

DÉCISION (UE) 2018/10 DE LA COMMISSION**du 20 février 2014****concernant l'affaire SA.18855 (C 5/08) (ex NN 58/07) — Danemark****Accord de 1999 conclu entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair***[notifiée sous le numéro C(2014) 871]***(Le texte en langue danoise est le seul faisant foi.)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) En février 2005, la Commission a reçu une plainte du groupe SAS (ci-après «SAS»). Ce dernier affirmait notamment qu'Aarhus Lufthavn A/S (ci-après «la société aéroportuaire d'Aarhus») avait accordé une aide illégale à Ryanair. L'aide aurait consisté en une réduction des redevances aéroportuaires et des redevances d'assistance au sol.
- (2) Par lettres des 2 mars 2005 et 20 mai 2006, la Commission a demandé au Danemark de fournir de plus amples informations au sujet de la plainte. Le Danemark a répondu à cette requête par lettres des 18 mai 2005 et 11 juillet 2006.
- (3) Par lettre du 30 janvier 2008, la Commission a informé le Danemark de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) ⁽²⁾ (ci-après la «décision d'ouvrir la procédure») à l'égard de l'accord conclu entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair. Le 30 mai 2008, le Danemark a présenté ses observations concernant cette décision.
- (4) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽³⁾. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.
- (5) La Commission a reçu des observations au sujet de la décision d'ouvrir la procédure de la part de trois parties intéressées. SAS, Ryanair et l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne ont présenté des observations respectivement le 16 juin 2008, le 29 mai 2008 et le 4 juillet 2008. La Commission a transmis ces observations aux autorités danoises par lettre du 17 juillet 2008. Le Danemark a eu l'occasion de présenter ses observations dans un délai d'un mois. Le Danemark a communiqué ses observations par lettre du 29 septembre 2008.
- (6) Par lettre du 25 mars 2011, la Commission a demandé des renseignements complémentaires. Le Danemark a répondu à cette requête par lettre du 28 mars 2011. Par lettre du 8 avril, la Commission a demandé des renseignements complémentaires à Ryanair. Ryanair a répondu à cette requête par lettre du 15 juillet 2011. La Commission a transmis les observations de Ryanair aux autorités danoises par lettre du 5 août 2011. Par lettres des 8 septembre 2011, 22 septembre 2011, 12 avril 2012 et 22 mai 2012, le Danemark a soumis des informations complémentaires.

⁽¹⁾ JO C 109 du 30.4.2008, p. 15.

⁽²⁾ À compter du 1^{er} décembre 2009, les articles 87 et 88 du traité CE sont devenus respectivement les articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Les deux paires d'articles sont identiques dans leur substance. Aux fins de la présente décision, les références faites aux articles 107 et 108 du TFUE s'entendent, le cas échéant, comme faites respectivement aux articles 87 et 88 du traité CE. Certaines modifications d'ordre terminologique ont également été apportées dans le TFUE: ainsi le terme «Communauté» est remplacé par «Union» et «marché commun» par «marché intérieur». La terminologie du TFUE est utilisée tout au long de la présente décision.

⁽³⁾ JO C 109 du 30.4.2008, p. 15.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

2.1. Contexte de la procédure d'examen

- (7) L'aéroport d'Aarhus est situé à Tirstrup, à 36 km au nord-est d'Aarhus. Aarhus Lufthavn, qui possède et exploite l'aéroport, est une société détenue à 100 % par le secteur public ⁽¹⁾.
- (8) L'aéroport d'Aarhus est l'un des six aéroports régionaux desservant le marché du Jutland qui compte une population d'environ 2,5 millions de personnes. Il s'agit de l'aéroport le plus proche pour environ 25 % de la population du Jutland. Le plus grand aéroport du Jutland est l'aéroport de Billund, qui se situe à 140 km de celui d'Aarhus (environ 1 heure et 35 minutes en voiture). L'aéroport d'Aarhus est le deuxième aéroport du Jutland sur le plan de la taille. Il accueille principalement les vols de SAS (environ 48 % des passagers) et de Ryanair (environ 34,7 % des passagers).
- (9) La capacité de l'aéroport d'Aarhus lui permettrait d'accueillir environ un million de passagers chaque année. L'exploitation de l'aéroport a atteint son paroxysme en 1996 avec plus de 800 000 passagers. L'année 1996 a été marquée par l'inauguration du pont du Grand Belt (Storebæltsbroen), qui relie la Fionie et le Seeland au Jutland, ce qui a réduit le temps de parcours par voie terrestre entre le Jutland et Copenhague. Le pont du Grand Belt a permis aux voyageurs de parcourir la distance séparant Aarhus de Copenhague en voiture. Après l'ouverture du pont en 1996, le nombre de passagers fréquentant l'aéroport d'Aarhus a commencé à chuter et est passé à environ 600 000 personnes par an. En 1999, SAS a mis un terme à sa liaison reliant Aarhus à Londres. Cette même année, Ryanair a conclu un accord avec la société aéroportuaire d'Aarhus et a commencé à exploiter la liaison vers Londres-Stansted avec des départs quotidiens. Le tableau suivant résume l'évolution du nombre de passagers à l'aéroport d'Aarhus entre 1995 et 2012:

Tableau 1

Nombre de passagers à AAR entre 1995 et 2012

Nombre réel de passagers pour la période 1995-2012									
Année	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Passagers (en milliers)	782	864	812	625	597	641	655	579	579
Année	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Passagers (en milliers)	525	539	554	571	573	526	562	591	485

2.2. Mesures visées par l'enquête et évaluation préliminaire de la Commission

- (10) La décision d'ouvrir la procédure concerne l'accord conclu entre Ryanair et la société aéroportuaire d'Aarhus en 1999 (ci-après l'«accord»). Cette décision ne porte donc pas sur les éventuelles modifications ou substitutions de l'accord ni d'autres accords complémentaires conclus ultérieurement.
- (11) Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission posait la question de savoir si la société aéroportuaire d'Aarhus avait agi comme un investisseur en économie de marché lorsqu'elle avait conclu l'accord avec Ryanair en 1999. La Commission se demandait notamment si la réduction des redevances aéroportuaires et l'aide à la commercialisation, que l'aéroport a octroyées à Ryanair, constituaient des aides d'État.
- (12) En particulier, la Commission se demandait si la différenciation des redevances aéroportuaires à l'aéroport d'Aarhus reposait sur la hausse des recettes et des coûts, c'est-à-dire sur les recettes et les coûts résultant des activités menées par Ryanair à l'aéroport. Les autorités danoises n'ont remis à la Commission ni de copie de l'accord conclu avec Ryanair ni de plan d'affaires concernant l'évaluation de la rentabilité de l'accord pour l'aéroport d'Aarhus. Dans la décision d'ouvrir la procédure, la Commission se demandait dès lors si la société aéroportuaire d'Aarhus avait été influencée, dans son comportement, par les perspectives de rentabilité à plus long terme. Il ne pouvait par conséquent être exclu que l'accord conclu ait procuré à Ryanair un avantage dont elle n'aurait pu bénéficier dans des conditions de marché normales.

⁽¹⁾ Au moment de la conclusion de l'accord en 1999, l'aéroport était détenu par les communes/cantons suivants: la commune d'Aarhus (64,6 %), la commune de Randers (16,70 %), la commune de Grenå (4,80 %), la commune d'Ebeltoft (3,00 %) et le canton d'Aarhus (10,90 %).

- (13) La Commission remettait en question la déclaration de compatibilité de l'aide en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. À cet égard, la Commission émettait notamment des doutes quant au fait que les conditions de compatibilité, figurant dans les lignes directrices de 2005 ⁽¹⁾, étaient remplies en l'espèce.

3. OBSERVATIONS DU DANEMARK

3.1. Le processus décisionnel qui a conduit à l'accord avec Ryanair de 1999

- (14) Dans ses observations adressées à la Commission, le Danemark a tout d'abord souligné que l'accord avec Ryanair n'était pas imputable à l'État danois.
- (15) Le Danemark signale que l'accord a été conclu entre l'aéroport d'Aarhus et Ryanair et n'est pas imputable à une autorité publique. Ni l'État danois ni aucune autre autorité publique n'a participé aux négociations portant sur l'accord.
- (16) Le Danemark souligne que, d'après la société aéroportuaire d'Aarhus, les négociations préliminaires entre cette dernière et Ryanair avaient déjà commencé au début de l'année 1998. Le Danemark fait également observer que ces négociations ont été temporairement suspendues au printemps 1999 parce que les parties ne parvenaient pas un accord.
- (17) Le Danemark indique en outre qu'en juin 1999, SAS a annoncé que le groupe mettrait un terme à sa liaison Aarhus-Londres à partir de la fin octobre 1999. Dans ce contexte, le Danemark note que les négociations entre Ryanair et la société aéroportuaire d'Aarhus, représentée par le directeur chargé du partenariat opérationnel, ont repris à l'été 1999.
- (18) En ce qui concerne les négociations portant sur l'accord, les autorités danoises expliquent qu'il a été négocié directement par le gestionnaire de l'aéroport et que les termes de l'accord n'ont fait l'objet d'aucune proposition ni approbation de la part des propriétaires relevant du secteur public. Selon le Danemark, le directeur qui a négocié l'accord, y compris les réductions octroyées, n'était en contact ni avec le conseil d'administration ni avec aucune autre autorité locale.
- (19) Les autorités danoises signalent que l'accord a été signé directement par le directeur de l'aéroport, qui l'a négocié sur place. Le Danemark explique en outre que cet accord n'a pas été soumis à l'approbation des autorités danoises de l'aviation et que les autorités danoises n'ont pas non plus approuvé les redevances aéroportuaires sur la base d'une grille d'imposition ou autre.
- (20) À l'appui de ces déclarations (voir considérants 15 à 19), le Danemark a présenté une copie des procès-verbaux des réunions du conseil d'administration avec les représentants des autorités locales ainsi que des procès-verbaux des assemblées générales ordinaires.
- (21) Les autorités danoises sont dès lors d'avis que ni les actionnaires de l'aéroport ni les autorités de l'aviation civile n'ont été directement ou indirectement associés aux négociations portant sur l'accord avec Ryanair. Par conséquent, le Danemark estime que cet accord n'est pas imputable à l'État danois. Puisque l'une des conditions cumulatives pour l'existence d'aides d'État n'est pas remplie, le Danemark estime que l'accord avec Ryanair ne constitue pas une aide d'État.

3.2. Accord de 1999 conclu entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair

- (22) Le Danemark a présenté des copies de deux accords conclus entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair ainsi que des informations supplémentaires.

Accord principal de 1999

- (23) Les autorités danoises expliquent que, le 2 novembre 1999, la société aéroportuaire d'Aarhus a conclu un accord avec Ryanair (ci-après l'accord principal). Elles indiquent que l'accord aurait dû s'appliquer jusqu'au 31 octobre 2009 (c'est-à-dire pendant 10 ans).

⁽¹⁾ 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).

- (24) Le Danemark soutient que, conformément à l'accord principal, Ryanair était tenu d'assurer au moins [...] ⁽¹⁾ vol entre l'aéroport d'Aarhus et celui de Londres-Stansted avec un aéronef de type B737 (avec possibilité de vols à bas prix les jours fériés, tels que Noël, le Nouvel An et Pâques). Les autorités danoises soulignent que, conformément à l'accord principal, Ryanair devait attirer au moins [...] passagers à l'aéroport d'Aarhus entre le 1^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2001 ainsi que les années suivantes.
- (25) Le Danemark fait également remarquer que, conformément à l'accord principal, Ryanair était tenue de payer à l'aéroport d'Aarhus les redevances figurant dans le tableau 2 ci-dessous.

Tableau 2

Redevances aéroportuaires que Ryanair devait payer à l'aéroport d'Aarhus conformément à l'accord principal de 1999

Redevances aéroportuaires qui devaient être supportées par Ryanair	[...]	[...]
Redevances de décollage/d'atterrissage par vol aller/retour (y compris redevance sur le bruit et contrôle du trafic aérien local)	[...] DKK	
Redevance services passagers par passager sortant	[...] DKK	
Redevance d'exploitation de nuit	Voir tarif standard	
Redevances d'assistance au sol par vol aller/retour (aire de trafic et passagers)	[...] DKK	[...] DKK

- (26) Les autorités danoises notent que, conformément à l'accord principal, la société aéroportuaire d'Aarhus était tenue d'accorder à Ryanair une réduction de la redevance services passagers de respectivement [...] couronnes danoises (DKK) (au cours des [...] premières années, c'est-à-dire [...]) et [...] DKK (au cours des [...] dernières années, c'est-à-dire [...]) (correspondant à une réduction de [...] de la redevance services passagers applicable) si Ryanair percevait des recettes nettes inférieures ou égales à [...] DKK par passager avec un billet aller simple sur la liaison vers Londres-Stansted. Le Danemark affirme que tel était le cas à partir de 1999.

Accord de commercialisation de 1999

- (27) Les autorités danoises expliquent que, le même jour, à savoir le 2 novembre 1999, la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair ont conclu un second accord (ci-après l'«accord de commercialisation»).
- (28) Le Danemark fait remarquer que, selon l'accord de commercialisation, la société aéroportuaire d'Aarhus devait:
- verser à Ryanair un montant équivalent au [...], que Ryanair devait payer conformément à l'accord principal et
 - payer pour toutes les augmentations de redevances services passagers de plus de [...] DKK [...] et pour celles de plus de [...] DKK [...].
- (29) En outre, les autorités danoises soulignent que, selon l'accord de commercialisation, la réduction des redevances de décollage/d'atterrissage/d'exploitation de nuit était considérée comme une aide à la commercialisation. Le Danemark indique que la société aéroportuaire d'Aarhus n'avait pas connaissance de l'objectif de l'aide à la commercialisation, mais a supposé qu'elle visait à partager les coûts liés à l'exploitation de la liaison Aarhus/Londres-Stansted.

3.3. Application du principe de l'investisseur opérant en économie de marché et sélectivité

- (30) En ce qui concerne l'application du principe de l'investisseur en économie de marché, le Danemark estime que la Commission devrait comparer le comportement de la société aéroportuaire d'Aarhus avec celui pouvant être adopté par un investisseur privé encouragé par les perspectives de rentabilité à long terme et qui suit une politique sectorielle.

⁽¹⁾ L'élément en question est couvert par le secret professionnel au sens de la communication C(2003) 4582 de la Commission du 1^{er} décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'État (JO C 297 du 9.12.2003, p. 6).

- (31) Le Danemark fait valoir que l'accord conclu avec Ryanair devrait faire l'objet d'une analyse de rentabilité pour toute la durée prévue de l'accord (soit 10 ans). Les autorités danoises soulignent que l'accord a contribué positivement à la situation économique de l'aéroport de 1999 à 2009.
- (32) Elles affirment qu'à l'époque de la conclusion de l'accord, l'aéroport d'Aarhus était confronté aux enjeux suivants: premièrement, il était en concurrence avec l'aéroport de Billund, le plus grand aéroport du Jutland, pour attirer les compagnies aériennes et les passagers, et se trouvait donc dans une position stratégique plus compétitive. Deuxièmement, seulement 40 % de la capacité de l'aéroport d'Aarhus était exploitée, et l'aéroport avait déjà constaté une baisse de fréquentation des passagers dont le nombre est passé de quelque 860 000 à environ 596 000 entre 1996 et 1999, et il s'attendait à de nouvelles baisses au cours des années suivantes. Troisièmement, l'activité militaire à la base aérienne de Tirstrup a cessé, ce qui a entraîné une hausse de 10 à 12 millions de DKK des coûts annuels nets de l'aéroport d'Aarhus liés au contrôle de la circulation aérienne, aux services d'incendie et de secours et aux services techniques et d'assistance au sol. Quatrièmement, l'autoroute du Djursland, qui allait permettre de créer une voie de transport plus rapide et de meilleure qualité vers Tirstrup, devait être inaugurée en 2004.
- (33) Le Danemark a également souligné le fait que le pont du Grand Belt avait été inauguré, ce qui permettait aux voyageurs de se rendre en voiture d'Aarhus à Copenhague, et que SAS avait fermé sa liaison vers Londres. Les autorités danoises indiquent que le temps de trajet entre Aarhus et Copenhague via des moyens de transport alternatifs (voiture/train/ferry rapide) est passé d'environ cinq heures à environ trois heures après l'ouverture du pont.
- (34) Le Danemark note que l'aéroport d'Aarhus devait dès lors (voir considérants 32 et 33) mettre en place des incitations pour attirer de nouveaux clients et exploiter la capacité excédentaire. Selon les autorités danoises, le directeur de la société aéroportuaire d'Aarhus estimait que Ryanair amènerait environ [...] passagers supplémentaires à l'aéroport chaque année. Sur la base de ces prévisions du nombre de passagers, l'accord aurait dû générer des recettes nettes d'environ [...] DKK ([...] EUR) en 2001. Le Danemark explique que la fiabilité de ces prévisions a été confirmée par les résultats réels, les recettes nettes générées en 2001 à la suite de l'accord s'étant élevées à [...] DKK ([...] EUR). Les autorités danoises soulignent que tous les coûts (par exemple de commercialisation, d'assistance au sol, etc.) incombant à l'aéroport dans le cadre de l'accord sont directement financés par les recettes perçues grâce à l'accord. Le Danemark fait également valoir que les recettes nettes générées par l'accord contribuent à la rentabilité globale de l'aéroport.
- (35) Les autorités danoises font observer que l'accord n'exigeait pas de nouveaux investissements de la part de la société aéroportuaire d'Aarhus puisque l'aéroport exploitait à peine 40 % de sa capacité. En ce qui concerne les coûts d'exploitation de l'aéroport d'Aarhus, il était indiqué dans l'accord que le personnel de l'aéroport pouvait couvrir jusqu'à 60 % de la capacité; ainsi par exemple les frais liés au personnel d'assistance au sol étaient déjà financés par d'autres recettes de l'aéroport.
- (36) Pour ce qui est de l'aide à la commercialisation que la société aéroportuaire d'Aarhus devait accorder à Ryanair conformément à l'accord de commercialisation, le Danemark souligne que la direction de l'aéroport prévoyait que la présence de Ryanair renforcerait la visibilité de l'aéroport. En outre, la société aéroportuaire d'Aarhus avait également décidé de réduire son marketing, celui-ci étant désormais assuré par Ryanair, notamment grâce à la promotion de l'aéroport d'Aarhus sur le site internet de Ryanair et dans les autres aéroports desservis par la compagnie aérienne.
- (37) Le Danemark note que la société aéroportuaire d'Aarhus avait l'intention d'accroître ses recettes en augmentant le nombre de passagers ainsi que les recettes générées par les activités non aéronautiques (par exemple les commerces ou parcs de stationnement). Les autorités danoises font également remarquer qu'à la signature de l'accord, la société aéroportuaire d'Aarhus s'attendait à ce que les stationnements payants génèrent des recettes importantes. En ce qui concerne les recettes provenant des commerces, le Danemark affirme que seuls 30 % de la capacité de l'aéroport étaient loués.
- (38) Les autorités danoises estiment par conséquent que l'accord conclu avec Ryanair en 1999 l'a été en conformité avec le principe de l'investisseur en économie de marché, étant donné qu'il devait contribuer à la rentabilité de l'aéroport à hauteur d'environ [...] DKK entre 1999 et 2009, et qu'il a ainsi renforcé la viabilité financière du gestionnaire de l'aéroport.
- (39) À titre documentaire, le Danemark a publié le plan d'affaires de la direction ainsi qu'un aperçu de la rentabilité escomptée. Le tableau 3 donne un aperçu de la rentabilité escomptée de l'accord:

Tableau 3

Aperçu de la rentabilité escomptée de l'aéroport d'Aarhus à la suite de l'accord conclu avec Ryanair en 1999, en milliers de DKK

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Total (nominal)
Recettes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Recettes aéronautiques</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Recettes non aéronautiques</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coûts	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Assistance au sol</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Commercialisation</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultats de l'accord de 1999 avec Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (40) Le Danemark affirme que Ryanair ne profite pas d'un avantage sélectif, étant donné que SAS bénéficiait précédemment des mêmes réductions que celles accordées à Ryanair sur la base de l'accord. Les autorités danoises indiquent par ailleurs qu'en 1999, Cimber Air A/S et Maersk Air A/S se sont vu accorder la même réduction de 50 % que Ryanair. En outre, les compagnies aériennes régionales Sunair et EasyJet (anciennement Go) se sont également vu proposer des accords de réduction similaires. Le Danemark a présenté des copies de lettres à l'appui de ses affirmations.
- (41) Les autorités danoises estiment que l'accord entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair a été conclu aux conditions du marché et ne confère aucun avantage à Ryanair, et qu'il ne constitue dès lors pas une aide d'État.
- (42) Le Danemark fait valoir, en outre, que la rentabilité escomptée a été confirmée par les performances économiques réelles de l'aéroport. La société aéroportuaire d'Aarhus a notamment engrangé un bénéfice net d'environ 2 millions de DKK en 2010 et le résultat devrait également être positif pour les années suivantes. Le Danemark souligne que les bénéfices proviennent de l'augmentation progressive du nombre de passagers et de la transition à long terme des vols intérieurs vers des vols internationaux après l'ouverture du pont du Grand Belt.

4. OBSERVATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES

- (43) Trois parties intéressées ont transmis à la Commission des observations au sujet de la décision d'ouvrir la procédure.

4.1. Ryanair

- (44) Dans ses observations du 29 mai 2008, Ryanair a tout d'abord indiqué qu'elle estimait que l'ouverture de la procédure formelle d'examen était non fondée et superflue. La compagnie regrettait en outre que la Commission n'ait pas donné à Ryanair l'occasion de participer à l'enquête initiale.
- (45) Sur le fond, Ryanair estime que la Commission aurait dû s'appuyer sur les accords d'entreprise standard, et que dans ce contexte, elle aurait dû conclure que l'accord de 1999 était conforme au principe de l'investisseur en économie de marché, et qu'il ne constituait dès lors pas une aide d'État. Ryanair estime que la société aéroportuaire d'Aarhus a tiré profit de la présence de la compagnie à l'aéroport.

- (46) Pour ce qui est du principe de l'investisseur en économie marché, Ryanair souligne que le volet relatif aux recettes devrait tenir compte des recettes liées aux activités aéronautiques et de celles générées par les activités non aéronautiques. En ce qui concerne les coûts, les coûts pertinents qui devraient être pris en considération comprennent les coûts additionnels liés à la conclusion des accords respectifs avec une compagnie aérienne. Ryanair est d'avis que ni les coûts irrécupérables ni les frais fixes généraux ne devraient être pris en considération. La compagnie avance qu'un accord conclu entre une compagnie aérienne et un aéroport qui entraîne une hausse de la rentabilité ne constitue pas une aide d'État.
- (47) Ryanair affirme qu'un investisseur en économie de marché ne chercherait normalement pas à conclure un accord conduisant à une augmentation des pertes. En revanche, Ryanair estime qu'il existe une exception lorsqu'un aéroport non rentable conclut un accord dans l'espoir que cet accord contribuera, d'une manière ou d'une autre, à améliorer sa rentabilité à l'avenir. Selon Ryanair, un accord peut dans ce cas être rentable, même s'il semble être assorti de coûts marginaux élevés au moment de la signature.
- (48) D'après Ryanair, la Commission aurait dû fonder son appréciation sur une approche comparative et effectuer une comparaison des accords que Ryanair a conclus avec d'autres aéroports publics et privés. En outre, Ryanair fait valoir que, dans le cadre de l'appréciation de l'accord, la Commission devrait tenir compte des effets de réseau liés à l'accord de 1999.
- (49) Ryanair estime que l'accord de 1999 correspond à un accord d'entreprise standard conclu entre un aéroport et une compagnie aérienne sur un marché libéralisé. La compagnie fait remarquer que l'accord repose sur la décision indépendante de l'aéroport d'améliorer ses capacités, en augmentant le nombre de passagers en vue d'accroître ses recettes liées aux activités aéronautiques ainsi que celles générées par les activités non aéronautiques.
- (50) Ryanair affirme qu'en décidant que la meilleure façon d'augmenter le nombre de passagers était d'encourager les compagnies aériennes à amener des volumes importants de passagers, la société aéroportuaire d'Aarhus a suivi le même schéma que de nombreux aéroports privés appliqueraient s'ils se trouvaient dans une situation similaire. Selon Ryanair, en mettant en place de telles incitations, les aéroports reconnaissent que les compagnies aériennes qui amènent des volumes importants de passagers génèrent des économies d'échelle pour leur gestionnaire. Ryanair affirme que le système d'incitation mis en place par la société aéroportuaire d'Aarhus est fondé sur l'engagement de Ryanair d'attirer au moins [...] passagers par an.
- (51) Ryanair donne des exemples d'autres aéroports européens qui appliquent la même stratégie que l'aéroport d'Aarhus, à savoir Londres Stansted, Londres Luton et Francfort Hahn. En outre, Ryanair fait remarquer que, pour être conforme au principe de l'investisseur macroéconomique, il suffit que l'accord améliore la situation financière de l'aéroport à long terme.
- (52) Ryanair explique que les redevances que SAS devait payer ne sont pas comparables à celles de Ryanair, puisque les deux compagnies aériennes bénéficient de services différents, notamment pour ce qui est de l'assistance au sol et de la navigation aérienne.
- (53) Ryanair estime que l'accord conclu en 1999 avec la société aéroportuaire d'Aarhus est conforme au principe de l'investisseur macroéconomique.
- (54) En ce qui concerne la question de la responsabilité de l'accord, Ryanair indique que la société aéroportuaire d'Aarhus est une société indépendante. Ryanair affirme que les propriétaires n'exercent pas de contrôle sur la gestion ni sur l'économie de l'aéroport. La direction a fixé les redevances et négocié l'accord sans la participation des pouvoirs publics ni du Danemark. Ryanair estime également que les actionnaires de l'aéroport n'ont aucun contrôle sur la fixation des redevances, pas plus que sur l'accord conclu avec Ryanair.
- (55) En ce qui concerne l'avantage sélectif, Ryanair souligne que, puisque la société aéroportuaire d'Aarhus n'a de position dominante sur aucun marché européen, national ou régional pour les services de transport aérien, elle n'est pas soumise aux dispositions de l'Union européenne en matière de concurrence relatives au traitement non discriminatoire des clients. Ryanair fait toutefois valoir que la société aéroportuaire d'Aarhus a toujours appliqué le principe de non-discrimination et a en fait proposé cet accord, qui a finalement été conclu avec Ryanair, à un certain nombre d'autres compagnies aériennes, entre autres SAS, Cimber Air, Sun Air et Maersk. Ryanair fait remarquer que ce n'est pas parce qu'aucune de ces compagnies aériennes n'était intéressée par une extension de ses activités à l'aéroport d'Aarhus que Ryanair bénéficie d'un traitement privilégié. Ryanair affirme, en outre, que l'accord avec la société aéroportuaire d'Aarhus ne contient aucune clause d'exclusivité.

- (56) À la lumière de ce qui précède, Ryanair estime que l'accord conclu avec la société aéroportuaire d'Aarhus ne constitue pas une aide d'État.

4.2. SAS

- (57) SAS a présenté ses observations le 16 juin 2008.
- (58) Selon SAS, la société aéroportuaire d'Aarhus est dépendante de ses actionnaires publics (c'est-à-dire des pouvoirs publics). SAS fait valoir que la majorité des administrateurs sont nommés et élus par les actionnaires publics de l'aéroport. SAS estime donc que les administrateurs sont dépendants de leurs employeurs et des actionnaires qu'ils représentent.
- (59) En ce qui concerne la situation financière de l'aéroport, SAS fait remarquer que la société aéroportuaire d'Aarhus a indiqué qu'elle se trouvait dans une situation financière saine et que Ryanair rapportait un montant net d'environ 5 à 6 millions de DKK chaque année à l'aéroport. SAS affirme que, même si ce montant devait être correct, il semble que la société aéroportuaire d'Aarhus ait clos l'exercice 2007 sur un résultat négatif de 2 311 410 DKK malgré une hausse des recettes de 12,5 %.
- (60) SAS indique en outre que les mauvais résultats financiers du gestionnaire de l'aéroport ressortent également du fait que le déficit total pour les cinq dernières années s'élève à plus de 20 millions de DKK. SAS estime que le gestionnaire de l'aéroport se trouverait dans une situation financière bien meilleure s'il n'accordait pas d'aide à Ryanair.
- (61) SAS est d'avis que Ryanair a bénéficié d'un traitement privilégié de la part de la société aéroportuaire d'Aarhus sous la forme d'une réduction importante des redevances services passagers et de redevances de décollage/d'atterrissage peu élevées. SAS fait valoir que le traitement privilégié accordé à Ryanair par l'aéroport constitue une discrimination à l'encontre des autres compagnies aériennes opérant à l'aéroport.
- (62) SAS soutient en outre que ces réductions de redevances ne sont pas conformes aux critères de compatibilité prévus dans les lignes directrices de 2005 pour les aides au démarrage. Selon SAS, l'accord conclu entre Ryanair et le gestionnaire de l'aéroport ne contient aucune forme de garantie de volume ou autre. SAS explique, en outre, qu'il ne semble exister aucune sanction particulière pour le cas où Ryanair ne parvient pas à maintenir le volume ou les opérations auxquels la compagnie s'est initialement engagée au moment de la conclusion de l'accord en 1999. De plus, SAS indique que, ces dernières années, Ryanair a ouvert et fermé plusieurs liaisons sans que cela n'ait eu la moindre incidence immédiate sur les avantages économiques que le gestionnaire de l'aéroport accordait à la compagnie.
- (63) SAS note que l'aide octroyée à Ryanair par le gestionnaire de l'aéroport ne vise pas à développer une région en retard de développement, mais plutôt à attirer des opérations supplémentaires et à concurrencer d'autres aéroports.
- (64) Enfin, SAS affirme que l'accord avec Ryanair n'a été valide qu'un peu moins de 10 ans. SAS est d'avis que, même s'il est possible de faire valoir que l'accord en tant que tel est conforme aux critères applicables aux aides au démarrage pour les compagnies aériennes, en vertu des lignes directrices de 2005, le cadre temporel lui-même ne permet pas à l'accord de remplir les conditions strictes applicables à l'octroi d'une telle aide.
- (65) À la lumière de ce qui précède, SAS estime que l'accord de 1999 conclu entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair constitue une aide d'État illégale.

4.3. Association des compagnies européennes de navigation aérienne

- (66) L'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (ci-après l'«AEA») a présenté ses observations le 4 juillet 2008. Les observations de l'AEA étaient pleinement conformes aux commentaires de SAS.

5. REMARQUES DU DANEMARK CONCERNANT LES OBSERVATIONS DES TIERS

- (67) Les observations des trois parties intéressées ont été transmises au Danemark.
- (68) Les autorités danoises ont transmis leurs observations en faisant valoir que les lignes directrices auxquelles SAS fait référence ne sont pas pertinentes pour déterminer si l'accord de 1999 constitue une aide d'État.

- (69) Le Danemark n'est pas d'accord avec l'observation de SAS selon laquelle l'accord est imputable à l'État. Les autorités danoises expliquent que, pour déterminer si l'accord est imputable à l'État danois, il ne suffit pas que l'aéroport d'Aarhus soit détenu par le secteur public, mais il doit être démontré que les pouvoirs publics ont été directement associés aux décisions prises par le gestionnaire de l'aéroport. Le Danemark précise que les autorités publiques n'ont jamais pris part aux négociations portant sur l'accord.
- (70) Le Danemark réfute également l'observation de SAS selon laquelle l'accord ne contient pas de «garantie de volume» ni aucun mécanisme de sanction dans le cas où Ryanair ne respecterait pas ses obligations. Les autorités danoises expliquent que l'accord prévoit la possibilité de renégocier ses termes si Ryanair n'arrive pas à attirer un volume minimum de [...] passagers au cours des premières années suivant la signature de celui-ci. Pour le Danemark, il s'agit là d'un mécanisme de sanction. En outre, le Danemark estime que les conditions applicables à l'aide au démarrage définies dans les lignes directrices de 2005 ne sont pas applicables à l'accord de 1999.
- (71) En ce qui concerne les observations de Ryanair, les autorités danoises expliquent que l'accord de 1999 conclu entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair constitue un bon exemple et reflète la tendance générale sur le marché aéroportuaire régional.

6. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

- (72) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE dispose que «sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».
- (73) Les critères fixés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatifs. Dès lors, pour déterminer si la mesure notifiée constitue une aide d'État au sens de cette disposition, toutes les conditions suivantes doivent être remplies. L'aide financière doit:
- i) constituer un avantage;
 - ii) être octroyée sous la forme ou au moyen de ressources d'État;
 - iii) favoriser certaines entreprises ou certaines productions;
 - iv) fausser ou être susceptible de fausser la concurrence, et
 - v) affecter les échanges entre États membres.
- (74) Étant donné que l'aéroport d'Aarhus est détenu par le secteur public, il dispose clairement de ressources publiques. Il n'est donc pas nécessaire de déterminer si l'aéroport a précédemment reçu une aide d'État. Lors de la conclusion de l'accord en 1999, le financement public des aéroports et des infrastructures aéroportuaires était en toutes circonstances, selon les lignes directrices de 1994 relatives à la navigation aérienne, considéré comme une mesure générale de la politique économique qui ne pouvait pas être contrôlée par la Commission en vertu des règles relatives aux aides d'État énoncées dans le traité. Dans l'arrêt Aéroports de Paris du 12 décembre 2000 ⁽¹⁾, la Cour a rejeté cette interprétation et conclu que l'exploitation d'un aéroport constituait une activité économique. Avant cet arrêt, les pouvoirs publics pouvaient à juste titre supposer que le financement public des aéroports ne constituait pas une aide d'État. En raison des doutes qui existaient avant cette clarification, les mesures accordées avant la publication de cet arrêt ne peuvent plus être contestées sur la base des règles relatives aux aides d'État.
- (75) Pour déterminer si Ryanair a bénéficié d'un avantage dans le cadre de l'accord de 1999, la Commission examinera si un aéroport opérant dans des conditions normales de marché et guidé par des perspectives de rentabilité à long terme aurait conclu, dans des conditions similaires, le même accord que la société aéroportuaire d'Aarhus ou un accord similaire ⁽²⁾. Généralement, l'existence d'un avantage peut être exclue si a) le coût des services aéroportuaires correspond au prix du marché ou b) si une analyse ex ante peut démontrer que l'accord avec la compagnie aérienne contribue à la rentabilité de l'aéroport, et que cela fait partie d'une stratégie globale pour la

⁽¹⁾ Arrêt du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, point 125.

⁽²⁾ Pour procéder à cette évaluation, la Commission a commandé une étude de Moore Stephens (ci-après l'«expert de la Commission»). L'expert de la Commission a examiné les données financières et l'accord de 1999 conclu entre Ryanair et la société aéroportuaire d'Aarhus.

rentabilité à long terme. L'infrastructure de l'aéroport doit en outre être ouverte à toutes les compagnies aériennes (y compris l'infrastructure surtout utilisée par certaines catégories de compagnies, par exemple les compagnies aériennes «low-cost» ou les compagnies charter).

- (76) Conformément à l'arrêt *Charleroi* ⁽¹⁾, lorsqu'elle examine les mesures visées, la Commission doit tenir compte de tous les facteurs pertinents et de leur relation. En d'autres termes, la Commission doit examiner l'incidence que l'accord de 1999 est susceptible d'avoir sur l'aéroport d'Aarhus, selon une approche intégrée qui prend en considération tous les aspects pertinents de la mesure visée.
- (77) Dans son arrêt *Stardust Marine*, la Cour a affirmé que, «pour rechercher si l'État a adopté ou non le comportement d'un investisseur avisé dans une économie de marché, il y a lieu de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour évaluer la rationalité économique du comportement de l'État et donc de s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure» ⁽²⁾.
- (78) Afin d'effectuer le test de l'investisseur opérant en économie de marché, la Commission doit évaluer la situation telle qu'elle était au moment de la conclusion du contrat entre Ryanair et la société aéroportuaire d'Aarhus (c'est-à-dire le 2 novembre 1999). La Commission doit également fonder son évaluation sur les renseignements et les hypothèses qui étaient à la disposition de l'aéroport lors de la signature de l'accord d'une durée de 10 ans.

Comparaison avec le prix du marché: analyse comparative

- (79) Afin d'exclure l'existence d'un avantage économique, qui n'aurait pas lieu dans des conditions normales de marché, Ryanair fait valoir que les redevances couvertes par l'accord doivent être comparées aux redevances aéroportuaires appliquées aux compagnies «low-cost» dans d'autres aéroports européens.
- (80) La Commission estime que l'analyse comparative des redevances aéroportuaires pourrait constituer une approche appropriée pour déterminer s'il s'agit d'une aide octroyée aux compagnies aériennes. La définition d'un prix de référence nécessite cependant la sélection d'un nombre suffisant d'aéroports comparables proposant des services similaires dans des conditions normales de marché.
- (81) À cet égard, la Commission note que les aéroports de l'Union européenne n'étaient pas considérés comme des entreprises au moment où le contrat a été conclu.
- (82) La Commission fait en outre remarquer que, bien que certains aéroports appartiennent au secteur privé ou soient gérés sans considérations sociales ou régionales, les prix fixés par ces aéroports peuvent être fortement influencés par les prix fixés par la majorité des gestionnaires d'aéroports qui bénéficient d'une aide publique, puisque les compagnies aériennes tiennent compte de ces prix dans leurs négociations avec les aéroports qui sont détenus ou gérés par des entreprises privées.
- (83) Dans le cas d'espèce, les aéroports qui peuvent être utilisés comme références sont détenus par le secteur public et/ou ont précédemment bénéficié d'une aide publique. En outre, il semble que la portée des services fournis par les aéroports diffère — y compris en ce qui concerne le stationnement des avions basés à l'aéroport, le stationnement des véhicules du personnel de Ryanair, les bureaux, les hangars, les services de restauration, les installations de formation, etc. — tout comme le cadre temporel des accords.
- (84) À la lumière de ces considérations (voir considérants 79 à 83), la Commission estime qu'à l'heure actuelle, il n'est pas possible de définir un prix de référence approprié pour établir le prix du marché pour les services fournis par les gestionnaires d'aéroports.

Analyse de la rentabilité de l'accord de 1999

- (85) En l'absence d'un prix de référence approprié déterminé en fonction du marché, la Commission estime que l'analyse ex ante de la rentabilité supplémentaire apportée constitue le critère le plus pertinent pour l'évaluation des accords conclus entre les aéroports et des compagnies aériennes individuelles.
- (86) La Commission considère que la fixation de prix différents constitue une pratique commerciale normale. Une telle pratique doit néanmoins être justifiée par des considérations commerciales pour satisfaire au principe de l'investisseur en économie de marché ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Arrêt du 17 décembre 2008, *Ryanair/Commission*, T-196/04, ECLI:EU:T:2008:585, point 59 («arrêt *Charleroi*»).

⁽²⁾ Arrêt du 16 mai 2002, *France/Commission*, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, point 71 («arrêt *Stardust Marine*»).

⁽³⁾ Voir la 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) et la décision de la Commission dans l'affaire C 25/07 — Ryanair et l'aéroport de Tampere-Pirkkala, non encore publiée au Journal officiel.

- (87) Le Danemark soutient que la société aéroportuaire d'Aarhus a agi comme un investisseur avisé, et étaye ses arguments au moyen d'une copie des calculs préalables de la société aéroportuaire d'Aarhus.
- (88) La Commission constate que toutes les autres compagnies aériennes ont également accès à l'infrastructure aéroportuaire qu'utilise Ryanair.
- (89) La Commission doit par ailleurs examiner si l'accord de 1999 est conforme au principe de l'économie de marché.
- (90) À cet égard, la Commission considère que les arrangements conclus entre des compagnies aériennes et un aéroport peuvent être jugés conformes au principe de l'investisseur en économie de marché s'ils contribuent, d'un point de vue ex ante, à la rentabilité progressive dudit aéroport. Ce dernier doit démontrer que, lorsqu'il passe un accord avec une compagnie aérienne, il est à même de supporter la totalité des coûts générés par l'accord pendant toute la durée d'application de cet accord, en dégagant une marge bénéficiaire raisonnable ⁽¹⁾ sur la base de perspectives satisfaisantes à long terme ⁽²⁾.
- (91) Afin d'apprécier si un accord conclu par un gestionnaire d'aéroport avec une compagnie aérienne est conforme au principe de l'investisseur en économie de marché, il convient de tenir compte tant des recettes escomptées devant être générées par les activités non aéronautiques en liaison avec l'activité de la compagnie aérienne que des redevances aéroportuaires, nettes de toutes remises, aides à la commercialisation ou incitations. Il convient également de tenir compte de tous les coûts marginaux escomptés supportés par l'aéroport en rapport avec l'activité de la compagnie aérienne dans cet aéroport. Ces coûts marginaux peuvent englober toutes les catégories de dépenses ou d'investissements, telles que l'embauche de personnel supplémentaire, les frais d'équipement et les coûts d'investissement résultant de la présence de la compagnie aérienne dans l'aéroport. En revanche, les coûts que l'aéroport doit de toute façon supporter indépendamment de l'accord conclu avec la compagnie aérienne ne doivent pas être pris en considération aux fins de l'examen du respect du principe de l'investisseur en économie de marché.
- (92) Les calculs de rentabilité du gestionnaire de l'aéroport ont tenu compte des obligations incombant à Ryanair en vertu de l'accord et de l'augmentation escomptée du nombre de passagers. En vertu de l'accord, Ryanair s'engageait à débiter ses opérations à l'aéroport d'Aarhus avec au moins [...] vol aller/retour quotidien. En 2001, la compagnie s'est également engagée à attirer au moins [...] passagers par an à l'aéroport d'Aarhus. L'accord principal contient une liste des frais par vol aller/retour (voir le tableau 2). La société aéroportuaire d'Aarhus prévoyait qu'au cours des premières années de sa présence dans l'aéroport, Ryanair attirerait environ 150 000 passagers par an avec une répartition équitable attendue entre les passagers sortants et entrants et sur la base de [...] vols aller/retour quotidiens.
- (93) La société aéroportuaire d'Aarhus prévoyait également une augmentation de ses recettes générées par les activités non aéronautiques au prorata du nombre croissant de passagers, notamment grâce aux revenus de stationnement. L'aéroport s'attendait, parallèlement, à ce que les revenus liés aux commerces augmentent pendant la durée de l'accord conclu avec Ryanair.
- (94) En ce qui concerne les coûts estimés résultant de la présence de Ryanair à l'aéroport, la société aéroportuaire d'Aarhus ne prévoyait pas de réaliser d'investissements supplémentaires pour accueillir Ryanair. Avant que Ryanair ne commence son activité, l'aéroport d'Aarhus n'exploitait que 40 % de sa capacité. Par conséquent, la société aéroportuaire d'Aarhus a estimé qu'elle ne devrait pas supporter de coûts opérationnels supplémentaires en matière de décollage/d'atterrissage et d'assistance au sol.
- (95) La société aéroportuaire d'Aarhus a inclus les coûts liés à l'assistance au sol dans ses calculs. Les coûts ont été calculés sur la base de la rémunération de trois employés à raison de deux heures de travail par départ pour ce qui était de l'enregistrement et de l'embarquement des passagers de Ryanair, même si on peut supposer qu'il n'était pas nécessaire de disposer d'un effectif complet pendant les deux heures d'enregistrement. En outre, Ryanair volait en dehors des heures de pointe le matin et le soir. Par conséquent, le personnel d'assistance au sol de l'aéroport d'Aarhus disposait de suffisamment de temps pour assurer le service de Ryanair, et il n'était donc pas nécessaire d'embaucher du personnel supplémentaire. Par ailleurs, les besoins de Ryanair en matière de services d'assistance au sol sont limités. La société aéroportuaire d'Aarhus n'effectue aucun entretien des aéronefs ni nettoyage des avions de Ryanair. Il n'est pas non plus nécessaire de dégager les avions ni d'acheminer les passagers côté piste. Les passagers de Ryanair vont directement de l'avion au terminal.

⁽¹⁾ On entend par «marge bénéficiaire raisonnable» un taux de rentabilité du capital «normal», c'est-à-dire un taux de rentabilité qui serait exigé par une entreprise type pour un investissement présentant un risque similaire.

⁽²⁾ Cela n'empêche pas de prévoir que, sur la durée des accords, des bénéfices futurs puissent compenser des pertes initiales.

- (96) Outre les coûts liés aux services d'assistance au sol, la société aéroportuaire d'Aarhus a également tenu compte des coûts de commercialisation découlant de l'accord de commercialisation de 1999.
- (97) Le tableau 4 présente les calculs des recettes et des coûts résultant de l'accord de 1999 ainsi que la contribution positive apportée par le contrat, pendant toute sa durée, à la rentabilité de l'aéroport d'Aarhus. Les calculs sont fondés sur le plan d'affaires présenté par le Danemark et les hypothèses décrites précédemment au sujet de la rentabilité.

Tableau 4

Calcul de la rentabilité supplémentaire en valeur actuelle apportée à la suite de l'accord conclu avec Ryanair en 1999

en DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Recettes provenant											
des accords de 1999 avec Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Recettes aéronautiques	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Recettes non aéronautiques	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coûts de l'aéroport d'Aarhus liés aux accords de 1999 avec Ryanair	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Assistance au sol	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Commercialisation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultats des accords de 1999 avec Ryanair pour l'aéroport d'Aarhus	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
VAN des recettes nettes des											
accords avec Ryanair											
— Taux d'actualisation = 8,5 %		[...]									
— Taux d'actualisation = 15 %		[...]									

- (98) La Commission note que le calcul de rentabilité réalisé par la direction de l'aéroport d'Aarhus couvrait tous les coûts associés à la présence de Ryanair à l'aéroport (à savoir tous les coûts marginaux). La présence de Ryanair a engendré des coûts sous la forme d'une aide à la commercialisation et de coûts liés à l'assistance au sol. La Commission note également qu'il n'a pas été nécessaire d'embaucher du personnel d'assistance au sol supplémentaire pour les vols opérés par Ryanair. Elle fait également remarquer que, puisque Ryanair vole en dehors des heures de pointe, l'aéroport peut mieux exploiter ses capacités disponibles et devenir plus efficace. Par conséquent, les coûts liés aux services d'assistance au sol ne constituent pas des coûts marginaux.

[illegible]

en DKK	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
VAN des recettes nettes des											
accords avec Ryanair											
— Taux d'actualisation = 8,5 %		[...]									
— Taux d'actualisation = 15 %		[...]									

- (104) La Commission fait observer que, même en tenant compte des coûts supplémentaires (y compris les coûts fixes), tels que les coûts liés à l'eau, à l'électricité, à la sécurité et aux amortissements, selon la part imputable aux passagers ⁽¹⁾, la contribution de l'accord à la rentabilité du gestionnaire de l'aéroport reste positive. Selon l'analyse effectuée par des experts de la Commission, l'aéroport aurait subi des pertes d'exploitation, en raison des coûts fixes élevés et de la capacité inexploitée, s'il n'avait pas conclu l'accord avec Ryanair.
- (105) La Commission souligne en outre que, dans l'évaluation des accords entre les aéroports et les compagnies aériennes, il conviendrait également de déterminer si l'accord est susceptible de faire partie de la stratégie globale de l'aéroport visant à augmenter la rentabilité à long terme. Dans ce contexte, la Commission doit tenir compte des faits et des développements qui ont pu survenir au moment où l'accord a été conclu, en particulier des conditions de marché en vigueur à l'époque (à savoir l'évolution du marché en raison de la libéralisation du marché du transport aérien, l'arrivée des compagnies «low-cost» et d'autres compagnies d'avions de ligne sur le marché et son développement, les changements dans la structure organisationnelle et financière de l'industrie de l'aéroport), du degré de diversification et de la complexité des opérations aéroportuaires, de la concurrence accrue entre les compagnies aériennes et des aéroports, des perspectives économiques incertaines en raison de l'évolution des conditions du marché ou d'autres facteurs.
- (106) Comme mentionné au considérant 74, l'accord de 1999 a été conclu à un moment où la Commission considérait elle-même le financement public des aéroports et des infrastructures aéroportuaires comme une mesure générale de la politique économique qui ne pouvait pas être contrôlée par la Commission en vertu des règles relatives aux aides d'État énoncées dans le traité. Dès lors, avant l'arrêt Aéroports de Paris, les pouvoirs publics pouvaient à juste titre supposer que le financement public des aéroports ne constituait pas une aide d'État.
- (107) La Commission note également que la libéralisation du transport aérien en 1997 ⁽²⁾ a conduit à la création de compagnies «low-cost» qui appliquent un nouveau modèle d'affaires. Lorsque l'accord a été signé en 1999, la part du marché des compagnies aériennes «low-cost» dans l'Union européenne était de 5 % et on estimait qu'elles avaient un bon potentiel de croissance.
- (108) Dans le cas d'espèce, la Commission fait également remarquer qu'à la suite de l'ouverture du pont du Grand Belt, la société aéroportuaire d'Aarhus a décidé de changer son modèle économique et de passer des vols intérieurs aux vols internationaux.
- (109) Comme mentionné au considérant 102, l'accord de 1999 a également contribué à la rentabilité de l'aéroport. La Commission note en outre que, selon le Danemark, à la suite de l'augmentation progressive du nombre de passagers et de la transition à long terme des vols intérieurs vers les vols internationaux après l'ouverture du pont du Grand Belt, la société aéroportuaire d'Aarhus a engrangé un bénéfice net d'environ 2 millions de DKK en 2010 et devrait également connaître un résultat positif dans les années à venir.
- (110) L'accord de 1999 peut donc être considéré comme faisant partie de la stratégie globale de l'aéroport visant à augmenter la rentabilité à long terme.
- (111) Enfin, la Commission constate que toutes les autres compagnies aériennes ont également accès à l'infrastructure aéroportuaire qu'utilise Ryanair.

⁽¹⁾ La proportion des passagers de Ryanair à l'aéroport d'Aarhus est d'environ 30 %.

⁽²⁾ Règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens (JO L 240 du 24.8.1992, p. 1); règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires (JO L 240 du 24.8.1992, p. 8); règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992 sur les tarifs des passagers et de fret des services aériens (JO L 240 du 24.8.1992, p. 15).

Conclusion

- (112) À la lumière de l'analyse de rentabilité (voir considérants 82 à 103), la Commission conclut que l'accord de 1999 ⁽¹⁾ entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair est conforme au principe de l'investisseur en économie de marché, étant donné que l'évaluation ex ante montre qu'il contribue à augmenter progressivement la rentabilité de l'aéroport. En d'autres termes, tous les coûts résultant de l'accord conclu avec Ryanair sont couverts par l'augmentation des recettes (liées aux activités aéronautiques et non aéronautiques) et une marge bénéficiaire raisonnable. L'accord de 1999 peut en outre être considéré comme faisant partie de la stratégie globale de l'aéroport visant à augmenter la rentabilité à long terme et toutes les autres compagnies aériennes ont également accès à l'infrastructure qu'utilise Ryanair.
- (113) La Commission conclut dès lors que la décision de la société aéroportuaire d'Aarhus de signer l'accord de 1999 avec Ryanair ne confère à la compagnie aérienne aucun avantage économique qu'elle n'aurait obtenu dans des conditions normales de marché.

7. CONCLUSION

- (114) Puisque l'un des critères cumulatifs de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE n'est pas satisfait, la Commission considère que l'accord du 2 novembre 1999 conclu entre la société aéroportuaire d'Aarhus et Ryanair ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'accord principal et l'accord de commercialisation du 2 novembre 1999 conclus entre Aarhus Lufthavn A/S et Ryanair Ltd. ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Article 2

Le Royaume de Danemark est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 20 février 2014.

Par la Commission
Joaquín ALMUNIA
Vice-président

⁽¹⁾ Sous réserve de toute modification ou de tout remplacement de l'accord de 1999 ou d'autres accords complémentaires conclus entre Ryanair, ou une autre entreprise contrôlée par Ryanair, et la société aéroportuaire d'Aarhus.