toutefois, comme précisé dans la section 7.2.2.5, la Commission considère que les éventuels avantages reçus par la société AMS et par la société Ryanair doivent être analysés ensemble, compte tenu du caractère indissociable des prestations rendues par la compagnie aérienne et sa filiale. En effet, la Commission considère que la valeur potentielle des prestations marketing assurées par AMS repose sur une augmentation du trafic Ryanair.
- (388) La réponse de la France semble suggérer qu'elle partage cette analyse. En effet, la France fait valoir qu'un opérateur avisé aurait analysé conjointement le cadre tarifaire applicable à Ryanair et le coût des prestations marketing achetées auprès d'AMS pour déterminer la rentabilité d'un vol opéré par Ryanair, raisonnement qu'aurait suivi la CCIMP dans sa décision de conclure le contrat du 19 mai 2006.
- (389) Les prestations marketing rendues par AMS étant indissociables du cadre des relations entre l'aéroport de Marseille Provence et la compagnie aérienne Ryanair, il convient dès lors d'étudier les avantages consentis à ces deux entités de manière conjointe.
- (390) Dès lors, le comportement de la CCIMP au moment de la conclusion du contrat du 19 mai 2006 avec AMS ne saurait être apprécié par comparaison avec les offres d'autres agences de publicité sur Internet, qui ne rendent pas un service comparable.
- (391) La France fait valoir à titre subsidiaire que le contrat conclu par la CCIMP avec AMS constitue un achat rentable pour l'aéroport de Marseille Provence, et particulièrement du point de vue de l'activité de l'aérogare mp2.
- (392) Il convient de rappeler que l'étude de rentabilité de l'investissement dans la construction de l'aérogare mp2 (plan d'affaires de septembre 2005 actualisé en mai 2006) ne prend pas en compte les coûts du contrat conclu avec AMS, mais les coûts relatifs au précédent dispositif de participation aux frais de marketing. Ce dispositif n'a en fin de compte pas été appliqué comme expliqué dans la section 7.2.2.3.
- (393) La France produit une étude de rentabilité des marges financières dégagées par les vols Ryanair sur la période 2007-2021, réalisée en septembre 2005 et actualisée en mai 2006, avant la conclusion du contrat avec AMS, sur laquelle la CCIMP se serait appuyée pour prendre la décision relative au contrat du 19 mai 2006.
- (394) Cette étude repose sur les données suivantes (pour l'année 2007):
- la marge financière par vol, sans prise en compte du coût du contrat AMS, pour un appareil B737 sur l'aérogare mp2 est de [...] * EUR,
 - le fait que le trafic Ryanair représente 85 % des hypothèses de trafic «low cost»,
 - le fait que le trafic Ryanair représenterait 2 694 vols (ce qui correspondrait à un appareil de 189 places avec un taux de remplissage de 75 %).
- (395) Cette étude révèle que la présence de la compagnie Ryanair sur l'aéroport de Marseille Provence, aux conditions tarifaires qui lui sont offertes, notamment les réductions pour des nouvelles lignes, ainsi que pour le stationnement de nuit, et compte tenu de l'achat de prestations marketing auprès de sa filiale, conduit l'aéroport à réaliser des pertes les trois premières années, et ne génère une marge positive pour l'aéroport qu'à compter de la 4^e année d'opération ⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ En outre, l'étude réalisée *a posteriori* sur la base des chiffres de trafic réalisés de 2007 et de 2008 et des coûts audités par le cabinet Mazars révèle que chaque vol opéré par Ryanair, compte tenu des modulations tarifaires dont la compagnie bénéficie et du coût des prestations marketing, génère des pertes pour l'aéroport les deux premières années.

- (398) En conséquence, à tout moment, les tarifs appliqués aux compagnies aériennes, compte tenu des différentes réductions exposées ainsi que des coûts du contrat avec AMS, couvrent au moins les surcoûts liés à l'utilisation de l'aéroport par la compagnie aérienne.
- (399) Par ailleurs, dans le plan d'affaires initial ayant conduit à la décision de construire l'aérogare mp2, l'aéroport prévoyait d'atteindre une VAN positive. Avant toute nouvelle modification des tarifs et avant la signature du contrat de marketing avec AMS, l'aéroport a procédé à des estimations plausibles selon lesquelles les mesures contribueraient positivement à la rentabilité de l'aéroport.
- (400) Les hypothèses et autres scénarios envisagés dans le plan d'affaires initial et dans ses nouvelles versions, de même que les calculs financiers liés aux mesures ultérieures, semblaient réalistes au moment où ils ont été formulés. L'évolution qui a suivi a montré qu'ils étaient en fait plutôt prudents. Qui plus est, ils étaient régulièrement mis à jour et révisés et les tarifs étaient régulièrement adaptés afin de garantir la rentabilité de l'aéroport sur le long terme et des modifications tarifaires sur le court terme.

7.2.3. CONCLUSION SUR L'EXISTENCE D'UNE AIDE

- (401) Il découle du point 6.3 que l'aéroport de Marseille Provence a bénéficié d'une aide à l'investissement qui est compatible avec le marché intérieur. La Commission considère que lorsqu'un gestionnaire d'aéroport a bénéficié d'une aide compatible, l'avantage résultant d'une telle aide n'est pas transmis à une compagnie aérienne spécifique, en particulier si les conditions suivantes sont remplies:
- i) les infrastructures sont ouvertes à toutes les compagnies (y compris les infrastructures qui sont plus susceptibles d'être utilisées par certaines catégories, comme les compagnies à bas coûts ou les charters) et non réservées à une compagnie en particulier; et
 - ii) les compagnies aériennes paient des tarifs couvrant au moins les coûts marginaux.
- (402) Dans le cas d'espèce, la Commission fait observer premièrement que l'aérogare mp2 et l'aire de stationnement pour les avions adjacente à celui-ci ne sont pas réservés à une compagnie en particulier. L'aérogare mp2 est ouverte à toutes les compagnies souhaitant l'utiliser, étant entendu qu'elle propose un niveau de services limité. Pour veiller à ce que l'aérogare soit ouverte à tous les opérateurs intéressés, l'aéroport a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour l'utilisation de l'infrastructure. Or, n'étant pas exploité à sa pleine capacité, l'aérogare est à la disposition de toute compagnie aérienne intéressée.
- (403) Deuxièmement, conformément à l'évaluation présentée plus haut (voir points 7.2.2.1 — 7.2.2.5), les compagnies aériennes paient également des tarifs couvrant au moins les coûts marginaux engendrés par chaque accord.
- (404) La Commission rappelle que les accords examinés font partie de la mise en œuvre d'une stratégie globale de l'aéroport conduisant à la rentabilité, à tout le moins à long terme. Pour évaluer l'effet des accords entre l'aéroport et une compagnie aérienne sur la rentabilité de l'aéroport, la Commission tient compte des éléments de preuve concrets disponibles, ainsi que de l'évolution qui pouvait raisonnablement être prévue au moment où les accords ont été conclus. Elle prend notamment en compte:
- i) les conditions du marché prévalant à l'époque, notamment les changements intervenus à la suite de la libéralisation du marché du transport aérien, l'arrivée sur le marché et le développement des compagnies à bas coûts⁽⁸⁴⁾ et d'autres transporteurs «de point à point», les modifications de la structure organisationnelle et économique du secteur aéroportuaire⁽⁸⁵⁾; le degré de diversification et la complexité des fonctions remplies par les aéroports, le renforcement de la concurrence entre compagnies aériennes et entre aéroports, le contexte économique incertain dû à la modification des conditions du marché ou toute autre incertitude existant dans le contexte économique;
 - ii) les effets à long terme prévus sur la rentabilité de l'aéroport.

⁽⁸⁴⁾ Augmentation de la part de marché des compagnies à bas coûts de 1,5 % en 1992 à 45,94 % en 2013.

⁽⁸⁵⁾ Ce n'est qu'à compter de l'arrêt «Aéroports de Paris» (12 décembre 2000) qu'il convient de considérer l'exploitation et la construction d'infrastructures aéroportuaires comme relevant du champ d'application du contrôle des aides d'État (voir considérant 228). Jusqu'à cet arrêt, les aéroports n'étaient pas considérés comme des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité.

- (405) La Commission relève que d'après les informations fournies par la France, l'aéroport prévoyait, dans le plan d'affaires initial ayant conduit à la décision de construire l'aérogare mp2, d'atteindre une VAN positive à long terme. Selon la France, les résultats financiers de l'aérogare mp2 sont venus confirmer ces prévisions optimistes. De même, les réductions accordées sur les redevances, applicables à l'ensemble de l'aéroport, y compris l'aérogare mp1, se fondaient sur des calculs financiers solides, sur la base desquels l'aéroport pouvait escompter parvenir à la rentabilité en adoptant ces mesures. La Commission estime que les prévisions concernant la rentabilité et l'utilisation de l'aérogare mp2 étaient raisonnables et solides. Elles se sont avérées le plus souvent être prudentes. En conséquence, la Commission considère que les redevances appliquées, les réductions accordées ainsi que le contrat de marketing conclu avec AMS font partie d'une stratégie globale de l'aéroport conduisant à la rentabilité, à tout le moins à long terme.
- (406) Elle est donc d'avis que les accords conclus entre l'aéroport de Marseille Provence et les compagnies aériennes utilisatrices ne constituent pas une aide d'État. Par ailleurs, elle estime que dans ces conditions, quand bien même il y aurait eu une aide d'État aux compagnies aériennes, celle-ci aurait été, en tout état de cause, compatible avec le marché intérieur pour les mêmes raisons qui justifient la compatibilité de l'aide pour ce qui est de l'aéroport.
- (407) L'un des critères cumulatifs énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE n'étant pas rempli, la Commission considère que les mesures examinées sont exemptes d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

8. CONCLUSION

8.1. MESURES EN FAVEUR DE L'AÉROPORT

- (408) La Commission constate que la France a illégalement mis à exécution des aides à l'investissement en faveur de l'aéroport de Marseille-Provence en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Cependant, il y a lieu de constater que ces aides sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, point c).
- (409) La taxe d'aéroport et les transferts entre l'aéroport et la CCIMP ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE.

8.2. MESURES EN FAVEUR DE COMPAGNIES AÉRIENNES UTILISATRICES DE L'AÉROPORT

- (410) La Commission constate que l'aéroport s'est comporté dans ses relations financières avec les compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport comme un opérateur avisé en économie du marché. Les différentes modulations tarifaires ainsi que le contrat de marketing avec AMS ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les subventions à l'investissement mises à exécution par la France en faveur de l'aéroport Marseille Provence pour un montant de 12,337 millions d'euros sont des aides d'État compatibles avec le marché intérieur aux termes de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

La taxe d'aéroport en faveur de l'aéroport, les transferts entre l'aéroport et la CCIMP, les redevances réduites en faveur des compagnies aériennes utilisatrices de l'aéroport ainsi que le contrat de marketing en faveur d'AMS mises à exécution par la France ne constituent pas une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 2

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 20 février 2014.

Par la Commission
Joaquín ALMUNIA
Vice-président
