

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – FRANCJA

Pomoc państwa SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) – Pomoc państwa na rzecz portu lotniczego Marseille-Provence i korzystających z niego przedsiębiorstw lotniczych

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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2011/C 334/07)

Pismem z dnia 13 lipca 2011 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianych środków pomocy.

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

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

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

I. PROCEDURA

Dnia 8 maja 2006 r. Komisja otrzymała od przedsiębiorstwa Ryanair skargę, w której wskazuje ono na niezgodną z prawem pomoc, polegającą na zróżnicowaniu opłat lotniskowych w zależności od miejsca przeznaczenia (lot krajowy/międzynarodowy). Zróżnicowanie to miało przynosić korzyści Air France, która to linia lotnicza – bezpośrednio lub przez swoje spółki zależne – eksploatuje większość połączeń krajowych z francuskich portów lotniczych, w tym z portu lotniczego w Marsylii (zwanego dalej „MRS”). Dnia 27 marca 2007 r. skargę złożyła Air France, uzupełniając ją w dniach 8 stycznia 2008 r. i 8 września 2010 r. W swojej skardze Air France wskazuje na niezgodną z prawem pomoc udzielaną MRS przez władze publiczne oraz nielegalną pomoc udzielaną przez MRS na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair i innych przedsiębiorstw lotniczych.

Dnia 28 grudnia 2010 r. Izba Handlowo-Przemysłowa Obszaru Marsylii i Prowansji (fr. *Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence* – CCIMP), eksploatująca przedmiotowy port lotniczy, przekazała swoje uwagi dotyczące skargi złożonej przez Air France. Dnia 21 stycznia 2011 r. Komisja przekazała te uwagi władzom francuskim.

Po zbadaniu informacji przekazanych przez skarżących, Komisja skierowała do władz francuskich wnioski o dostarczenie informacji w dniach 21 czerwca 2006 r., 30 stycznia 2007 r., 27 kwietnia 2007 r., 28 czerwca 2007 r. i 13 stycznia 2011 r. Władze francuskie przekazały swoje odpowiedzi w piśmie z dnia 23 sierpnia 2006 r. oraz w załącznikach z dnia 24 sierpnia 2006 r., 11 maja 2007 r., 5 września 2007 r., 21 marca 2011 r. i 14 kwietnia 2011 r.

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

Po pierwsze, CCIMP otrzymała od Rady Generalnej departamentu Bouches-du-Rhône (fr. *Conseil Général des Bouches-du-Rhône*), organu decyzyjnego departamentu, dotacje na zagospodarowanie mp2 w wysokości około 7,6 mln EUR. Inna pomoc inwestycyjna została także przyznana przez wspomnianą Radę Generalną, Radę Regionalną (fr. *Conseil Régional*), Zespół Miejski Marseille Provence Métropole, Skarb Państwa (DGAC) oraz EFRR; łącznie osiągnęła ona wysokość [...] (*) EUR. W okresie między 2001 a 2010 r. CCIMP prawdopodobnie otrzymała także od władz publicznych pomoc z tytułu prowadzenia działalności (na łączną kwotę [...] (*) EUR) związaną z MRS.

Po drugie, dla przedsiębiorstw lotniczych, które korzystają z nowego terminala mp2, opłata za pasażera jest niższa od opłaty nakładanej na przedsiębiorstwa operujące w terminalu wyjściowym (hale 1-4 lub mp1).

Po trzecie, przedsiębiorstwa lotnicze eksploatujące połączenia z Marsylii do portów na terytorium Francji obowiązywała niższa opłata za pasażera; różnica taryf nie była jednak uzasadniona różnicą w kosztach usług, które ta opłata za pasażera obejmuje.

Po czwarte, przedsiębiorstwa lotnicze oferujące nowe połączenia z MSR, czy to z terminala tradycyjnego czy mp2, otrzymywały pomoc na rozpoczęcie działalności w postaci zmniejszenia opłat lotniskowych „ładowanie” „oświetlenie” i „parkowanie” przez okres dwóch do trzech lat, oraz pomoc „marketingową”, wypłacaną przez okres 3 lat.

Po piąte, statki powietrzne przedsiębiorstw regularnego przewozu lotniczego (5 razy w tygodniu w sezonie lotniczym IATA) mogły parkować bezpłatnie w godzinach 22.00–6.00. h.

Po szóste, CCIMP podpisała – bez procedury przetargowej ani uprzedniego ogłoszenia – umowę o zakupie przestrzeni reklamowej z Airport Marketing Services (zwaną dalej „AMS”), spółką należącą w całości do Ryanair, na okres 5 lat.

III. OCENA ŚRODKA/PROGRAMU POMOCY

W odniesieniu do pomocy inwestycyjnej i z tytułu prowadzenia działalności – na obecnym etapie postępowania Komisja jest zdania, że pomoc ta stanowi pomoc państwa. Komisja ma wątpliwości, czy pomoc ta przyczynia się do realizacji jasno określonego celu będącego przedmiotem wspólnego zainteresowania i w jakim stopniu jest ona konieczna.

W odniesieniu do niższych opłat za pasażera w przypadku mp2 – na tym etapie postępowania Komisja wątpi, czy rozważny inwestor prywatny wprowadziłby tak niską opłatę za pasażera. Wątpliwości te opierają się na analizie wyników badań ekonomicznych i finansowych przekazanych przez Air France i port lotniczy w Marsylii. Jeśli te zaniżone opłaty stanowią pomoc państwa, Komisja będzie musiała ocenić ich zgodność z rynkiem wewnętrznym na podstawie wytycznych z 2005 r.

(*) Informacje poufne.

W odniesieniu do niższych opłat za pasażera w przypadku połączeń z portami lotniczymi we Francji – na tym etapie postępowania Komisja ocenia, że różnica w wysokości opłat stanowi pomoc niespójną z rynkiem wewnętrznym, ponieważ nie wydaje się uzasadniona różnicą w kosztach usług, które ta opłata obejmuje.

W odniesieniu do pomocy na rozpoczęcie działalności – Komisja uważa, że pomoc ta stanowi pomoc państwa i wyraża wątpliwości co do jej zgodności z postanowieniami Traktatu, zwłaszcza ze względu na fakt, że MRS, jako krajowy port lotniczy kategorii B, zasadniczo nie kwalifikuje się pod tym względem na podstawie wytycznych z 2005 r. Nie wykazano ponadto, że pomoc jest konieczna, proporcjonalna do dodatkowych kosztów i ma charakter zachęty. Nie przewidziano żadnego obowiązku utrzymania połączeń po upływie okresu objętego pomocą ani żadnej sankcji w przypadku nieprzebrzeżenia warunków przez przedsiębiorstwa lotnicze.

W odniesieniu do nieodpłatnego parkowania w nocy – Komisja ma wątpliwości, czy faktycznie odpowiada to zachowaniu rozważnego inwestora w warunkach gospodarki rynkowej. Na tym etapie postępowania Komisja uznaje ten środek pomocy za pomoc z tytułu prowadzenia działalności na rzecz przedsiębiorstw lotniczych – beneficjentów i ma wątpliwości co do jej zgodności z Traktatem.

Wreszcie biznesplan terminala mp2 również wzbudza wątpliwości. Na obecnym etapie postępowania Komisja wątpi, czy stanowi on dowód, że CCIMP zachowała się jak rozważny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej, wprowadzając w życie różne przedstawione powyżej środki.

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

TEKST PISMA

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

1. PROCÉDURE

1.1. Plaintes

1. Le 8 mai 2006, la Commission a reçu une plainte, déposée par Ryanair, faisant état d'aides illégales qui consisteraient en une différenciation des redevances aéroportuaires selon la destination du vol (national/international), ce qui avantagerait Air France, qui exploite – directement ou par ses filiales – la plupart des lignes nationales au départ des aéroports français, parmi lesquels figure l'aéroport de Marseille (ci-après «MRS»).
2. Par lettre du 21 juin 2006, la Commission a demandé aux autorités françaises des renseignements complémentaires sur les points soulevés par cette plainte. Les autorités françaises ont apporté des éléments de réponse par lettre datée du 24 août 2006 et au moyen d'annexes reçues le 5 septembre.

3. Par lettres du 30 janvier 2007 et du 27 avril 2007, la Commission a demandé de nouveaux renseignements complémentaires aux autorités françaises, qui ont répondu le 11 mai 2007.
4. Par lettre du 23 octobre 2007, la Commission a envoyé aux autorités françaises une lettre de mise en demeure en vertu de l'article 226 du traité CE ⁽¹⁾, considérant que la différenciation des redevances aéroportuaires selon la destination du vol (national/international) pourrait constituer une infraction ⁽²⁾ à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens de l'UE aux liaisons aériennes intra-UE. MRS ayant modifié les tarifs incriminés, la Commission a décidé de classer le dossier le 28 octobre 2010.
5. 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 MRS ainsi que d'aides illégales accordées par MRS à Ryanair et d'autres compagnies aériennes. Ces avantages consisteraient notamment en des redevances aéroportuaires réduites pour encourager des vols partant de la nouvelle aérogare «Marseille-Provence 2» (ci-après «mp2»).
6. Sur la base de l'examen des informations soumises par les plaignants, la Commission a adressé une demande de renseignements aux autorités françaises le 28 juin 2007. Les autorités françaises y ont répondu par lettre datée du 23 août 2007, complétée par des annexes reçues le 5 septembre 2007.
7. Par courrier du 31 juillet 2007, enregistré le 6 août 2007, la Commission a reçu de la part de Ryanair une invitation à agir conformément à l'article 232 du traité CE ⁽³⁾.
8. Par courriers datés du 8 janvier 2008 et du 8 septembre 2010, Air France a fourni des compléments à sa plainte datée du 15 mars 2007. Le 17 décembre 2010, Air France a fourni un récapitulatif des éléments constitutifs de sa plainte et de ses annexes.
9. 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 MRS. Cette plainte a été enregistrée sous la référence SA.30328 CP 22/2010.
10. Par courrier du 28 décembre 2010, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence (ci-après «la CCIMP») – titulaire de la concession d'aménagement, d'entretien et d'exploitation de MRS – a transmis un argumentaire concernant les mesures faisant l'objet de la plainte d'Air France.
11. Par courrier du 13 janvier 2011, la Commission a transmis le récapitulatif fourni par Air France et ses annexes aux autorités françaises afin de recueillir leurs observations. Le récapitulatif était accompagné d'une demande de renseignements complémentaires. Par courrier du 21 janvier 2011, la Commission a transmis l'argumentaire fourni par la CCIMP aux autorités françaises. La France a répondu au courrier de la Commission du 13 janvier 2011 par lettres datées du 21 mars et du 14 avril 2011.

1.2. Résumé des mesures en objet

12. Les plaintes d'Air France portent sur les mesures suivantes:

- subvention par le Conseil Général des Bouches-du-Rhône pour l'aménagement de mp2 à hauteur de 50 %, dans la limite de 7,6 millions d'euros.
- réduction des redevances aéroportuaires «atterrissage», «balisage» et «stationnement» accordée pour une période de deux à trois ans, aux compagnies aériennes dans le cadre du démarrage des nouvelles lignes au départ de MRS, que cela soit à partir de l'aérogare historique (ci-après Halls 1-4 ou mp1) ou au départ de mp2.
- participation aux dépenses de marketing et de promotion également payées aux compagnies aériennes dans le cadre du démarrage des nouvelles lignes, pour une période de 3 ans.
- réduction de la redevance par passager pour les compagnies aériennes qui utilisent la nouvelle aérogare mp2 par rapport à la redevance payée par celles qui utilisent l'aérogare historique.
- contrat de publicité avec Airport Marketing Services (AMS), une filiale de Ryanair.

13. Dans sa plainte initiale, Air France considérait que Ryanair recevait de la CCIMP une aide annuelle de 11 millions d'euros ⁽⁴⁾.

14. La plainte de Ryanair porte sur une réduction de la redevance par passager applicable pour les vols nationaux dans la plupart des aéroports français. Ryanair estime qu'Air France bénéficie d'un montant d'aide annuel de 72 millions d'euros ⁽⁵⁾.

15. Suite à l'analyse des documents en sa possession, la Commission a également identifié d'autres subventions à l'investissement ainsi que des subventions au fonctionnement accordées par les pouvoirs publics à l'aéroport.

⁽¹⁾ Correspondant à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

⁽²⁾ Référence dossier infraction 2006/4461.

⁽³⁾ Correspondant à l'article 265 TFUE.

⁽⁴⁾ Plainte d'Air France du 27 mars 2007, p. 10. Ce chiffre est calculé sur la base d'une subvention de 2,2 euros par passager et 500 000 passagers transportés. La subvention de 2,2 euros par passager résulte de la combinaison de l'aide au démarrage, de l'aide marketing, et la redevance passager réduite de mp2.

⁽⁵⁾ Plainte de Ryanair du 8 Mai 2006, p. 1. Le calcul est le suivant: Air France recevrait une réduction de 4 euros par passager, et transporte par an 18 millions de passagers sur les routes domestiques. 4 euros (*) 18 millions = 72 millions d'euros.

2. INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT MRS

2.1. MRS

16. MRS est un des plus grands aéroports français, après les aéroports de Paris, de Nice et de Lyon. En 2006, environ 6 millions ⁽¹⁾ de passagers ont été transportés sur des vols exploités par 30 compagnies aériennes vers 91 destinations dans 37 pays. En 2010, 7 522 167 passagers ont été transportés. Au 1^{er} décembre 2010, 33 compagnies régulières et 27 compagnies charters opèrent dans l'aérogare mp1. À cette même date, 7 compagnies ⁽²⁾ exploitaient des lignes au départ de l'aérogare mp2. Le détail des compagnies est disponible sur le site de MRS ⁽³⁾.
17. En vertu du point 15 des Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux de 2005 ⁽⁴⁾ (ci-après les «lignes directrices de 2005»), MRS est donc un aéroport de catégorie B, ou «aéroport national».
18. Dans le rapport annuel 2009 de l'aéroport MRS, les résultats nets sont affichés comme suit:

Résultat net de l'aéroport MRS

(en millions d'euros)

2005	2006	2007	2008	2009
0,1	0	1,4	- 2	- 0,2

2.2. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, concessionnaire de MRS

19. En France, les Chambres de Commerce et d'industrie (ci-après «CCI») sont des établissements publics à caractère administratif (ci-après «EPA»). De manière générale, la CCI représente les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services. Ses missions et prérogatives sont fixées par la loi et elle est soumise à la tutelle administrative ⁽⁵⁾ du gouvernement, par l'intermédiaire du ministre des Finances et de l'Équipement et de celui de la Planification et de l'Administration du territoire, agissant chacun dans son domaine de compétences. L'autorité de tutelle dispose d'un droit d'information, elle doit donc être destinataire de tous les actes (délibérations, arrêtés) ou des plus importants d'entre eux. Les actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle. Les chambres de commerce et d'industrie ont à leur tête une assemblée élue parmi les représentants des entreprises de leur circonscription. La CCIMP a deux filiales, MRS et *Euromed Marseille École de management*. Ces filiales ne sont

pas dotées d'une personnalité juridique propre ⁽⁶⁾. Cependant, une comptabilité séparée pour l'aéroport MRS existe.

20. Depuis 1934, la CCIMP gère MRS 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 et a été consentie moyennant le paiement d'une redevance domaniale annuelle fixée à l'époque à 400 francs français ⁽⁷⁾.

2.3. La Commission Consultative Économique de MRS

21. 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 MRS dans le cadre de la commission consultative économique de l'aéroport (ci-après *Cocoéco*). Le rôle de cette commission est de formuler un avis sur le développement des investissements, le fonctionnement de l'aéroport, ainsi que sur les tarifs des prestations et services fournis par l'aéroport.

22. 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.

23. 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.

2.4. La nouvelle aérogare «bas tarif» mp2

24. L'aérogare historique de MRS (Halls 1-4 ou mp1) a une capacité de 8,6 millions de passagers pour un trafic de plus de 6 millions de passagers par an entre 2007 et 2010 (voir tableau au point 27 ci-dessous).
25. 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, ...), MRS cherchait à redynamiser son trafic et à réorienter son développement vers des destinations européennes. Pour y parvenir, MRS a décidé en 2004 d'installer une aérogare «bas tarif».

⁽¹⁾ Cf. http://www.marseille.aeroport.fr/fra/aero/aero_dc.jsp

⁽²⁾ Danish Air Transport, EasyJet, Germanwings, Jet for you, Pegasus Airlines, Ryanair et Transavia.

⁽³⁾ Cf. http://www.marseille.aeroport.fr/fra/vols/vol_ca.jsp

⁽⁴⁾ JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

⁽⁵⁾ En droit français, la tutelle administrative est une forme de pouvoir exercée par une personne morale de droit public sur une autre. C'est le gouvernement qui est chargé de ce contrôle, par l'intermédiaire du ministre des Finances et de l'Équipement et de celui de la Planification et de l'Administration du territoire, agissant chacun dans son domaine de compétences. 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.

⁽⁶⁾ Cf. http://www.ccimp.com/ccimp/nous_connaitre/une_structure_publicque

⁽⁷⁾ 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 29.7.1987, p. 8487.

26. 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, dans des conditions de confort réduit, la clientèle bas tarif. Les travaux ont commencé en décembre 2005 et l'aérogare mp2 est entrée en fonction en septembre 2006.
27. La répartition du nombre de passagers (chiffres réalisés) entre mp1 et mp2 de 2006 à 2010 se présente comme suit:

Année	mp1	mp2	Total MRS
2006	5 878 045	107 418	5 985 463
2007	5 869 819	934 481	6 804 300
2008	5 749 638	1 059 663	6 809 301
2009	5 464 755	1 670 240	7 134 995
2010	5 792 167	1 730 000	7 522 167

Source: Soumission de la CCIMP, pour 2010 site internet de CCIMP

2.4.1. Partenariat projet aérogare Marseille-Provence 2

28. Par une délibération du 30 janvier 2004, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône a décidé de soutenir et d'assurer en partie le financement du projet d'installation du nouveau terminal à bas tarif mp2. Le 19 mai 2005, la CCIMP et le Conseil Général ont signé une convention de partenariat «Marseille-Provence 2».

2.4.2. Spécifications techniques de mp2

29. L'aérogare mp2 est prévue pour une capacité de 3,8 millions passagers par an. Les installations techniques permettent le traitement simultané de 6 avions (type Boeing 737 ou Airbus A 320) au maximum. Le rapport des surfaces occupées par les deux aérogares est de 1 (9 000 m² pour mp2) à 10 (90 000 m² pour mp1).
30. Une extension de mp2 est possible et envisagée quand le trafic le justifiera. Suite à l'extension, mp2 pourrait traiter 12 avions en parallèle et atteindre une capacité de 7 millions passagers par an ⁽¹⁾.

2.4.3. Conditions d'accès à l'aérogare mp2

31. Le règlement d'utilisation mp2, publié sur Internet ⁽²⁾ le 18 juillet 2006, stipule en ce qui concerne l'accès à mp2:

«Préambule

L'utilisation de l'aérogare mp2 est, par principe, ouverte à toutes les compagnies aériennes s'engageant à respecter les conditions générales d'utilisation de cette aérogare définies par le présent règlement. Cela étant, dans la mesure où les capacités, nécessairement réduites, offertes par l'aérogare mp2 et les aires avions associées ne permettraient pas de satisfaire l'ensemble des demandes formulées par les compagnies aériennes, une priorité sera accordée, dans la répartition des capacités d'utilisation de l'aérogare mp2, aux demandes apportant la meilleure réponse à l'objectif d'optimisation financière de la gestion de l'aérogare mp2 poursuivi par la CCIMP. Par ailleurs, l'attention

des compagnies aériennes est attirée sur le fait que de par la conception de mp2 et dans ce même souci d'optimisation des ressources, l'utilisation de l'aérogare et l'utilisation des aires avions à son contact ne peuvent être dissociées.

[...]

3. Attribution des autorisations d'occupation de l'aérogare mp2

3.1. Principe

Conformément au principe rappelé par le préambule du présent règlement, l'utilisation de l'aérogare mp2 est ouverte à toute compagnie aérienne s'engageant à respecter les conditions générales d'utilisation exposées à l'article 2 ci-dessus et bénéficiant, à ce titre, d'une autorisation d'occupation délivrée par la CCIMP dans les conditions prévues ci-dessous.

Dans la mesure où les capacités, nécessairement réduites, offertes par l'aérogare mp2 et les aires avions associées ne permettraient pas de satisfaire à l'ensemble des demandes formulées par les compagnies aériennes, et afin alors d'assurer une allocation optimale, transparente et non discriminatoire de ces capacités tout en veillant à la rentabilité de l'aérogare mp2, une priorité sera accordée, dans la répartition des capacités d'utilisation de l'aérogare mp2, aux demandes apportant la meilleure réponse aux critères définis à l'article 3.3 ci-dessous

[...]

3.4.1 Critères généraux

Les capacités d'utilisation de l'aérogare mp2 et des aires avions associées sont réparties entre les différentes compagnies intéressées au vu de leur programme de vols respectifs et en tenant compte des critères énoncés ci-dessous par ordre de priorité décroissante:

- Compagnie basant des avions sur l'Aéroport Marseille Provence: priorité sera donnée aux compagnies basant des avions

⁽¹⁾ Source: documents soumis par MRS à la commission consultative économique de MRS lors de la séance du 6 décembre 2004.

⁽²⁾ Version actuelle: http://www.mp2.aeroport.fr/pdf/reglement_utilisation_mp2.pdf

- Capacité des types avions utilisés: priorité aux avions de type C équipés du plus grand nombre de sièges, dans la limite de 200.
- Nombre total de sièges offerts pour la saison IATA à venir

Un avion est considéré comme étant basé:

- lorsqu'il stationne sur l'Aéroport Marseille Provence toutes les nuits au moins 6 heures consécutives dans la tranche horaire de 22h00 à 6h30 heures le lendemain, tout au long de l'année
- les équipages navigants affectés à cet avion sont basés à l'Aéroport Marseille Provence

3.4.2. Critères additionnels pris en compte dans le cadre des demandes de renouvellement d'autorisation

Pour le traitement des demandes de renouvellement d'autorisation, il est tenu compte, en sus des critères généraux énoncés à l'article 3.3.1 ci-dessus, des critères additionnels suivants:

- Temps de stationnement des avions:

Afin de permettre de traiter le maximum de vols dans l'aérogare mp2 et sur les aires avions associées, il est essentiel que les compagnies puissent assurer un «demi-tour» rapide afin de libérer les infrastructures et pouvoir y positionner un autre avion. Par conséquent, la CCIMP prendra en compte, dans l'examen des demandes de renouvellement, le respect par la compagnie aérienne de cette exigence durant la saison IATA écoulée, cette exigence étant formulée de la manière suivante:

- Temps d'escale ne dépassant pas 45 minutes (1) pour au moins 70 % (1) du programme des vols de la compagnie pour la saison IATA écoulée.

Sont exclus de ce calcul les vols dont le stationnement de l'avion débute après 22h00 et se termine avant 6h30.

Sont exclus de ce calcul les vols dont le temps d'escale dépasse 45 minutes et dont le retard est imputable à l'Aéroport Marseille Provence ou à un cas de force majeure.

- Ponctualité des vols: ...»

2.4.4. Les compagnies utilisatrices de la nouvelle aérogare mp2

32. Afin d'évaluer l'intérêt des compagnies aériennes pour l'usage du terminal 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.

33. Parmi les utilisateurs de l'aérogare mp2, Ryanair est le plus important mais les autorités françaises ont également mentionné, Bmibaby.com, Condor, Easyjet, Jet4you.com, Myair.com. D'après la plainte d'Air France, mp2 aurait aussi été utilisé par la société Fly Me, pour des vols à destination de Stockholm-Arlanda, et par la société Atlas Blue, pour des vols à destination de Marrakech (1).

34. Le 12 juillet 2004, Air France a remis un dossier de candidature pour mp2 à la CCIMP. Il indiquait que les passagers de «La Navette» (liaisons Marseille/Paris-Orly) pourraient éventuellement emprunter mp2. Air France proposait un programme de 19 vols par jour du lundi au vendredi, 14 vols le samedi, 18 vols le 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 mp2 à des vols "point à point" et le fait que mp2 ne devait accueillir que des vols nationaux et dans l'UE.

35. Selon les informations fournies par les autorités françaises, toutes les compagnies aériennes souhaitant utiliser l'aérogare mp2 ont pu s'y installer, en ce compris la compagnie Transavia faisant partie du groupe Air France-KLM.

3. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES

36. Les mesures qui font l'objet de la présente décision sont décrites ci-dessous. En vue de leur appréciation au regard des dispositions applicables en matière d'aides d'État, il y a lieu de distinguer les mesures accordées par les autorités publiques à la CCIMP, qui gère l'aéroport (Sections 3.1 et 3.2) des mesures accordées par la CCIMP aux compagnies aériennes (Sections 3.3 et suivantes).

3.1. Les subventions à la CCIMP

37. Dans ses soumissions du 21 mars et 14 avril 2011, la France a présenté à la Commission un état des lieux de toutes les subventions à MRS et à la CCIMP provenant de ressources publiques. Au cours de la période 2001-2010, la CCIMP a reçu des subventions à l'investissement d'un montant de 24,2 millions d'euros pour MRS, et notamment une subvention à la construction du terminal mp2, dont le montant s'élève à 7,577 millions d'euros. Entre 2001 et 2010, la CCIMP a perçu des contributions de fonctionnement pour un montant total de [...] (*) millions d'euros. Ces diverses subventions sont détaillées dans les tableaux ci-après.

(1) Cf. page 1 de la plainte du 27 mars 2007.

(*) Information couverte par le secret professionnel.

État de versement des contributions à la cci pour la période 2001-2010

(en milliers d'euros)

Organisme	Date et signature convention	Désignation subvention	Période de subvention	Pourcentage de participation	Montant convention	Versement des contributions par années										Total 2001-2010
						2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Conseil Général	24.9.1999	Travaux d'extension et de restructuration des installations de l'aéroport marseille provence	1999 - 2001	10 %	3 064	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	1 519
Conseil Général	27.9.2002	Travaux d'extension et de restructuration de l'aéroport marseille provence	2002	10 %	498	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	210
Conseil Général	30.4.2003	Travaux d'extension et de restructuration de l'aéroport marseille provence	2003 - 2004	10 %	3 000	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	2 997
Conseil Général	19.5.2005	Travaux de création de l'aérogare mp2 (Aires avions = 80 % - Aérogare et voirie côté ville = 30 %)	2005 - 2007	30 % et 80 %	7 600	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	7 577
Conseil Général sous-total						[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	12 303
Conseil Régional	16.7.1997	Travaux d'extension et de développement de l'aéroport marseille provence (Extension aérogare= 10 % - Pistes, voies avions, voiries et réseaux= 15 %)	1997 - 2001	10 % et 15 %	8 032	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	3 616
Conseil Régional	8.7.1994	Aménagement de la zone de fret	1994 - 2000	10 %	1 372	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	255
Conseil Régional sous-total						[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	3 871
Marseille Provence Métropole	26.7.2004	Travaux de développement du trafic international de l'aéroport marseille provence	2004 - 2006	Forfait	1 000	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	889
ETAT	21.9.1999	Mise aux normes des panneaux d'obligation et d'indication	1999 - 2000	Forfait	290	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	122
ETAT	23.1.2001	Inspection filtrage des bagages de soute	2000 - 2002	Forfait	579	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	464
ETAT	2001	Renforcement inspection filtrage et acquisition matériel de contrôle des bagages	2001	Forfait	5 032	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	5 032

(en milliers d'euros)

Organisme	Date et signature convention	Désignation subvention	Période de subvention	Pourcentage de participation	Montant convention	Versement des contributions par années										Total 2001-2010
						2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
ETAT DGAC sous-total						[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	5 618
FEDER	22.8.2002	Développement du fret aérien (aires de stationnement avions fret, route zone fret, réaménagement gares fret, viabilisation zone)	2000 - 2006	29 %	1 520	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	1 532
TOTAL					31 987	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	24 201

Source: Soumission de la France du 21 mars 2011

État de versement des contributions à la cci pour la période 2001-2010

(en milliers d'euros)

	Versement des contributions par années										2001-2010
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	
contributions de fonctionnement versées à la Chambre de Commerce	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

Source: Soumission de la France du 21 mars 2011

3.1.1. Subvention à la construction de mp2

3.1.1.1. Prévision des coûts et des modes de financement

38. D'après les documents soumis par MRS à la Cocoéco lors de la séance du 6 décembre 2004, le coût de la nouvelle aérogare était estimé à 16,4 millions d'euros.

Le coût estimé du projet mp2

Composition des coûts	Somme en milliers d'euros	Passagers	Avions
Aménagement gare fret actuelle	[...](*)	x	
Construction hall d'embarquement et passerelles de liaison	[...](*)	x	
Équipements sûreté	[...](*)		x
Parvis côté ville	[...](*)	x	
Aires avions	[...](*)		x
Voirie	[...](*)		x
Travaux préliminaires	[...](*)	x	
TOTAL	16,4		
Sous-total «accueil passagers»		[...](*)	
Sous-total «avions»			[...](*)

Source: Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», Annexe I, p. 14.

39. Le financement du solde restant après la subvention était prévu comme suit: [...](*) d'euros d'emprunt et [...](*) d'euros d'autofinancement.

40. En ce qui concerne les conditions de l'octroi de la subvention du Conseil Général, l'article I du partenariat stipule:

«[...] le Conseil Général décide d'accorder une subvention à hauteur de 50 % du montant global des travaux hors taxes subventionnelles et réalisés dans le cadre de ce projet, dans la limite de 7,6 millions EUR, en application de deux assiettes distinctes, soit:

- 80 % des travaux relevant des avions
- 30 % des travaux relevant de l'aérogare «Marseille Provence 2» et la voirie côté de ville

En ce qui concerne les modalités de paiement de la subvention, il est précisé que la CCI Marseille-Provence présentera annuellement des états justificatifs acquittés et certifiés par l'agent comptable. Au vu de ces états, le Conseil Général octroiera les fonds nécessaires dans la limite du plafond fixé par la présente convention. Les règlements du Conseil Général feront l'objet d'un étalement sur les trois exercices suivants: 2005, 2006, 2007.»

41. En pratique, les 7,6 millions couvrent les travaux de l'aérogare mp2 et des voiries côté ville à concurrence de [...](*) d'euros ([...](*) % de [...](*) d'euro) et les travaux relevant des avions à concurrence de +/- [...](*) d'euros ([...](*)).
42. La subvention totale versée au titre de cette convention jusqu'à la fin 2007 était de 7,577 millions d'euros.
43. Selon la CCIMP, la création de l'aérogare mp2 constitue une stratégie commerciale réfléchie et raisonnable destinée à accroître la fréquentation de MRS. Cette décision a été prise sur la base de considérations économiques et financières, nécessaires à une bonne évaluation des perspectives de rentabilité et des risques supportés. Dans le cadre d'une démarche d'investisseur privé en économie de marché, la CCI Marseille Provence a voulu s'assurer de la future rentabilité de l'infrastructure en élaborant une étude prévisionnelle du trafic et un business plan, ayant pour objet de déterminer la marge financière escomptée sur le fondement d'hypothèses de trafic, de coûts et de revenus sur les premières années d'exploitation. Selon ce business plan, le taux de rendement interne du projet reste supérieur à un taux de référence de 7,5 %, lequel correspond au coût moyen du capital requis par un investisseur avisé en économie de marché.

3.1.2. Autres subventions à l'investissement en faveur de MRS

44. Dans leur soumission du 21 mars 2011, les autorités françaises ont informé la Commission qu'outre la subvention pour la construction du terminal mp2, la CCIMP avait reçu, au cours de ces dix dernières années, des subventions à l'investissement pour l'aéroport de MRS du Conseil Général, du Conseil Régional, de Marseille Provence Métropole, de l'État (la Direction générale de l'Aviation civile, rattachée au, 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 euros et 2,997 millions d'euros. Le Conseil Régional lui a accordé 3,616 millions d'euros pour l'extension et le développement de l'aéroport et 255 000 euros pour l'aménagement de la zone cargo. Marseille Provence Métropole lui a versé une subvention de 889 000 euros pour le développement du trafic international. L'État (DGAC) a financé la mise aux normes des panneaux d'obligation et d'indication à hauteur de 122 000 euros, l'inspection et le filtrage des bagages de soute pour 464 000 euros 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. Ces montants sont mentionnés dans le tableau figurant à la section 3.1 ci dessus et la Commission n'a reçu aucune autre information à leur sujet.
45. En contrepartie de la concession de l'aéroport et de son développement grâce aux mesures d'investissement subventionnées, les autorités publiques perçoivent une redevance domaniale qui a été fixée à 400 francs français en 1987.

3.2. Contributions de fonctionnement accordées à la CCI

46. Selon les autorités françaises, entre 2001 et 2010, la CCIMP a reçu [...] (*) d'euros sous forme de contributions au fonctionnement [...] (*). Les montants annuels correspondants sont mentionnés dans le deuxième tableau figurant à la section 3.1 ci dessus et la Commission n'a reçu aucune autre information au sujet de ces contributions au fonctionnement.

3.3. La structure des charges aéroportuaires en France

47. En ce qui concerne les charges aéroportuaires en France, il faut distinguer d'un côté les taxes aéroportuaires et de l'autre côté les redevances aéroportuaires.
48. Les taxes aéroportuaires sont fixées par l'État pour chaque aéroport et perçues par l'État. Il s'agit de la taxe d'aéroport et de la taxe d'aviation civile. Les revenus de la taxe

d'aéroport sont intégralement reversés par l'État à l'exploitant aéroportuaire afin de financer les mesures de sûreté du transport aérien ainsi que le service de sauvetage et lutte contre les incendies d'aéronefs et de prévention du péril aviaire.

49. Les redevances aéroportuaires sont des prélèvements effectués pour financer un service. Elles relèvent donc, par leur nature, du régime juridique général (jurisprudentiel) des redevances pour services rendus, qui impose certains principes, notamment l'adéquation aux coûts et l'égalité de traitement des usagers.
50. Le cadre de la régulation économique des aéroports – en particulier le Code de l'Aviation Civile – a été refondu par la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports et le décret du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports pris pour son application.
51. Le Code de l'Aviation Civile prévoit l'existence de quatre redevances principales:
- la redevance par passager rémunérant l'utilisation des aéroports passagers *stricto sensu*,
 - la redevance d'atterrissage rémunérant l'utilisation des pistes et voies de circulation des avions,
 - la redevance de stationnement rémunérant l'utilisation des aires de stationnement des avions,
 - la redevance sur le carburant (rémunérant l'implantation des installations de livraison de carburant avion.
52. L'aéroport peut aussi prévoir, le cas échéant, des redevances accessoires, pour rémunérer certains services annexes qui ne le seraient pas par les redevances principales. MRS a introduit des redevances accessoires pour les services suivants: les banques d'enregistrement, le balisage, les redevances domaniales, les autres installations ou équipements, le système crews, les charges locatives.
53. Les tarifs des redevances en vigueur sont publiés sur le site web de MRS ⁽¹⁾.
54. Selon le Code de l'Aviation Civile ⁽²⁾, l'exploitant fixe les tarifs des redevances – en principe pour une durée d'un an – après avis d'une commission consultative économique ⁽³⁾, réunie au moins une fois par an, où sont notamment représentés l'exploitant de l'aéroport et les compagnies aériennes. Pour les aéroports sous le contrôle de l'État, tel que MRS, ces tarifs doivent être notifiés aux ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie et deviennent exécutoires à moins que ces ministres n'y fassent conjointement opposition. Les tarifs de redevances sont rendus publics par l'exploitant de l'aérodrome et, en principe sont exécutoires au plus tôt un mois après cette publication.

⁽¹⁾ Cf. http://www.marseille.aeroport.fr/fra/aero/aero_dc.jsp

⁽²⁾ Principalement l'article R-224 du code de l'aviation civile.

⁽³⁾ Ou Cocoéco, voir section 2.3. ci-dessus.

55. L'assiette de la redevance par passager est le nombre de passagers embarqués. Sur un même aéroport, le tarif applicable à une même catégorie de passagers est identique pour toutes les aérogares. Toutefois, pour les aérogares mises en service après le 1^{er} août 2005, des tarifs différenciés pourront être fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares et de la qualité du service. Le Code de l'Aviation Civile prévoit notamment que le montant des redevances peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. Cette loi prévoit par ailleurs la possibilité de modulations limitées des redevances pour certains motifs d'intérêt général (protection de l'environnement, meilleure utilisation des infrastructures, incitation à la création de nouvelles liaisons,...). Elles doivent être déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. La réglementation retient en outre le principe dit de la «caisse unique». Selon ce principe, les profits générés par les commerces en aérogares, les parkings automobiles ou l'immobilier contribuent au financement du service public aéroportuaire, diminuant ainsi le niveau des redevances pesant sur le transport aérien.

56. L'arrêté du 26 février 1981 précise que pour les passagers embarqués sur un même aéroport, la redevance peut être fixée à des taux différents selon la zone géographique de destination du vol qu'ils effectuent et les destinations peuvent être réparties en quatre zones au maximum ⁽¹⁾.

3.4. Les redevances par passager réduites pour les utilisateurs de mp2

3.4.1. Description du mécanisme

57. 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 mp1 (Halls 1-4). Ces tarifs sont arrêtés par décision de la CCIMP. Air France a contesté les tarifs initiaux de MRS pour 2006, 2007 et 2008 et ces derniers ont fait l'objet d'une annulation par le Conseil d'État.

58. Les tarifs initiaux (hors banques d'enregistrement) de la redevance par passager applicables sur MRS entre le 15 février 2005 et le 31 juillet 2009 ont été les suivants ⁽²⁾:

i) du 15 février 2005 au 31 mai 2006

	Halls 1 à 4 (mp1)			mp2
	Domestique	UE	International	
Tarif	2,79 euros	6,05 euros	6,59 euros	1,21 euro

⁽¹⁾ Cf. Arrêté du 26 février 1981 réglementant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises sur les aéroports de France métropolitaine et d'outre-mer, modifié par arrêté 28 mars 2003, article II.

⁽²⁾ Source: lettre des autorités françaises du 21 mars 2011 à la Commission.

ii) du 1^{er} juin 2006 au 31 décembre 2006

	Halls 1 à 4 (mp1)			mp2
	Domestique	UE	International	
Tarif	2,84 euros	6,17 euros	6,71 euros	1,23 euro

iii) du 1^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2007

	Halls 1 à 4 (mp1)			mp2
	Domestique	UE	International	
Tarif	2,82 euros	6,12 euros	6,66 euros	1,22 euro

iv) du 1^{er} janvier 2008 au 31 juillet 2009

	Halls 1 à 4 (mp1)			mp2	
	Espace Schengen	UE non Schengen	International	Espace Schengen	International
Tarif	3,54 euros	6,12 euros	6,66 euros	1,22 euro	6,66 euros

59. Le 7 mai 2008, le Conseil d'État a annulé ⁽³⁾ 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.

60. 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.

61. 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.

62. Suite à l'annulation de ces tarifs, la Direction Générale de l'Aviation Civile 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

⁽³⁾ 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.

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 ⁽¹⁾ des coûts de la fonction passager pour les aérogares mp1 et mp2. Les tableaux ci-dessous présentent les tarifs rétroactifs sans et avec redevances pour les banques d'enregistrement ⁽²⁾:

Hors banques d'enregistrement:

	Halls 1 à 4 (mp1)			mp2	
	Schengen	UE non Schengen	International	National/UE	International
2006				2,85 euros	2,99 euros
2007				2,85 euros	2,99 euros
2008	3,54 euros	6,12 euros	6,66 euros	2,45 euros	2,59 euros

Avec banques d'enregistrement:

	Halls 1 à 4 (mp1)			mp2	
	Schengen	UE non Schengen	International	National/UE	International
2006				2,85 euros	2,99 euros
2007				2,85 euros	2,99 euros
2008	4,44	7,02	7,80	2,54 euros	2,68 euros

63. Selon Air France, les tarifs rétroactifs n'auraient toutefois pas été appliqués dans la mesure où MRS n'aurait pas obtenu le paiement de la différence entre les tarifs rétroactifs et les tarifs initiaux. Selon Air France, les compagnies aériennes concernées auraient refusé de payer le surplus car elles ne pouvaient plus en répercuter le montant auprès de leurs clients et MRS n'aurait pas pris les mesures légales en vue du recouvrement de ces montants.

64. 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:

⁽¹⁾ 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][...](*) % (mp2) de couverture globale en moyenne (y compris revenus extra aéronautiques des parcs auto, commerces et loueurs).

⁽²⁾ À partir de 2008, les redevances banques d'enregistrement et crews ont fait l'objet d'un regroupement dans la redevance passager sur les aérogares mp1 et mp2.

v.1) du 1^{er} août 2009 au 31 décembre 2010 - hors banques d'enregistrement:

Halls 1 à 4 (mp1)			mp2	
Schengen	UE non Schengen	International	National/UE	International
3,54 euros	6,12 euros	6,66 euros	1,68 euro	1,82 euro

v.2) du 1^{er} août 2009 au 31 décembre 2010 - avec banques d'enregistrement:

Halls 1 à 4 (mp1)			mp2	
Schengen	UE non Schengen	International	National/UE	International
4,48 euros	7,02 euros	7,80 euros	1,79 euro	1,93 euro

65. Depuis le 1^{er} janvier 2011, le tarif a été fixé comme suit:

vi) à compter du 1^{er} janvier 2011 avec banques d'enregistrement

Halls 1 à 4 (mp1)			mp2	
Schengen	UE non Schengen	International	National/UE	International
4,62 euros	7,23 euros	8,03 euros	1,84 euro	1,99 euro

66. 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 principales 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. L'instruction de cette requête est pendante.

67. 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.

68. 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. L'instruction de cette requête est pendante.

69. 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. L'instruction de cette requête est pendante.
70. Sur l'ensemble de la période, les redevances pour 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 ⁽¹⁾ par rapport aux redevances pour les Halls 1-4, respectivement pour le trafic national, le trafic à l'intérieur de l'UE et pour le trafic international:

Redevances originelles du 15.2.2005 au 31.12.2007

	Halls 1 à 4 (MP1)			MP2	Différence		
	National	UE	Inter national	Tarif unique	National (%)	UE (%)	Inter national (%)
du 15.2.05 au 31.5.06	2,79 EUR	6,05 EUR	6,59 EUR	1,21 EUR	57 %	80 %	82 %
du 1.6.06 au 31.12.06	2,84 EUR	6,17 EUR	6,71 EUR	1,23 EUR	57 %	80 %	82 %
du 1.1.07 au 31.12.07	2,82 EUR	6,12 EUR	6,66 EUR	1,22 EUR	57 %	80 %	82 %

Redevances depuis 1.6.2006

	Halls 1 à 4 (MP1)			MP2		Différence		
	Schengen	UE Non Schengen	Inter national	National/UE	Inter national	National & Schengen (%)	UE non Schengen (%)	Inter national (%)
du 1.6.06 au 31.12.06	2,84 EUR	6,17 EUR	6,71 EUR	2,85 EUR	2,99 EUR	0 %	54 %	55 %
du 1.1.07 au 31.12.07	2,82 EUR	6,12 EUR	6,66 EUR	2,85 EUR	2,99 EUR	- 1 %	53 %	55 %
du 1.1.08 au 31.7.09	3,54 EUR	6,12 EUR	6,66 EUR	1,22 EUR	6,66 EUR	66 %	80 %	0 %
du 1.1.08 au 31.7.09	3,54 EUR	6,12 EUR	6,66 EUR	2,45 EUR	2,59 EUR	31 %	60 %	61 %
du 1.1.08 au 31.12.10	3,54 EUR	6,12 EUR	6,66 EUR	1,68 EUR	1,82 EUR	53 %	73 %	73 %
à compter du 1.1.11	4,62 EUR	7,23 EUR	8,03 EUR	1,84 EUR	1,99 EUR	60 %	75 %	75 %

3.4.2. Calcul de la redevance pour mp2 par la CCIMP

71. La CCIMP a soumis, le 4 décembre 2004, une «Présentation décrivant le calcul du niveau de redevance par passager applicable à l'aérogare mp2» à la Cocoéco de MRS. Une copie de cette présentation a été transmise à la Commission par Air France.
72. Selon les autorités françaises, le montant de la redevance par passager a été fixé de manière à couvrir l'intégralité des coûts liés à l'accueil des passagers pour l'aérogare mp2 dans la période 2006 à 2011. Les hypothèses clés du calcul sont les suivantes:

⁽¹⁾ Jusqu'au 31 décembre 2007, le tarif différenciait les destinations nationales, UE et international pour mp1. Aucune différenciation n'était faite pour 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 mp1, National + UE/International pour mp2.

- La somme des totaux de coûts annuels sur la période 2006-2011 est égale à [...] (*) d'euros en valeur actuelle nette. Ce coût est calculé net de la subvention de 30 % (ou 2,7 millions d'euros) ⁽¹⁾ du Conseil Général.
- Le trafic attendu sur la période 2006 à 2011 était égal à [...] (*) millions de passagers au départ de mp2. Cependant, afin de disposer d'une marge, une hypothèse de trafic plus pessimiste de 8,5 millions de passagers a été retenue pour établir le coût par passager.
- Sur la base de ces hypothèses, le prix de revient par passager est de [...] (*) euro par passager ⁽²⁾.

73. Les deux chiffres clés pour ce calcul sont donc la somme des coûts annuels et le trafic attendu. Il y a lieu de décrire plus en détail les calculs sur la base desquels la CCIMP abouti à ces chiffres. Ces deux chiffres – et la méthodologie sur laquelle ils reposent – ont été critiqués dans deux rapports commandés par AirFrance: Le Rapport de PricewaterhouseCoopers (PwC) intitulé «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2» réalisé en date du 15 décembre 2006 et le rapport PwC intitulé «Aéroport de Marseille, Examen des simulations financières visant à déterminer la rentabilité de l'investissement dans l'aérogare mp2» réalisé en date du 12 octobre 2007.

3.4.2.1. Calcul du prix de revient lié à l'accueil des passagers dans mp2

74. Les autorités françaises ont présenté le calcul suivant pour établir le prix de revient lié à l'accueil des passagers dans mp2:

Prix de revient lié à l'accueil des passagers dans l'aérogare mp2 (en milliers d'euros constants, coûts nets de la subvention de 30 % du Conseil Général des Bouches-du-Rhône)

Année	Trafic (milliers de passagers départ)	Part bâtiment	Amortissements financiers (nets de subvention)	Entretien, maintenance	Exploitation	Frais généraux	Total avec Frais généraux
2006	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2007	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2008	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2009	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2010	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2011	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2012	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2013	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2014	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2015	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2016	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2017	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2018	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2019	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2020	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

75. La présentation soumise à la Cocoéco de MRS le 4 décembre 2004 détaille davantage ces chiffres.

⁽¹⁾ Comme expliqué au point 39, les autorités françaises estiment que seuls 9 millions d'euro du coût total de 16,4 millions d'euros de mp2 sont imputables sur la redevance passager, et que par conséquent, seul 2,7 millions d'euros (30 % de 9 millions d'euros) de la subvention globale de 7,6 millions d'euros sont à prendre en compte.

⁽²⁾ $10,3:8,5=1,21$. Cependant, le tarif finalement retenu est légèrement plus élevé, à savoir 1,23 euro par passager.

Part bâtiment

76. Pour établir le coût généré par le bâtiment, les autorités françaises ont calculé le prix de revient pour le bâtiment, et ensuite attribué une quote-part du prix de revient du bâtiment à ses différents usages (installations pour les passagers; enregistrement des passagers; fonctions domaniales) sur la base de la surface occupée. Les coûts liés aux trois différents usages sont couverts respectivement par la redevance passager (installations pour les passagers), la redevance banque d'enregistrement (enregistrement des passagers), et les redevances domaniales (bureaux et commerces). La clé de répartition est respectivement [...](*) % / [...](*) % / [...](*) %.
77. Le tableau suivant montre le calcul du prix de revient du bâtiment:

Prix de revient du bâtiment de l'aérogare mp2 (en milliers d'euros constants)

Année	Amort. financiers nets de subvention	Impot, taxes, assurances	Entretien maintenance	Fluides	Nettoyage	Total
2006	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2007	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2008	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2009	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2010	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2011	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2012	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2013	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2014	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2015	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2016	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2017	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2018	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2019	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2020	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

Source: Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», Annex I, «Présentation décrivant le calcul du niveau de redevance par passager applicable à l'aérogare mp2 lors de la réunion de la commission consultative économique de MRS le 6 décembre 2004», p. 35; document transmis en annexe de la plainte d'Air France.

78. Les amortissements financiers portent sur un total de [...](*) d'euros d'investissements. Ces investissements correspondent aux investissements décrits au point, à l'exception des coûts «équipements sûreté», «aires avions», «voirie» et «travaux préliminaires». Avant de calculer les amortissements, la somme de [...](*) d'euros a été minorée de la subvention de 30 % versée par le Conseil Général.
79. L'amortissement financier a été fait au taux de [6,5-9](*) % par an, sur les durées suivantes: 5 à 15 ans, en fonction des éléments individuels, pour la gare fret et le hall d'embarquement; 15 ans pour le parvis.
80. Les autres catégories de coûts sont les impôts (taxes foncières et taxe professionnelle), les assurances, les coûts pour l'entretien, les coûts pour les fluides, ainsi que les coûts pour l'exploitation générale (nettoyage, enlèvement des ordures, sécurité,...).
81. Pour établir la part bâtiment à inclure dans le prix de revient des installations passager, les autorités françaises retiennent [60-90](*) % du montant établi au tableau ci-dessus.

Amortissement financier des investissements spécifiques

82. Pour établir l'amortissement financier des investissements spécifiques aux installations pour l'accueil des passagers, les coûts pour ces investissements ont été établis et ont fait l'objet d'un amortissement financier de 8 à 10 ans selon leur nature. L'amortissement prévoit aussi leur renouvellement au terme de la période d'amortissement financier.
83. Les investissements spécifiques aux installations pour l'accueil des passagers comportent notamment les portes automatiques et le système de livraison de bagage.

Entretien et maintenance

84. Les coûts d'entretien et de maintenance ont été estimés à [...](*) de la valeur des investissements spécifiques, ce qui correspond à [...](*) euros par an. Ils incluent la main d'œuvre et les produits.

Exploitation

85. Les coûts d'exploitation, qui varient entre [...](*) et [...](*) euros par an, correspondent aux coûts de main d'œuvre pour la gestion des installations pour l'accueil des passagers dans la salle d'embarquement, dans la zone publique et dans le parvis, ainsi qu'à l'accueil. Ils incluent aussi le service médical d'urgence.

Frais généraux

86. Ces montants sont ensuite majorés de [...](*) pour inclure une participation aux frais généraux de l'aéroport.

3.4.2.2. Calcul du trafic attendu

87. D'après la documentation soumise à la commission économique consultative le 6 décembre 2004, la CCIMP a retenu le scénario suivant pour l'évolution du nombre de passagers:
- transfert dans mp2 du trafic à bas coût existant (315 000 passagers en 2005);
 - transfert des passagers de la navette Air France Marseille/Orly dans mp2;
 - transfert d'une partie des passagers des compagnies traditionnelles vers des compagnies à bas coûts.
88. En ce qui concerne le dernier tiret, à savoir la «cannibalisation» des compagnies aériennes traditionnelles par les compagnies à bas coût, la CCIMP considère que pour des vols à bas coûts en concurrence avec des vols traditionnels à destination du même aéroport ou d'un aéroport à une distance de moins de 75 km, la cannibalisation sera d'environ [...](*) %. Si la distance entre les aéroports est de plus de 75 km, la CCIMP table sur une cannibalisation de [...](*) %.
89. Suite aux effets uniques liés à l'ouverture du terminal mp2, la CCIMP table sur une croissance annuelle d'environ [...](*) passagers par an. Le tableau suivant montre les prévisions en détail:

	Prévisions trafic passagers (2004-2020)					
	Trafic total		dont bas tarif		dont autre	
2004	5 753 300		435 000		5 318 300	
2005	5 898 000	2,5 %	315 000	- 27,6 %	5 583 000	5,0 %
2006	7 425 300	25,9 %	2 424 000	669,5 %	5 001 300	- 10,4 %
2007	8 346 300	12,4 %	3 466 000	43,0 %	4 880 300	- 2,4 %
2008	8 740 000	4,7 %	3 587 000	3,5 %	5 153 000	5,6 %
2009	9 153 700	4,7 %	3 735 000	4,1 %	5 418 700	5,2 %
2010	9 492 500	3,7 %	3 884 000	4,0 %	5 608 500	3,5 %
2011	9 836 800	3,6 %	4 032 000	3,8 %	5 804 800	3,5 %
2012	10 187 100	3,6 %	4 181 000	3,7 %	6 006 100	3,5 %
2013	10 543 400	3,5 %	4 330 000	3,6 %	6 213 400	3,5 %

	Prévisions trafic passagers (2004-2020)					
	Trafic total		dont bas tarif		dont autre	
2014	10 906 000	3,4 %	4 480 000	3,5 %	6 426 000	3,4 %
2015	11 274 900	3,4 %	4 630 000	3,3 %	6 644 900	3,4 %
2016	11 650 600	3,3 %	4 780 000	3,2 %	6 870 600	3,4 %
2017	12 033 000	3,3 %	4 930 000	3,1 %	7 103 000	3,4 %
2018	12 422 400	3,2 %	5 081 000	3,1 %	7 341 400	3,4 %
2019	12 819 000	3,2 %	5 232 000	3,0 %	7 587 000	3,3 %
2020	13 223 100	3,2 %	5 383 000	2,9 %	7 840 100	3,3 %

Source: Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», Annexe I, «Présentation décrivant le calcul du niveau de redevance par passager applicable à l'aérogare mp2 lors de la réunion de la commission consultative économique de MRS le 6 décembre 2004», p. 21; document transmis en annexe de la plainte d'Air France.

3.4.3. Contestation du calcul de la redevance passager pour mp2 par Air France / PriceWaterhouseCoopers

90. Air France a demandé à PwC d'effectuer une analyse de la méthodologie du calcul ayant permis à MRS de déterminer le niveau de la redevance par passager applicable aux utilisateurs de mp2. PwC base ses calculs sur les chiffres présentés par la CCIMP à la commission consultative économique de MRS le 4 décembre 2004.
91. Le premier rapport de PwC conclut qu'il y a «une erreur significative dans l'approche retenue par cet aéroport dans la mesure où ce dernier a identifié et valorisé les coûts devant être engagés pour assurer le traitement des passagers et du public du terminal mp2 d'une manière tout à fait partielle et incomplète. Concrètement, seuls les coûts supplémentaires ayant un lien direct avec la mise en service et l'exploitation de cette aérogare ont été retenus, tous les autres coûts communs aux deux aérogares et contribuant à l'accueil des passagers et du public ayant été exclus du calcul. ... La non affectation d'une partie de ses coûts à l'aérogare à bas tarif revient à les faire supporter intégralement aux usagers de l'aérogare principale. ... Dans ce contexte, on comprend mieux comment le tarif retenu pour l'aérogare mp2 est aussi compétitif par rapport à celui de l'aérogare principale car dans les faits, il ne tient compte que des coûts spécifiques au terminal à bas tarif et omet une quote-part de coûts communs. En effectuant une correction de ses anomalies, nous avons déterminé que cette redevance s'élèverait à au moins [...] (*) euros par passager⁽¹⁾. ... Dans ce contexte, ce niveau très bas de redevance par passager est plus un objectif que s'est fixé l'aéroport de Marseille que la résultante d'un calcul mené de manière équitable et selon les règles de l'art.»⁽²⁾
92. Les corrections proposées par PwC sont exposées en plus de détail dans les points qui suivent. Elles concernent le calcul des coûts d'exploitation et l'amortissement financier résultant des coûts d'investissement pour mp2.

3.4.3.1. Correction proposée du calcul des coûts d'exploitation

93. PwC observe que sur l'ensemble des coûts d'exploitation affectés à la fonction passager à MRS, seul [...] (*) % sont affecté à mp2, et [...] (*) % aux Halls 1-4. PwC fait remarquer que cette répartition est surprenante, vu que [...] (*) % du trafic passager utilise mp2, et [...] (*) % les Halls 1-4. En l'absence de données permettant d'effectuer un calcul précis, PwC propose de retenir une clé de répartition de [...] (*) % pour mp2, [...] (*) % pour les Halls 1-4. Le tableau suivant contient un aperçu de la totalité des coûts d'exploitation affectés à la fonction passager à MRS.

Totalité des coûts d'exploitation affectés à la fonction passager à MRS

Année	Impôts, taxes, assurances	Entretien, maintenance	Fluides	Nettoyage	Exploitation	Total	Frais généraux	Total
2006	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

⁽¹⁾ Cette évaluation a été relevée à [...] (*) euros par PwC dans son deuxième rapport du 12 octobre 2007 (voir point 108 ci-dessous).

⁽²⁾ Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», executive summary.

Année	Impôts, taxes, assurances	Entretien, maintenance	Fluides	Nettoyage	Exploitation	Total	Frais généraux	Total
2007	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2008	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2009	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2010	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
2011	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
TOTAL	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

Source: Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 18.

94. Si l'on suit PwC, la valeur actuelle nette des coûts d'exploitation pour la période 2006-2011 représente, pour mp2, [...](*) millions d'euros au lieu de [...](*) millions d'euros ⁽¹⁾.
95. PwC relève en particulier trois incohérences dans le calcul des coûts d'exploitation. D'abord, il s'étonne de constater qu'en ce qui concerne les coûts salariaux liés à la fonction passager, seuls [...](*) % sont affectés à mp2, et [...](*) % aux Halls 1-4, tandis que la répartition du volume passager est de [...](*) % et [...](*) % respectivement. D'après PwC, il est «vraisemblable que les coûts calculés par l'aéroport de Marseille ne tiennent pas compte d'un ensemble de coûts communs supportés au titre d'accueil des passagers et du public tels que les salaires du personnel administratif de l'aéroport, notamment de la direction, les coûts de gardiennage de l'enceinte aéroportuaire et des parkings, ou bien encore les coûts d'entretien et de nettoyage de l'enceinte aéroportuaire.» ⁽²⁾
96. Ensuite, PwC constate que l'ouverture de mp2 aura pour conséquence que le taux d'utilisation des Halls 1-4 sera réduit (effet de cannibalisation et transfert du trafic à bas coûts existant), ce qui aura pour conséquence d'augmenter les coûts par passager. Il conviendrait alors d'allouer la partie des coûts des Halls 1-4, qui correspondent à cette sous-activité, aux utilisateurs de mp2. Ceci serait aussi justifié pour une autre raison, à savoir que les passagers débarquant de mp2 pourraient être amenés à utiliser des installations des Halls 1-4, vu l'équipement très rudimentaire de mp2 ⁽³⁾.
97. Finalement, PwC s'interroge sur le fait que les catégories de coût «nettoyage», «entretien» et «fluides» sont constants pour la période 2006-2011, tandis que le nombre de passagers sera à la hausse, ce qui normalement entraîne des coûts plus élevés dans ces catégories ⁽⁴⁾.

3.4.3.2. Corrections proposées pour le calcul des coûts d'investissements

98. En ce qui concerne le calcul des coûts d'investissements, PwC considère que des corrections sont nécessaires sur deux niveaux. D'un côté, il faudrait corriger les coûts d'investissements propres à mp2, de l'autre, il faudrait réallouer à mp2 une quote-part reflétant les investissements «communs» permettant le traitement de la fonction passager.

Coûts d'investissements propres à mp2

99. PwC critique d'abord le fait que le calcul présenté par la CCIMP ne fait apparaître aucun élément se rapportant à la valeur du bâtiment «brut». Ceci s'expliquerait par le fait que le bâtiment, édifié en 1964, est complètement amorti. Il conteste cette approche, en considérant que l'amortissement complet n'avait pas pour effet d'enlever à ce bâtiment toute valeur économique.
100. Ensuite, PwC considère qu'il n'est pas adéquat de déduire des coûts d'investissement bruts la totalité de la subvention du Conseil Général pour le bâtiment. Il conviendrait plutôt de répartir cette subvention de manière égale entre tous les utilisateurs de l'aéroport.

⁽¹⁾ Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 18.

⁽²⁾ Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 16.

⁽³⁾ Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 17.

⁽⁴⁾ Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 17.

101. PwC ne propose une correction des coûts d'investissement que pour la deuxième critique. Si seulement [...] (*) % de la subvention sont déduits des coûts d'investissements, les coûts d'investissements seraient de [...] (*) millions d'euros, et non plus de [...] (*) millions d'euros. Les amortissements financiers annuels augmenteraient donc.

Affectation d'une quote-part d'investissements communs à mp2

102. PwC considère que les calculs présentés par la CCIMP ne tiennent pas compte des infrastructures communes aux deux aéroports qui contribuent à l'accueil des passagers de mp2. Sur la base du programme d'investissement présenté par la CCIMP à la commission consultative économique de MRS du 4 décembre 2004, PwC a identifié tous les investissements dans les infrastructures communes, c'est-à-dire les investissements qui ne sont pas directement liés à un des terminaux, et qui ne relèvent ni des fonctions «pistes» ⁽¹⁾ ni de la fonction «sureté» ⁽²⁾ ni de la fonction «parcs autos» ⁽³⁾. Le tableau suivant détaille ces investissements.

Coûts des investissements communs et quote-part des investissements communs dans les investissements affectés aux Halls 1-4

En kEUR	2003	2004	2005	2006	2007
Rénovation hall 1	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Autres opérations aéroports	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Investissements spécifiques aéroport principale	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Autres travaux bâtiments	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Nouvelle desserte routière	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Autres travaux voirie	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Réseaux	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Matériels et divers	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Informatique	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Investissements communs	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Total investissements	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
% investissements communs	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
moyenne					[...](*)

Source: Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aéroport mp2», p. 20

103. Dans les calculs présentés par la CCIMP, la totalité de ces investissements est allouée aux Halls 1-4. Pour établir le coût des investissements communs pour la période 2006-2011, PwC a été confronté au problème qu'il ne connaît pas en détail les investissements prévus pour les années 2008 à 2011. Afin d'établir un chiffre approximatif, il a procédé en deux étapes. D'abord, PwC a établi le pourcentage que les investissements communs ont représenté dans les investissements alloués aux Halls 1-4, qui était de [...] (*) % en moyenne. Ensuite, il a scindé en deux les amortissements prévus pour la période 2006-2011 pour les Halls 1-4, [...] (*) % représentant les coûts d'investissement spécifiques aux Halls 1-4, et [...] (*) % représentant les investissements communs.
104. Sur la base de cette méthode, PwC estime que sur la période 2006-2011, un total de [...] (*) d'euros sera investi dans les infrastructures communes. Sur base de la répartition du trafic entre mp2 et les Halls 1-4, il conviendrait d'allouer 40 % de cette somme, donc [...] (*) d'euros, à mp2.
105. De plus, PwC considère que les passagers qui partent de mp2 seront parfois amenés à utiliser les installations des Halls 1-4. Il mentionne en particulier les situations suivantes:
- traitement des bagages hors format: mp2 ne disposant pas des installations nécessaires, ceci devrait s'effectuer dans le hall 1;

⁽¹⁾ Les coûts relatifs à cette fonction sont censés être couverts par les redevances «atterrissage», «balisage» et «stationnement».

⁽²⁾ Les coûts relatifs à cette fonction sont censés être couverts par la taxe d'aéroport.

⁽³⁾ Les coûts relatifs à cette fonction sont censés être couverts par les revenus générés par les parkings.

— vols en retard ou annulés: vu que mp2 ne dispose que de très peu d'installations sanitaires et d'espaces d'attente, les passagers partant de mp2 pourraient être amenés à utiliser les installations des Halls 1-4⁽¹⁾.

106. PwC propose alors d'allouer [...] (*) % des coûts d'investissements pour la fonction passager des Halls 1-4 à mp2. Ceci correspond pour la période 2006-2011 à [...] (*) euros⁽²⁾.

3.4.3.3. Conclusion de PricewaterhouseCoopers

107. PwC présente le calcul suivant pour établir la redevance passager mp2 après les corrections décrites ci-dessus:

Calcul proposé par PwC pour la redevance passager

Calcul de la redevance par passager après correction

Amortissement à affecter au terminal MP2	[...](*)	
Frais d'exploitation à affecter au terminal MP2	[...](*)	
Total coûts	[...](*)	K EUR
Trafic prévisionnel	[...](*)	passagers
Redevance par passager	[...](*)	EUR

Source: Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 21.

108. Sur la base de ces calculs, il suggère que la redevance par passager pour mp2 devrait être au moins de [...] (*) euros. Dans son second rapport en date du 12 octobre 2007, se basant sur une réduction du nombre de passagers attendus au départ de mp2 selon les simulations réalisées par MRS ([...](*) dans le rapport au Conseil de l'aéroport de février 2005 au lieu de [...] (*) dans le rapport à la Cocoéco de décembre 2004), PwC relève ce montant à [...] (*) euros.

3.5. Les redevances par passager réduites pour les vols nationaux

3.5.1. Description du mécanisme

109. Les redevances par passager applicables pour les passagers embarquant dans les Halls 1-4 de MRS 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.

⁽¹⁾ Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 14.

⁽²⁾ Rapport de PricewaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 21.

110. Les tarifs applicables en 2006 et 2007 ont initialement été fixés par une décision de la CCIMP du 26 juillet 2006. Ils sont repris dans le tableau suivant.

Redevances aéroportuaires «passagers», tel qu'annexés à la décision de la CCIMP du 26 juillet 2006, pour Hall 1-4

Redevances		Tarif applicable du 1.6.2006 au 31.12.2006 (en euros)	Tarif de référence, applicable du 1.1.2007 (en euros)
Passagers Hall 1-4	Tarif international	6,7121	6,6595
	Tarif UE	6,1662	6,1178
	Tarif national	2,8441	2,8218

Source: Décision du président de la CCIMP «Redevances entrant dans la champ du Service Aéroportuaire- Tarifs de référence 2006 et tarifs applicables» du 26 juillet 2006.

111. Les tarifs prévoient donc une redevance nettement inférieure pour les vols nationaux. La différence est de plus de 50 %.

112. Lors de la saison 2007, des vols au départ de MRS desservaient 18 destinations en France⁽³⁾. Parmi ces 18 destinations, 15 étaient desservies par Air France (pour 4 destinations en partage de code avec CCM Airlines). TwinJet⁽⁴⁾ offrait 2 vols et Air Austral⁽⁵⁾ et Corsair⁽⁶⁾ chacun un vol. La Commission ne dispose pas d'informations sur les compagnies ayant desservi les destinations françaises pour les autres exercices concernés.

3.5.2. Demande de modification formulée par les autorités françaises et projet de modification soumis par l'aéroport

113. Suite à la plainte de Ryanair, une procédure d'infraction a été ouverte. Les autorités françaises ont informé la Commission dans leur note du 2 août 2007 qu'elles ont «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.»

114. Début 2007, la CCIMP a réalisé une étude précise des coûts afférents à chaque catégorie de passagers, hors coûts de sûreté, qui sont financés par la taxe d'aéroport. Les autorités françaises ont transmis à la Commission les résultats de cette étude, qui sont présentés dans le tableau ci-dessous:

⁽³⁾ Pour la situation actuelle, voir tableau sur http://www.marseille.aeroport.fr/fra/vols/vol_dr.jsp

⁽⁴⁾ TwinJet est une compagnie aérienne française, créée en 2002, qui a conclu une alliance avec Air France.

⁽⁵⁾ Air Austral est une compagnie française, créée en 1974 sous le nom «Réunion Air Service», puis renommée «Air Réunion». Elle a pris son nom actuel suite à une entrée dans le capital d'Air France. Le principal actionnaire restant est une société d'économie mixte, la Sematra, qui réunit le conseil régional de la Réunion, le conseil général de la Réunion, la chambre de commerce et de l'industrie de la Réunion et quelques autres.

⁽⁶⁾ Corsair est une compagnie aérienne, créée en 1981 sous le nom «Corse Air International» et renommée en 2005 «Corsairfly». Depuis 2005, elle est une société filiale de TUI.

Résultats de l'étude sur le coût par passager selon destination

Étude de coûts Halls 1-4 Aéroport de Marseille-Provence (Source: CCI de Marseille)

REPARTITION DES COUTS ENTRE CIRCUITS PASSAGERS (*)

Calculs effectués sur la base du trafic prévisionnel 2007

en milliers EUR	coût total	ventilation par circuit passager			
		zones communes	Domestique + Schengen	UE non Schengen + International	Spécifique International (*)
superficie (en m ²)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Bâtiment	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
ventilation coût "zones communes" Bâtiment	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	
Fonction Passagers					
coûts répartis au prorata des m ²	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	
coûts répartis au prorata des pax	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	
coûts spécifiques au circuit	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Coût total hors frais généraux	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Coût total frais généraux (15 %) compris	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Nombre de passagers départ	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
Coût au passager départ	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)

(*) Les coûts présentés sont basés sur les résultats analytiques 2005 + estimation des coûts liés à la nouvelle zone départs internationaux

115. Sur la base de cette étude, de nouveaux tarifs ont été adoptés pour les exercices 2006 et 2007 et la différenciation incriminée abandonnée pour l'avenir. Cette modification des tarifs contient notamment un taux unique de la redevance passager pour les passagers domestiques et ceux à destination d'un autre État membre de l'espace Schengen. La Commission ne dispose d'aucune information quant à l'application rétroactive effective de ces tarifs, notamment quant au recouvrement éventuel à charge des compagnies aériennes de créances résultant de l'application de tarifs plus élevés ni quant au remboursement éventuel de dettes à ces compagnies résultant de l'application de tarifs moins élevés.

3.6. Aide au démarrage (réduction sur certaines redevances aéroportuaires)

3.6.1. Description du mécanisme

116. Afin d'aider la création de nouvelles lignes et/ou l'aménagement des horaires, des conditions tarifaires préférentielles peuvent être accordées aux compagnies aériennes sur demande préalable.

117. Cet abattement porte sur les redevances

— d'atterrissage, de balisage et de stationnement pour les liaisons passagers;

— d'atterrissage et de balisage pour les vols cargo.

118. Deux régimes successifs ont été mis en œuvre.

3.6.1.1. Du 15 février 2005 au 31 juillet 2009

119. La décision d'introduire une réduction sur les redevances aéroportuaires a été prise par la CCIMP le 7 septembre 2004; elle est entrée en vigueur le 15 février 2005. Les mesures ont été soumises à l'avis de la Cocoéco de l'aéroport lors de sa réunion du 6 décembre 2004⁽¹⁾.

120. 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:⁽²⁾

— la nouvelle ligne doit être exploitée à destination d'un aéroport non desservi de façon régulière au moment de la création de la ligne;

(*) Les coûts présentés sont basés sur les résultats analytiques 2005 + estimation des coûts liés à la nouvelle zone départs internationaux

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

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

- 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.
121. En cas de non-respect des conditions durant les deux premières années d'exploitation, le transporteur perdra le bénéfice de la mesure et se verra facturer les redevances ayant bénéficié de l'exonération.
122. Selon les autorités françaises, les abattements sur des redevances ont été rendus publics par la CCIMP par voie d'affichage devant les aéroports concernées. Ils ne font pas l'objet de conventions entre l'aéroport et les compagnies bénéficiaires. Toute compagnie aérienne intéressée peut, sur demande, bénéficier de ces abattements si elle dessert une liaison remplissant les critères d'éligibilité.
123. Depuis le 15 février 2005, les abattements sur redevances ont notamment été accordés aux compagnies suivantes, opérant tant à partir de l'aérogare mp1 que de l'aérogare mp2: Aer Lingus, Air Austral, Air Madagascar, African Safari Airways, Aigle Azur, Air Transat, Air Turquoise, Air Ivoire, Air Mauritanie, Awsaj Aviation Service, City-Line Swiss, Corse Air, European Air Transport, Deutsche Lufthansa, Easy Jet, Flybaboo, Gabon Airlines, Germanwings, Pegasus, Ryanair, Star Air, Twin Jet, West Air Luxembourg.
124. La redevance d'atterrissage est constituée d'une partie fixe et d'une partie variable. La partie variable peut être modulée en fonction notamment des émissions et du bruit de l'avion. Pour l'année 2006, la redevance d'atterrissage a été fixée comme suit ⁽¹⁾:

Poids de l'avion	Tarif national et communautaire en euros	Tarif international en euros
26 à 75 tonnes	38,8707 (fixe) + 4,6507 (variable par passager)	57,5055 (fixe) + 4,6011 (variable par passager)
Plus de 75 tonnes	271,4057 (fixe) + 5,8676 (variable par passager)	287,5605 (fixe) + 6,4696 (variable par passager)

Source: Décision du président de la CCIMP du 26 juillet 2006

125. Les avions utilisés par les compagnies aériennes à bas coûts ont un poids d'atterrissage inférieur à 75 tonnes. Sur la base d'un Boeing 737-800 ⁽²⁾, rempli à 70 %, ceci revient à un coût par passager de 0,33 euro ⁽³⁾.
126. La redevance de balisage est de 36,13 euros par avion, ⁽⁴⁾ ce qui correspond à environ 0,27 euro par passager pour un Boeing 737-800 ⁽⁵⁾. La redevance de stationnement est 0,24 euro par tonne/heure ⁽⁶⁾. Pour un Boeing 737-800, avec un temps d'arrêt de 30 minutes, ceci correspond à peu près à 7,8 euros ⁽⁷⁾ ou un coût par passager de 0,05 euro ⁽⁸⁾.
127. Sur la base de ces calculs, le coût moyen par passager pour les redevances d'atterrissage, de balisage et de stationnement est d'environ 0,65 euro. L'étude de PriceWaterhouseCoopers (PwC), commandée par Air France, mentionne un montant oscillant entre 1 et 1,30 euro, sans toutefois préciser les détails du calcul ⁽⁹⁾.
128. Par conséquent, dans l'exemple précis d'un Boeing 737-800, l'aide au démarrage correspond à une réduction d'environ 0,59 euro par passager la première année (entre 0,90 euro et 1,17 euro selon les calculs de PwC) et 0,33 euro la deuxième année (entre 0,5 euro et 0,66 euro selon les calculs de PwC). Les montants par passager seront toutefois différents pour d'autres modèles d'avions et semblent notamment pouvoir être plus élevés dans le cas d'avions transportant moins de passagers ou, en particulier, dans le cas d'avions entrant dans la catégorie des plus de 75 tonnes.
129. 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

⁽¹⁾ Pour la redevance d'atterrissage en vigueur, cf. page Internet de l'aéroport: http://www.marseille.aeroport.fr/img/commun/aero/Redevance_atterrissage_modulation.pdf

⁽²⁾ Ce type d'avion est utilisé comme référence dans l'exposé fait au Conseil de l'aéroport lors de sa réunion du 15 novembre 2005, point 4.4.2. *Analyse du coût par passager* concernant la nouvelle aérogare mp2.

⁽³⁾ (38,87 euros + 4,65 euros): 189 passagers (capacité d'un Boeing 737-800) (*) 0,7 = 0,33 euro

⁽⁴⁾ Source: Décision du président de la CCIMP du 26 juillet 2006

⁽⁵⁾ 36,13 euros: 189 passagers (capacité d'un Boeing 737-800) (*) 0,7 = 0,2737 euro

⁽⁶⁾ Source: Décision du président de la CCIMP du 26 juillet 2006

⁽⁷⁾ 0,24 euro/t (*) 65 t = 7,8 euros.

⁽⁸⁾ 7,8 euros/h: 189 passagers (capacité d'une Boeing 737-800) (*) 0,7 (*) 0,5 h = 0,05.

⁽⁹⁾ Rapport de PriceWaterhouseCoopers en date du 15 décembre 2006 - «Aéroport de Marseille, Examen du niveau de redevance par passager applicable au sein de l'aérogare mp2», p. 22.

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 CCI Marseille Provence, 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.

3.6.1.2. Depuis 1^{er} février 2010

130. Depuis le 1^{er} février 2010, 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.
131. 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.
132. Ces abattements sont seulement accordés pour une nouvelle liaison qui remplit les conditions suivantes: ⁽¹⁾
- 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.
133. Cette mesure incitative est applicable sur l'Aéroport Marseille Provence aux deux aéroports et pour toutes les compagnies. Pour illustration la CCIMP a fourni le tableau suivant de l'utilisation de cette mesure pendant la période du 1 février 2010 au 30 septembre 2010.

CREATION DE NOUVELLES LIGNES

Impact pour la période du 1.2.2010 au 30.9.2010

mp1		mp2	
Compagnies	Montant en EUR	Compagnies	Montant en EUR
Adria Airways	[...](*)	CityLine Swiss	[...](*)
Air Madagascar	[...](*)	Germanwings	[...](*)
Air Transat	[...](*)	Pegasus	[...](*)
Corse Air	[...](*)	Ryanair	[...](*)
European Air Transport	[...](*)		
Flybaboo	[...](*)		
Gabon Airlines	[...](*)		
Star Air	[...](*)		
Twin Jet	[...](*)		
West Air Luxembourg	[...](*)		
TOTAL	129 831	TOTAL	116 684
TOTAL DE	246 515 EUR		

3.6.2. Justification économique

134. Selon la CCIMP, le but de cette mesure est d'accroître l'offre de transport aérien, la rentabilité des infrastructures et la concurrence entre les compagnies. Au 30 septembre 2010, les abattements octroyés représentent 246 515 euros pour la mesure relative à la création de lignes nouvelles, soit [0-3] % du chiffre d'affaires des redevances aéronautiques.
135. Les autorités françaises ne considèrent pas que cette mesure est conforme au principe de l'investisseur averti en économie de marché, mais justifient cette mesure par des motifs d'intérêt général.
136. D'après les autorités françaises, ces abattements ont été instaurés sur le fondement des articles L. 6325-1 du code des transports et R. 224-2-2 du code de l'aviation civile qui encadrent l'instauration de modulations tarifaires pour des motifs d'intérêt général.

«Le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.»

⁽¹⁾ Air France a transmis un exemplaire des conditions à la Commission.

L'article R.224-2-2 du code l'aviation civile précise les modalités d'application de cet article:

«Les modulations limitées prévues au I de l'article L. 224-2 sont déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations sont proportionnées à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent. Ces modulations peuvent viser:

[...]

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

[...]

137. Selon les autorités françaises, les mesures destinées à favoriser la création de lignes nouvelles mises en œuvre par la CCIMP sont d'intérêt général en tant qu'elles favorisent l'amélioration de la desserte du territoire.

3.7. Aide au stationnement (réduction sur la redevance de stationnement de nuit)

3.7.1. Description du mécanisme

138. 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 22h et 6h 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 22h et 6h.

139. Cette mesure incitative est applicable sur l'Aéroport Marseille Provence aux deux aérogares et pour toutes les compagnies. Pour illustration, la CCIMP a fourni le tableau suivant de l'utilisation de cette mesure pendant la période du 1^{er} février 2010 au 30 septembre 2010.

AMENAGEMENT DES HORAIRES

Impact pour la période du 1.2.2010 au 30.9.2010

mp1		mp2	
Compagnies	Montant en EUR	Compagnies	Montant en EUR
Air France	[...](*)	Ryanair	[...](*)
Aigle Azur	[...](*)		

mp1		mp2	
Compagnies	Montant en EUR	Compagnies	Montant en EUR
Deutsche Lufthansa	[...](*)		
Regional	[...](*)		
SN Brussels Airlines	[...](*)		
TOTAL	[...](*)	TOTAL	[...](*)
TOTAL DE	265 539 EUR		

3.7.2. Justification économique

140. Selon la CCIMP, le but de cette mesure accroît l'offre de transport aérien, la rentabilité des infrastructures et la concurrence entre les compagnies. Au 30 septembre 2010, les abattements octroyés représentent 265 539 euros pour la mesure relative à l'aménagement des horaires de stationnement, soit [0-3] % du chiffre d'affaires de redevances aéronautiques.

3.8. Aide «marketing»

3.8.1. Description du mécanisme

141. Une décision de la CCIMP du 21 novembre 2005 a institué une aide «marketing» afin d'aider la création de nouvelles lignes. Cette aide financière est destinée à participer aux frais de marketing et de promotion spécifiques engagés sur des supports agréés par l'Aéroport Marseille Provence. La compagnie aérienne bénéficiaire doit fournir une justification des dépenses pour la promotion de cette ligne. Le montant de l'aide ne peut pas dépasser 50 % des dépenses justifiées⁽¹⁾. D'après Air France, il n'y pas eu de consultation préalable de la Cocoéco⁽²⁾.

142. L'aide «marketing» est seulement accordée pour une nouvelle liaison remplissant les conditions suivantes:⁽³⁾

- 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...);

⁽¹⁾ Air France a transmis un exemplaire des conditions à la Commission.

⁽²⁾ Le représentant de Air France s'est plaint de ce fait lors de la réunion du comité consultative du 23 janvier 2006, cf. plainte de Air France du 27 mars 2007, p. 15.

⁽³⁾ Air France a transmis un exemplaire des conditions à la Commission.

- la ligne doit être exploitée au moins une fois par semaine pendant un minimum de deux mois consécutifs;
143. Le montant de la participation est fonction du nombre de passagers au départ de l'aéroport sur la ligne considérée. Le taux de la participation par passager est fixé à:
- 3,00 euros par passager au départ de la première année
 - 2,75 euros par passager au départ de la deuxième année
 - 2,50 euros par passager au départ de la troisième année
144. Un montant prévisionnel de la participation sera calculé en multipliant le taux unitaire par le nombre estimé de passagers au départ. Ce nombre estimé de passagers sera déterminé sur la base d'un coefficient prévisionnel de remplissage de 70 %, appliqué au programme déposé par la compagnie au début de chaque saison aéronautique. À la fin de chaque saison aéronautique, le montant définitif sera évalué sur la base du nombre réel de passagers au départ de Marseille sur la ligne considérée au cours de la période écoulée. Le cas échéant, le bénéficiaire devra rembourser la différence entre le montant définitif et le montant prévisionnel perçu.
145. Le texte de la publication de l'aide «marketing» stipule «qu'une participation financière aux frais marketing pourra être accordée, dans le respect des conditions et modalités détaillées ci-après et sous réserve d'une contractualisation préalable des engagements pris par le bénéficiaire en contrepartie de l'aide accordée.»
146. En cas de non-respect des conditions minimales d'éligibilité, c'est-à-dire si la ligne devait être suspendue avant la fin d'une durée d'exploitation minimale d'une saison aéronautique ou si la fréquence hebdomadaire minimale n'était pas respectée, le bénéficiaire devra rembourser l'intégralité de l'aide.
- 3.8.2. *Demande d'abolition de l'aide marketing par les autorités françaises*
147. La décision d'introduire une aide «marketing» a été prise, sans l'autorisation préalable des autorités françaises, 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») ⁽¹⁾. Par lettre du 22 août 2006, les autorités françaises ont demandé à la CCIMP d'y mettre fin au plus tard le 1^{er} juin 2007, car selon eux, de toute évidence, l'aide «marketing» ne respectait pas les critères établis par les lignes directrices de 2005.
148. 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 de [<200 000] euros au profit de BMI Baby.
- 3.9. Le contrat de prestation de service avec Airport Marketing Services**
149. 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 Airport Marketing Services (ci-après «AMS»), une filiale à 100 % de Ryanair.
- 3.9.1. *Raison d'être du contrat*
150. Selon la CCIMP, seul le nombre de passagers a un effet direct sur la rentabilité d'une infrastructure aéroportuaire grâce aux recettes engendrées par:
- les redevances par passager;
 - les revenus extra-aéronautiques (commerces et parcs autos), fortement bénéficiaires.
151. Seul un haut niveau de remplissage des avions à destination de l'aérogare mp2 permet de garantir la pérennité et un bon niveau de rémunération des services offerts par le gestionnaire aéroportuaire. La publicité de la destination de Marseille est donc essentielle à cette fin. Cette publicité doit d'ailleurs être de longue durée et pas seulement limitée à la période de démarrage d'une nouvelle ligne. Si la publicité effectuée par les compagnies aériennes est utile, elle n'est toutefois pas suffisante, celles-ci se contentant parfois de vendre des places dans des avions plutôt que des destinations.
152. Toujours selon la CCIMP, en 2006, AMS était le seul site Internet répondant aux besoins de la CCIMP, en offrant:
- 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.
153. Un site Internet généraliste n'aurait pas permis à la CCIMP de toucher, par le biais de ses campagnes publicitaires, un tel volume d'internautes intéressés par l'achat de billets d'avions à bas prix. Or, la réussite de la promotion de l'aérogare mp2 dépendait de ces deux facteurs:
- des internautes européens, sensibles au modèle low cost;
 - un volume important d'internautes.

⁽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).

154. En effet, la combinaison de ces deux spécificités du site ryanair.com devait garantir à la CCIMP une augmentation du nombre de passagers à destination de l'aérogare mp2.
155. Le plaignant estime, quant à lui, que le contrat avec AMS présente une aide à Ryanair visant à attirer cette compagnie à MRS. À cet effet, il cite le dossier préparatoire à la réunion du «conseil de l'aéroport» de la CCIMP en date du 15 novembre 2005:

«Les conditions de coûts [proposées par l'aéroport de Marseille] sont très favorables mais ne permettent toujours pas de satisfaire les critères de rentabilité très élevés de [Ryanair]. Pour compenser le niveau de coûts proposé par notre aéroport par rapport à l'exigence Ryanair, il convient de procéder à un accompagnement de la création de la base avions par deux types de mesures:

- Aide du démarrage de nouvelles lignes sur les 3 premières années;
- Achat de publicité sur le site Internet de la compagnie sur les 7 années suivantes.»

3.9.2. Comparaison des prix de publicité

156. La CCIMP a présenté une comparaison avec les prix pratiqués par d'autres sites:

Prestation	Coût Ryanair (1)	Coût Via Michelin (2)	Ecart {2}/(1)
Publi rédactionnel	[...](*)	[...](*)	Ecart non significatif
Lien sous les «Top Things to do» de la page de la destination Marseille	[...](*)	[...](*)	2.5/1
Lien dans la barre de droite de la page de la destination Marseille	[...](*)	[...](*)	1.7/1
Lien sur les pages d'accueil des sites Internet	[...](*)	[...](*)	1.5/1
Envoi de courriels	[...](*)	[...](*)	1.4/1

Pays	Support	Visiteurs uniques/mois	Bannière CPM mini	Bannière CPM maxi	Coût/clic expressions choisies	Emailing CMR
	Ryanair.com	19 350 000			[324,81%] (**)	[75,24%] (**)
UK	Metro.co.uk	820 000	[42,99%] (**)	[43,60%] (**)		[117,55%] (**)
UK	Telegraph.co.uk	11 300 000	[93,52%] (**)	[65,26%] (**)		
UK	Google uk	245 325 080			[23,55%] (**)	
Espagne	Abc.es	4 500 000	[146,38%] (**)	[109,18%] (**)		[107,21%] (**)
Irlande	Google Irlande	111 155 790			[22,90%] (**)	
Norvège	Google Norvège	97 013 490			[28,75%] (**)	
France	Règie Himédia = Multi-sites	15 100 000	[117,11%] (**)	[181,96%] (**)		

(**) Information couverte par le secret professionnel. Les valeurs indiquées sont les pourcentages des moyennes de la colonne.

Le plaignant présente, quant à lui, des comparateurs différents et estime, que la CCIMP achète à AMS pour un montant de [...](*) d'euros des prestations dont la valeur de marché n'excède pas [...](*) d'euros:

Prestation (Marché MAS, article 3.1)	Prix AMS (mémoire en défense de la CCIMP, page 21)	Prix Lonely Planet (demande de prix catalogue par Air France)	Prix Zenith Optimedia (demande de prix catalogue par Air France pour le site viamichelin.com)
Publi rédactionnel (1 texte de 150 mots)	[239%] (***) EUR/mois	[41%] (***) EUR/mois	[20 %] (***) EUR/mois
Lien sous les «Top Things to do» de la page de la destination Marseille	[223%] (***) EUR/mois	[38%] (***) EUR/mois	[38 %] (***) EUR/mois

159. Selon CCIMP, le fait que la marge prévue sur le trafic Ryanair après AMS était positive, montre l'absence d'aide dans le contrat, d'autant plus que les hypothèses prises en compte lors de la préparation du contrat se sont confirmées dans les faits.

3.10. Le plan d'affaires pour mp2

160. En novembre 2004, la CCIMP a établi un plan d'affaires afin de démontrer la rentabilité de mp2. Ce plan d'affaires a été actualisé en septembre 2005. Les autorités françaises n'ont transmis à la Commission que le chapitre 6 du plan d'affaires de novembre 2004, qui est intitulé «rentabilité financière du projet», ainsi que les nouveaux calculs effectués en septembre 2005. D'autres mises à jour de ce plan d'affaires (février 2005, novembre 2005, mai 2006) ont fait l'objet d'une évaluation par PwC à la demande d'Air France.
161. La Commission invite les autorités françaises à lui transmettre le plan d'affaires complet et détaillé.
162. Le plan d'affaires compare un scénario avec mp2 à un scénario sans mp2, et ceci pour la période 2004 à 2020. Dans les points suivants, la Commission décrira les éléments essentiels de ce plan d'affaires. Le plan d'affaires effectue une analyse des cash flows annuels, sur la base d'un relèvement général des prix de [0-3] %. Dans les deux scénarios, le plan d'affaires prévoit des subventions de la part des collectivités locales, qui seraient de 20 % à 32 % pour tous les projets d'investissement, à l'exception des parcs autos, des opérations de sûreté et des besoins internes de l'aéroport.

3.10.1. Scénario sans mp2

163. Sans mp2, MRS considère qu'il aurait dû mettre en service de nouvelles zones d'enregistrement, à savoir le nouveau hall d'enregistrement «Europe», en 2008 et le Hall d'embarquement Europe/International en 2017. Ceci entraîne aussi une augmentation des coûts de fonctionnement liés au traitement des passagers.
164. Les redevances «parcs autos» et «commerces» ont été limitées à la progression du trafic passager, sans prise en compte de l'évolution des prix, afin de maintenir une forte attractivité de MRS.
165. Dans ce scénario, une augmentation du nombre des passagers de 5,75 millions en 2004 à [...] (*) en 2020 est prévue, ce qui correspond à une multiplication par [...] (*). Les produits progressent plus fortement que le trafic, dans un ratio de [...] (*), notamment à cause d'une augmentation de la taxe aéroport de 7,29 euros en 2004 à [...] (*) euros en 2020. Les charges progressent de [...] (*). L'excédent brut d'exploitation passe de 16,4 millions d'euros en 2004 à [...] (*) d'euros en 2020, soit une multiplication par [...] (*). La valeur actuelle nette du cash flow est de [...] (*) d'euros sur la période 2004 à 2020.
166. Le tableau suivant reprend les principaux chiffres de ce scénario:

FICHE FINANCIERE 2004 - 2020 - SCENARIO SANS AEROGARE BAS TARIF

(en milliers d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2004- 2020
CHARGES D'EXPLOITATION																		
Frais de personnel	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Charges externes	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Contribution	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Impôts et taxes	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
TOTAL	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
PRODUITS D'EXPLOITATION																		
Redevances aéronautiques	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Taxe aéroport	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Autres redevances	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
TOTAL	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
EBE	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
+ Résultat exceptionnel	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
- Impôts sur les sociétés	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
EBE après IS et éléments exceptionnels (1)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
+ Investissements	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
- Subventions des Collectivités Locales	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Investissements nets de subventions (2)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
CASH FLOW (1)-(2)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

3.10.2. Scénario avec mp2

167. MRS a mis mp2 en service en 2006. Grâce aux capacités créées par mp2, la création du hall d'enregistrement Europe a pu être repoussée à 2016, et la création du Hall d'embarquement Europe/International a été différée à une date après 2020.
168. Dans ce scénario, les redevances «parcs autos» et «commerces» ont été limitées à la progression des passagers, pour la même raison que dans le scénario sans mp2. De plus, il a été considéré que les passagers de mp2 n'utiliseraient que les parcs «chèque parkings», dont les tarifs sont réduits. De même, les redevances commerciales correspondant aux passagers à bas coûts ont été réduites, car MRS considère que «la typologie du trafic passager de l'aérogare bas tarif générera une offre de produits et de prestations d'un niveau inférieur, à valeur et taux de redevance inférieurs à ceux pratiqués dans les aéroports actuelles».
169. Dans ce scénario, une augmentation du trafic passager de 5,753 millions en 2004 à [...] (*) en 2020 est attendue, ce qui correspond à une multiplication par un facteur [...] (*). Les produits seraient multipliés par [...] (*), ce qui est une augmentation inférieure à l'évolution du trafic. La taxe aéroportuaire sera diminuée de 7,29 euros en 2004 à [...] (*) euros en 2020. Les charges progresseront de [...] (*). L'excédent brut d'exploitation passe de [...] (*) d'euros en 2004 à [...] (*) d'euros en 2020, soit une multiplication par 2,0. Le cash flow total sur la période s'élève à [...] (*) d'euros.
170. Le tableau suivant reprend les principaux chiffres de ce scénario:

FICHE FINANCIERE 2004 - 2020 - SCENARIO AVEC AEROGARE BAS TARIF

(en milliers d'euros)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL] 2004- 2020
CHARGES D'EXPLOITATION																		
Frais de personnel	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Charges externes	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Contribution	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Impôts et taxes	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
TOTAL	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
PRODUITS D'EXPLOITATION																		
Redevances aéronautiques	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Taxe aéroport	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Autres redevances	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
TOTAL	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
EBE	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
+ Résultat exceptionnel	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
- Impôts sur les sociétés	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
EBE après IS et éléments exceptionnels (1)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
+ Investissements	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
- Subventions des Collectivités Locales	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Investissements nets de subventions (2)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
CASH FLOW (1)-(2)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

3.10.3. Comparaison des deux scénarios

171. Les autorités françaises considèrent que la comparaison des deux scénarios doit être effectuée en deux étapes: d'abord, il faut calculer le cash flow 2004-2020 de chacun des deux scénarios. Ensuite, il faut ajouter au cash flow la valeur nette comptable des investissements.
172. Les autorités françaises présentent le tableau suivant pour le calcul des cash flows:

Résultats cumulés 2004-2020	Scénario	
	Sans aéroport bas tarif	Avec aéroport bas tarif
Trafic passager (Mio pax)	[...](*)	[...](*)
Charges d'exploitation (Mio EUR)	[...](*)	[...](*)
Produits d'exploitation (Mio EUR)	[...](*)	[...](*)
EBE/EBITDA (Mio EUR)	[...](*)	[...](*)
EBE après IS (Mio EUR)	[...](*)	[...](*)
Investissements (Mio EUR)	[...](*)	[...](*)
Subventions (Mio EUR)	19	26
Cash Flow (Mio EUR)	[...](*)	[...](*)

173. Les autorités françaises présentent le tableau suivant pour le calcul de la valeur nette comptable des investissements en 2020:

AEROGARE BAS TARIF - BUSINESS PLAN

NOVEMBRE 2004

VALEUR NETTE COMPTABLE ACTUALISEE DES INVESTISSEMENTS

OPERATIONS	Scenario sans Aéroport Bas Tarif			Scenario avec Aéroport Bas Tarif		
	Valeur brute des investissements	Valeur Nette Comptable au 31.12.2020 (a)	V.N.C. actualisée au 31.12.2020 (a) (b)	Valeur brute des investissements	Valeur Nette Comptable au 31.12.2020 (a)	V.N.C. actualisée au 31.12.2020 (a) (b)
Mise aux normes piste 2	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Mise aux normes piste 1	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Reconstruction taxiway sud	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Optimisation piste 1:						
Etudes	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Création sortie rapide n° 1 piste 1	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Création sortie rapide n° 2 piste 1	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Création multi-alignement piste 1	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Redressement du taxiway	[...](*)	[...](*)	[...](*)			
Remblai doublet de piste				[...](*)	[...](*)	[...](*)
Aires avions:						
Aires avions zone nord	[...](*)	[...](*)	[...](*)			

OPERATIONS	Scenário sans Aéroport Bas Tarif			Scenário avec Aéroport Bas Tarif		
	Valeur brute des investissements	Valeur Nette Comptable au 31.12.2020 (a)	V.N.C. actualisée au 31.12.2020 (a) (b)	Valeur brute des investissements	Valeur Nette Comptable au 31.12.2020 (a)	V.N.C. actualisée au 31.12.2020 (a) (b)
Aires préalables hall embarquement	[...](*)	[...](*)	[...](*)			
Aires avions hall embarquement	[...](*)	[...](*)	[...](*)			
Aires zone centrale	[...](*)	[...](*)	[...](*)			
Enregistrement hall Europe (+ IFBS100 %)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Hall embarquement Europe-International	[...](*)	[...](*)	[...](*)			
Parcs autos:						
Parcs autos - phase 1	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Parcs autos - phase 2	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Parcs autos - phase 3				[...](*)	[...](*)	[...](*)
Sûreté, sécurité, environnement	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Aéroport Bas Tarif:						
Travaux connexes				[...](*)		
Aires avions				[...](*)	[...](*)	[...](*)
Aéroport Bas Tarif				[...](*)		
Extension aéroport Bas Tarif				[...](*)	[...](*)	[...](*)
TOTAL	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

(a) Valeur Nette Comptable des biens après déduction des valeurs non amorties des subventions correspondantes
(b) actualisation au 31.12.2004 sur la base d'un taux de 7,5 %/an

174. Les autorités françaises concluent que pour la période 2004 à 2020, les cumuls des cash flow annuels et de la valeur nette comptable en 2020 représentent:

— [...](*) millions d'euros dans le scénario sans aéroport bas tarif;

— [...](*) millions d'euros dans le scénario avec aéroport bas tarif.

Il en résulterait que le scénario avec aéroport bas tarif est de [...](*) millions d'euros plus avantageux que le scénario sans aéroport bas tarif, ce qui correspondrait à un taux de rentabilité de [...](*). Le tableau suivant reprend ces calculs en détail.

ANALYSE DE RENTABILITÉ - PROJET AÉROGARE BAS TARIF

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOT 2005-2020
CASH FLOW																	
Scénario sans aéroport bas tarif																	
Cash flow annuel	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
VNC fin 2020																[...](*)	[...](*)
TOTAUX	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Scénario avec aéroport bas tarif																	
Cash flow annuel	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
VNC fin 2020																[...](*)	[...](*)
TOTAUX	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Différentiel cash flow annuel	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
																	TRI = [...](*)
CASH FLOW ACTUALISÉ ([6,5-9])(*)%																	
Scénario sans aéroport bas tarif	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Scénario avec aéroport bas tarif	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
Différentiel cash flow annuel actualisé	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)
																	VAN = [...](*)

Source: Aéroport Marseille-Provence - Business plan novembre 2004

175. Le plan d'affaires contient aussi 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 élevé du trafic aéroport bas tarif». Les scénarios «tarif» étudiés ont été des tarifs de [...] (*) euro et de [...] (*) euro par passager pour mp2 (comparé à un tarif de [...] (*) dans le scénario de base). Au total, il y a donc 6 hypothèses différentes qui ont été étudiées. Le tableau suivant reprend les taux de rentabilité obtenus:

Synthese des hypotheses – calcul des T.R.I.

Tarif	0,91 EUR				1,21 EUR				1,41 EUR			
	Avec		Sans		Avec		Sans		Avec		Sans	
Transfert Navette Air France (1 100 000 pax en 2007)												
Réduction trafic bas tarif (300 000 pax en 2007)	Avec	Sans	Avec	Sans	Avec	Sans	Avec	Sans	Avec	Sans	Avec	Sans
T.R.I.	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)	[...](*)

176. En 2005, le plan d'affaires a été actualisé. À cette occasion, trois scénarios ont été simulés. Ces trois scénarios sont les suivants:

- Première simulation: les prévisions de trafic 2005, et non plus 2004, sont la base des calculs, le transfert de la navette Air France vers mp2 n'est plus retenu dans le scénario de base, et les calculs sont effectués pour la période 2005 à 2021. Sur la base de ces hypothèses, le taux de rentabilité interne serait de [...] (*) %.
- Deuxième simulation: Le taux de rentabilité interne est fixé à [6,5-9] (*) %, 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 à 2021 pourrait être inférieur de [...] (*), par rapport à la première simulation.
- Troisième simulation: Si le trafic de mp2 en 2010 n'est que de 1 million de passagers (au lieu de [...] (*) 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 [6,5-9] (*) %? La simulation arrive à la conclusion que le relèvement tarifaire nécessaire serait de [...] (*) euro.

3.10.4. Critiques formulées par le second rapport PricewaterhouseCoopers

177. Comme évoqué au point 73, Air France a demandé à PwC d'étudier les différents plans d'affaires (*business plans*) produits par la CCIMP en mai 2007 à l'appui de son mémoire en défense dans le cadre du contentieux intenté par Air France devant le Conseil d'État. Il s'agit de simulations effectuées en février 2005, septembre 2005 et mai 2006, visant à établir le taux de rentabilité interne (TRI) et la valeur actuelle nette (VAN) du projet mp2 sur la base des cash flows attendus.

	Simulation février 2005 (période 2005-2020)		Simulation septembre 2005 (période 2005-2021)		Simulation mai 2006 (période 2005-2021)	
	En milliers EUR	En % du total du BP avec ABT	En milliers EUR	En % du total du BP avec ABT	En milliers EUR	En % du total du BP avec ABT
CHARGES D'EXPLOITATION						
Frais de personnel	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Charges externes	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Contribution	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Impôts et taxes	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
TOTAL	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%

	Simulation février 2005 (période 2005-2020)		Simulation septembre 2005 (période 2005-2021)		Simulation mai 2006 (période 2005-2021)	
	En milliers EUR	En % du total du BP avec ABT	En milliers EUR	En % du total du BP avec ABT	En milliers EUR	En % du total du BP avec ABT
PRODUITS D'EXPLOITATION						
Redevances aéronautiques	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Taxe aéroport	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Autres redevances	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
TOTAL	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
EBE	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
+ Résultat exceptionnel	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
– Impôts sur les sociétés	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
EBE Actualisé (1)	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
+ Investissements	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
– Subventions	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Investissements nets (2)	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Cash flow (1) - (2)	[...](*)		[...](*)		[...](*)	
VNC fin 2020	[...](*)		[...](*)		[...](*)	
CASH FLOW	[...](*)		[...](*)		[...](*)	
TRI	[...](*)		[...](*)		[...](*)	
VAN	[...](*)		[...](*)		[...](*)	

«BP avec ABT» = *business plan* avec aéroport bas tarif

	Simulation février 2005		Simulation septembre 2005		Simulation mai 2006	
	en milliers	% du total	en milliers	% du total	en milliers	% du total
Total passagers	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
-dont low cost	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%
Evolution trafic low cost	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%	[...](*)	[...](*)%

178. C'est notamment sur la base de ces simulations que les autorités françaises défendent la thèse que MRS s'est comporté en investisseur privé.

179. PwC constate tout d'abord que la méthode utilisée dite «contributive» pour établir le plan d'affaires – par différence entre un business plan avec et un business plan sans mp2 – est inhabituelle et qu'un plan d'affaires bâti sur des hypothèses propres à mp2 aurait été plus indiqué. Si elle donne une information sur la rentabilité globale du projet, cette approche globalisée éluderait la question de l'allocation des coûts et ne permettrait pas d'identifier d'éventuels transferts entre les différents usages de l'aéroport.

180. PwC formule ensuite les critiques suivantes:

181. Premièrement, ces simulations sont basées sur des flux nets des subventions reçues. Or, un investisseur privé devrait prendre en compte les flux bruts. Les investissements à rentabiliser et le coût de leur financement seraient donc sous-évalués et leur rentabilité surévaluée par ces simulations.
182. Deuxièmement, les prévisions de cash flows futurs ajoutent, au titre de la dernière année de la simulation, le montant de la valeur nette comptable (VNC) – c'est-à-dire la valeur non amortie – des investissements réalisés en cours de période. PwC estime que ce montant ne devrait être pris en compte en tant que cash flow que si les infrastructures doivent être cédées en fin de période, ce qui ne semble pas possible pour les investissements concernés. De plus, la VNC constituerait entre [...](*) % de la valeur initiale des investissements concernés en raison de leur arrivée tardive dans la période couverte. PwC fait remarquer que l'ajout de ces montants importants a une influence significative sur les calculs de TRI et VAN du projet.
183. Troisièmement, le taux d'actualisation de [6,5-9] % utilisé pour calculer la VAN – qui correspondrait au coût du capital requis par un investisseur privé pour un tel projet – n'est pas expliqué.
184. Quatrièmement, la comparaison des différentes simulations fait apparaître des variations difficiles à comprendre. Le nombre de passagers attendus pour mp2 a été diminué de manière substantielle ([...](*) %) entre février et septembre 2005 avec un effet notable sur les redevances aéronautiques. Le montant des «autres redevances» a augmenté de [...](*) % sur la même période en dépit de la diminution du nombre de passagers.
185. Cinquièmement, les charges d'exploitation allouées à l'aérogare ne représentent que [...](*) % des charges globales dans le scénario «avec aérogare mp2» alors que mp2 est censée représenter [...](*) % du trafic de MRS.
186. Sixièmement, la simulation de mai 2006 ayant pour objet de quantifier l'impact des mesures d'incitation à la création de nouvelles lignes ne présente pas d'augmentation des charges externes. Selon PwC, ceci résulterait d'une augmentation du budget marketing dans le scénario sans mp2.
187. Septièmement, PwC mentionne une autre simulation, présentée au conseil de l'aéroport du 15 novembre 2005 et qui, prenant en compte les «aides au démarrage de nouvelles lignes» et le contrat publicitaire faisant partie des «exigences de Ryanair» aboutit à un TRI de [...](*) % soit moins que les [6,5-9] (*) % utilisé pour le calcul de la VAN et par conséquent à une VAN négative.
- sous la forme de subventions à l'investissement et de subventions des coûts d'exploitation et les aides potentielles accordées par cette dernière aux compagnies aériennes (Sections 4.3 à 4.8), sous les formes suivantes:
- redevances par passager réduites pour les vols au départ du terminal mp2;
 - redevances par passager réduites pour les vols nationaux au départ des Hall 1-4;
 - aide au démarrage;
 - aide au stationnement nuit;
 - aide «marketing»;
 - le contrat de prestation de service avec Airport Marketing Services.
189. La section 4.9 présente une vue globale de l'ensemble des mesures dont bénéficient les compagnies aériennes et la section 4.10 aborde l'effet cumulé de ces mesures en faveur du gestionnaire de l'aéroport et des compagnies aériennes.

4.1. L'aide potentielle par les subventions à l'investissement à la CCIMP

190. Entre 2001 et 2010, la CCIMP a reçu une subvention à la création de l'aérogare mp2 de 7,577 millions d'euros.

191. Au cours de la même période, elle a aussi reçu une subvention de 16,624 millions d'euros pour d'autres investissements liés à MRS (voir section 3.1). La Commission note qu'il est possible qu'une partie de cette dernière aide ait été octroyée plus de 10 ans avant que la Commission ou un État membre agissant à la demande de la Commission n'ait pris une mesure à l'égard de cette aide et, par conséquent, que cette aide ne puisse pas être récupérée, conformément à l'article 15 du règlement n° 659/1999 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (devenu l'article 108 du TFUE) ⁽¹⁾.

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

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

4. APPRÉCIATION DES MESURES

188. Pour l'appréciation des mesures, il y a lieu de distinguer les aides potentielles accordées à la CCIMP (Sections et)

⁽¹⁾ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1. En ce qui concerne l'interprétation de l'article 15, voir l'arrêt du 30 avril 2002 dans les affaires jointes T-195/01 et T-207/01, Government of Gibraltar/Commission, Recueil 2002, p. II-2309, point 130 et l'arrêt du 28 novembre 2008 dans les affaires jointes T-254/00, T-270/00 et T-277/00, Hotel Cipriani/Commission, non encore publié, point 364.

4.1.1.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

193. Avant d'examiner si les mesures en cause constituent des aides d'État, il convient de déterminer si leur bénéficiaire, la CCIMP, est une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Il convient de rappeler tout d'abord que, selon une jurisprudence constante, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement ⁽¹⁾ et que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné.
194. Dans son arrêt «aéroport de Leipzig-Halle», le Tribunal a confirmé que l'exploitation d'un aéroport contre rémunération constitue une activité économique, dont celle consistant en la construction d'infrastructures aéroportuaires ne saurait être dissociée ⁽²⁾. Dès lors qu'un exploitant d'aéroport exerce des activités économiques, quel que soit son statut juridique ou son mode de financement, il constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et entre, par conséquent, dans le champ d'application des règles du traité relatives aux aides d'État ⁽³⁾.
195. À cet égard, la Commission fait observer que l'infrastructure concernée par la présente décision fera 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'UE.
196. Cependant, les activités d'un exploitant d'aéroport ne sont pas nécessairement toutes de nature économique. Il convient, dès lors, de déterminer dans quelle mesure les différentes activités sont des activités économiques ou non.
197. 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 ⁽⁴⁾. De telles activités comprennent la sûreté, le contrôle du trafic

aérien, la police, les douanes, etc. ⁽⁵⁾. Le financement sert uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres activités économiques ⁽⁶⁾.

198. Il ressort dès lors de la pratique constante de la Commission ⁽⁷⁾ que le financement de fonctions relevant des missions de la sécurité et de l'ordre publics ou d'infrastructures qui y sont directement liées ne constitue pas une aide d'État. Il est ainsi possible de financer par des fonds publics l'infrastructure requise pour des raisons de sécurité, par exemple, ou devenue nécessaire pour le contrôle et la surveillance du trafic aérien et de l'espace aérien ⁽⁸⁾.
199. Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽⁹⁾, «on entend par "sûreté aérienne", la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.»
200. Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002.
201. En l'espèce, la Commission estime, à titre préliminaire, que les mesures en cause sont essentiellement destinées à financer l'activité économique exercée par l'exploitant de l'aéroport. C'est particulièrement vrai pour ce qui est de l'extension, de la restructuration et du développement de l'aéroport, ainsi que pour l'aménagement de la zone de fret et le développement du fret aérien (aires de stationnement avions fret, route zone fret, réaménagement gares fret, viabilisation zone).
202. La Commission invite les autorités françaises à lui expliquer si, et pour quelles raisons, elles estiment que certaines mesures d'investissement pourraient relever de la sûreté aérienne ou être essentielles à l'exercice d'autres missions de puissance publique et, par conséquent, ne

⁽¹⁾ Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie, Recueil 1998, p. I-3851, point 36; arrêt du 23 avril 1991 dans l'affaire C-41/90, Höfner et Elser, Recueil 1991, p. I-1979, point 21; arrêt du 16 novembre 1995 dans l'affaire C-244/94, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Recueil 1995, p. I-4013, point 14 et arrêt du 11 décembre 1997 dans l'affaire C-55/96, Job Centre, Recueil 1997, p. I-7119, point 21.

⁽²⁾ Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119. Voir aussi l'arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88.

⁽³⁾ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91, Poucet/AGV et C-160/91, Pistre/Cancava, Recueil 1993, p. I-637.

⁽⁴⁾ Arrêt du 19 janvier 1994 dans l'affaire C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil 1994, p. I-43.

⁽⁵⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

⁽⁶⁾ Arrêt du 18 mars 1997 dans l'affaire C343/95, Cali & Figli/Servizi ecologici porto di Genova, Recueil 1997, p. I-1547; décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 et décision de la Commission du 16 octobre 2002 dans l'affaire N438/2002 Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique.

⁽⁷⁾ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission (ci-après «l'affaire de l'aéroport Leipzig-Halle»), non encore publié, point 98.

⁽⁸⁾ Voir la décision de la Commission du 7 mars 2007 dans l'affaire N620/2006 Einrichtung des Regionalflughafens Memmingen.

⁽⁹⁾ JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

pas être considérées comme des mesures d'aide. Si certains investissements sont liés à la sûreté aérienne, les autorités françaises sont invitées à communiquer les données attestant les coûts de ces investissements et précisant le soutien public accordé en vue de les financer.

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

a) *Avantages octroyés au moyen de ressources d'État, directement ou indirectement*

203. 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 ⁽¹⁾.

204. Il en est de même pour les subventions reçues du Conseil Régional Provence Côte d'Azur et de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

205. Les subventions de la Direction générale de l'Aviation civile proviennent directement de l'État central.

206. Le développement du fret aérien est en partie financé par le FEDER, qui est considéré comme constituant des ressources d'État puisque son bénéfice est accordé sous le contrôle de l'État membre concerné ⁽²⁾.

b) *Imputabilité de la mesure à l'État*

207. 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 les autorités françaises, ces subventions sont imputables à l'État français.

c) *Conclusion*

208. Les mesures en objet sont accordées au moyen de ressources d'État.

4.1.1.3. Avantage pour la CCIMP

209. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il faut déterminer ensuite si l'entreprise bénéficiaire bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses

ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.

210. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, un exploitant d'aéroport doit supporter les coûts d'exploitation de ce dernier, en ce compris ses coûts d'infrastructures ⁽³⁾. L'aide à l'investissement accordée à la CCIMP constitue donc, de toute évidence, un avantage octroyé à cet exploitant d'aéroport.

211. 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» ⁽⁴⁾.

212. La Commission note que d'après les informations dont elle dispose, les subventions à l'investissement accordées à la CCIMP sont de pures subventions dont l'autorité qui les a octroyées n'attend aucune rentabilité financière directe, à l'exception d'une redevance domaniale annuelle fixée en 1987 à 400 francs français. En effet, les autorités françaises ont fourni une analyse en vue d'établir la conformité du comportement de la CCIMP, en tant que gestionnaire de l'aéroport, au principe de l'investisseur privé en économie de marché (cf. section). Toutefois, cette analyse semble se baser sur des coûts d'investissements et d'exploitation nets de subventions et ne démontre pas dans quelle mesure ces subventions correspondraient, elles aussi, au comportement d'un investisseur privé en économie de marché en raison notamment du retour auquel les autorités publiques, dans leur ensemble, pouvaient s'attendre sur leurs contributions à l'investissement et à son exploitation. À ce stade, la Commission doute que les améliorations financées au moyen des subventions à l'investissement soient rémunérées conformément au principe de l'investisseur privé en économie de marché, même en tenant compte des redevances domaniales versées par la CCIMP.

213. La Commission invite les autorités françaises à lui indiquer si un quelconque retour est attendu sur les investissements réalisés, sous quelque forme que ce soit, par exemple sous forme de redevances versées par la CCIMP. Pour ce faire, les autorités françaises sont priées de produire tout plan d'affaires qui démontrerait la rentabilité financière des investissements consentis.

214. Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, pour être considérée comme une aide d'État, une mesure doit favoriser «certaines entreprises ou certaines productions». En l'espèce, la Commission observe que les subventions d'investissement favorisent uniquement la CCIMP par comparaison avec d'autres exploitants d'aéroport. La mesure est donc sélective au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

⁽¹⁾ 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.

⁽²⁾ 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.

⁽³⁾ Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-443/08 et T-445/08, *Freistaat Sachsen a.o./Commission*, Recueil 2011, p. II-0000, point 107.

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

215. Le soutien financier de 7,577 millions d'euros pour l'aménagement de mp2 ainsi que les autres subventions à l'investissement de 16,624 millions d'euros confèrent donc un avantage économique sélectif à la CCIMP, car sans ce soutien, elle aurait dû supporter ces frais elle-même.
- 4.1.1.4. Affectation des échanges intra-UE et de la concurrence
216. La CCIMP est, en tant que gestionnaire de MRS, en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise. À ce titre, la Commission observe notamment que l'aéroport de Toulon-Hyères se trouve à 113 km de MRS, et offre également des vols en destination de Paris Orly et de Londres. D'après Air France, la société *Virgin Express* (devenu depuis *Brussels Airlines*) aurait décidé de transférer ses vols de Toulon-Hyères à mp2 ⁽¹⁾. 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-UE, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres.
- 4.1.1.5. Conclusion sur l'existence d'une aide
217. La Commission conclut donc à ce stade que les subventions à l'investissement semblent constituer une aide d'État.
- 4.1.2. *Compatibilité de l'aide à la création de l'aérogare mp2 avec le marché commun*
218. Dans le secteur de l'aviation, la Commission a consolidé sa pratique quant à l'évaluation de la compatibilité des aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport, en adoptant les lignes directrices de 2005.
219. L'application des lignes directrices *ratione temporis* est expliquée dans leur point 85. L'aide n'ayant pas été notifiée à la Commission avant sa mise en œuvre, c'est le point 85, 2^e alinéa, des lignes directrices qui définit le droit applicable.
220. Il prévoit que le droit applicable est déterminé par la date à laquelle l'aide a commencé à être versée. Si l'aide a commencé à être versée avant la publication des lignes directrices au JO, la Commission fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide; sinon, la Commission examinera l'aide sur la base des lignes directrices de 2005.
221. Selon les autorités françaises, le premier versement de l'aide a eu lieu le 13 décembre 2005. Par conséquent, les lignes directrices de 2005 sont applicables en l'espèce.
222. Selon le point 61 des lignes directrices de 2005, les aides au financement des infrastructures aéroportuaires pourront être déclarées compatibles, notamment au titre des articles 107, paragraphe 3, points a), b), ou c), et 93, paragraphe 2, si:
- la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...);
 - l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;
 - l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;
 - l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire;
 - le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt commun.
- 4.1.2.1. Objectif d'intérêt général clairement défini
223. La Commission ne dispose pas d'informations indiquant que la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini. La seule justification des autorités françaises à cet égard est le besoin de réagir à la perte de passagers suite à l'ouverture de la ligne TGV Paris-Marseille par une ouverture plus large de MRS aux passagers des compagnies aériennes à bas coût. La Commission considère que la justification avancée ne constitue pas un objectif d'intérêt général.
224. À ce stade, la Commission a donc des doutes quant au fait que l'aide contribue à un objectif d'intérêt général clairement défini.
- 4.1.2.2. L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé
225. En l'absence d'objectif d'intérêt général clairement défini, la Commission n'est pas en mesure d'apprécier si l'infrastructure est nécessaire et proportionnée eu égard à l'objectif fixé. Par conséquent, elle exprime des doutes quant à la nécessité et à la proportionnalité de l'infrastructure.
- 4.1.2.3. L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme
226. La Commission n'est pas en mesure de confirmer que l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes. À ce titre, la Commission souligne que d'après les documents fournis par

⁽¹⁾ Cf. plainte de Air France du 27 mars 2007, p. 30 et annexe 40. Annexe 40 est une lettre de l'aéroport de Toulon-Hyères, dans laquelle celui-ci demande à la direction de l'aviation civile de vérifier l'offre faite par la CCIMP à Virgin Express, et qui aurait provoqué le départ de Virgin Express.

Air France, les Halls 1-4 sont loin d'être saturés. À ce stade, la Commission ne peut donc pas exclure que le trafic aérien qui empruntera dans l'avenir mp2 n'aurait pas aussi pu être accueilli dans les Halls 1-4. Par conséquent, la Commission émet à ce stade des doutes sur les perspectives satisfaisantes d'utilisation de l'infrastructure à moyen terme.

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

227. L'aérogare mp2 est, d'après son règlement d'utilisation, ouvert de manière égale et non discriminatoire à toutes les compagnies aériennes. De facto, il est utilisé par différentes compagnies aériennes.

228. La Commission conclut donc que l'accès à l'infrastructure est égal et non discriminatoire.

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

229. La Commission considère que deux points doivent être clarifiés, avant qu'elle ne puisse prendre une position définitive. Elle invite donc les autorités françaises ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec MRS) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure l'aide conforte la position concurrentielle de MRS.

4.1.2.6. Nécessité de l'aide / effet incitatif

230. En plus des critères susmentionnés ⁽¹⁾, si l'on veut établir la nécessité de l'aide, le montant de cette aide doit se limiter au strict nécessaire pour atteindre l'objectif fixé. La Commission invite les autorités françaises à réagir sur ce point.

231. La Commission se demande également si MRS n'aurait pas pu financer mp2 sur ses propres ressources et invite les autorités françaises à détailler la situation financière de l'aéroport et à expliquer pour quelles raisons un financement par l'aéroport n'était pas possible.

4.1.2.7. Conclusion

232. Pour les raisons expliquées ci-dessus, la Commission doute, à ce stade, que l'aide à l'infrastructure aéroportuaire puisse être considérée comme compatible avec le marché commun sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE, tel qu'interprété par les lignes directrices de 2005.

4.1.3. Compatibilité des autres mesures d'aide à l'investissement avec le marché commun

233. La Commission n'a reçu aucune information quant à l'éventuelle compatibilité avec le marché commun des autres subventions à l'investissement mentionnées à la section 3.1.2, dont le montant s'élève à 16,624 millions d'euros. Sans information à ce sujet, elle ne dispose pas des éléments nécessaires pour conclure à l'éventuelle compatibilité de l'aide avec le marché commun. En conséquence, elle émet des doutes quant à la compatibilité de ces mesures avec le marché commun et invite les autorités françaises à lui soumettre toutes les informations qui lui permettraient de se prononcer à cet égard.

4.2. Contributions opérationnelles à la CCIMP

4.2.1. Contributions de fonctionnement

234. Selon les autorités françaises, entre 2001 et 2010, les autorités publiques ont accordé à la CCIMP des contributions au fonctionnement d'un montant total de [...] (*) d'euros pour l'aéroport MRS.

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

235. Selon les autorités françaises, entre 2001 et 2010, les autorités publiques ont accordé à la CCIMP des contributions au fonctionnement d'un montant total de [...] (*) d'euros pour l'aéroport MRS. Ces contributions sont donc financées au moyen de ressources d'État et sont imputables aux autorités publiques. Étant donné qu'elles concernent l'exploitation de l'aéroport, elles allègent les coûts habituels supportés par l'opérateur de l'aéroport dans l'exercice de ses activités et constituent donc un avantage économique, qui est en outre sélectif puisqu'il n'est accordé qu'à la CCIMP.

236. Conformément au point 63 des lignes directrices de 2005 concernant le secteur de l'aviation ⁽²⁾, ces financements ne constituent pas des aides d'État s'ils constituent des compensations de service public accordées pour la gestion de l'aéroport dans le respect des conditions établies par la jurisprudence Altmark ⁽³⁾. Cependant, les autorités françaises n'ont communiqué aucune information à ce sujet.

237. Les contributions de fonctionnement sont susceptibles de créer des distorsions de concurrence entre les aéroports et d'affecter les échanges entre les États membres pour les mêmes raisons que celles exposées ci-dessus pour les subventions d'investissement.

238. La Commission conclut donc à ce stade que les contributions au fonctionnement semblent constituer une aide d'État.

⁽¹⁾ Décision de la Commission du 18 février dans l'affaire d'aide d'État NN 26/2009 - Grèce - Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, points 69 et 70.

⁽²⁾ JO C 312 du 9.12.2005, p. 1.

⁽³⁾ Affaire C-208/2000.

4.2.1.2. Compatibilité de l'aide avec le marché commun

239. Les lignes directrices de 2005 concernant le secteur de l'aviation constituent la base juridique applicable pour l'appréciation de la compatibilité des aides d'État en faveur des aéroports avec le marché commun. Au point 27, ces lignes directrices précisent que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché commun qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.
240. L'aéroport MRS n'étant pas situé dans une région de ce type, cette dérogation ne lui est pas applicable.
241. Conformément au point 63 des lignes directrices de 2005, les aides au fonctionnement peuvent aussi être déclarées compatibles avec le marché commun sur la base de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE si elles respectent certaines conditions qui assurent qu'elles sont nécessaires pour l'exploitation d'un service d'intérêt économique général et n'affectent pas le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt de l'UE.
242. Les autorités françaises n'ont cependant communiqué aucune information sur l'objectif ou la destination des contributions au fonctionnement. En conséquence, la Commission exprime de sérieux doutes quant à la compatibilité de ces aides au fonctionnement avec le marché commun.

4.2.2. Taxe d'aéroport

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

243. La taxe d'aéroport (voir la section) est perçue pour le compte de l'État, qui la laisse à la disposition de l'aéroport. Il s'agit donc d'un financement accordé sur des ressources d'État.
244. La taxe devrait financer des missions régaliennes, telles que les services de sécurité-incendie-sauvetage, la lutte contre le péril aviaire et la sûreté ainsi que les mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux. Ces missions peuvent être considérées comme des activités tombant normalement sous la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique. Elles ne seraient donc pas de nature économique et n'entraîneraient pas dans le champ d'application des règles sur les aides d'État.

245. Cependant, étant donné que la taxe d'aéroport est fonction du nombre de passagers, il n'est pas garanti qu'elle corresponde exactement aux coûts des missions de puissance publique confiées à l'exploitant de l'aéroport. La surcompensation de ces coûts conférerait un avantage économique sélectif susceptible d'affecter la concurrence et les échanges entre les États membres, comme indiqué à la section ci-dessus. Aussi la Commission invite-t-elle les autorités françaises à préciser si la taxe d'aéroport est proportionnelle aux coûts supportés par l'exploitant de l'aéroport dans l'exercice des missions susmentionnées.

246. À ce stade, la Commission conclut à la possible existence d'une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE dans la mesure où la taxe d'aéroport rétrocédée à l'aéroport excède les coûts des missions de puissance publique correspondantes.

4.2.2.2. Compatibilité de l'aide

247. Toute surcompensation des missions de puissance publique confiées à l'exploitant de l'aéroport constituerait, de toute évidence, une aide au fonctionnement pour laquelle les autorités françaises n'ont fourni aucune justification à ce jour. Compte tenu du raisonnement exposé à la section ci-dessus, la Commission a donc des doutes quant à la compatibilité de cette aide au fonctionnement avec le marché commun.
248. La Commission invite les autorités françaises à lui communiquer des informations détaillées sur les missions de puissance publique de l'aéroport, de même que sur les coûts de ces missions et leur financement et sur l'éventuelle compatibilité avec le marché commun d'une possible surcompensation de ces missions.

4.3. Les redevances par passager réduites pour les vols utilisant mp2

4.3.1. Existence d'une aide

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

a) *Avantages octroyés au moyen de ressources d'État, directement ou indirectement*

249. Comme la Cour l'a rappelé dans l'affaire Stardust⁽¹⁾ précitée, l'article 107, paragraphe 1, du TFUE englobe tous les moyens pécuniaires que les autorités publiques peuvent effectivement utiliser pour soutenir des entreprises, que ces moyens appartiennent ou non de manière permanente au patrimoine de l'État. En conséquence, même si les sommes correspondant à la mesure en cause ne sont pas de façon permanente en possession du Trésor public, le fait qu'elles restent constamment sous contrôle public, et donc à la disposition des autorités nationales compétentes, suffit pour qu'elles soient qualifiées de ressources d'État.

⁽¹⁾ Cf. Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, France / Commission, Rec. 2002 p. I-4397, point 37.

250. La CCIMP est un établissement public à caractère administratif. Elle exploite MRS, en tant que concessionnaire. Puisqu'il n'y a pas de séparation juridique entre la CCIMP et l'aéroport, les ressources dont dispose l'aéroport constituent des ressources de la CCIMP. Il faut donc déterminer si les ressources de la CCIMP constituent des ressources d'État.
251. À ce titre, la Commission observe qu'un *établissement public à caractère administratif* constitue une entité autonome, soumise à un contrôle très étroit par l'administration française. Les détails de ce contrôle sont décrits ci-dessus dans les sections. et. Dès lors, la Commission considère que les ressources de la CCIMP constituent des ressources d'État.
- b) *Imputabilité de la mesure à l'État*
252. Selon les informations à la disposition de la Commission, les Chambres de commerce et d'industrie françaises en tant qu'établissements publics de l'État, sont, pour l'essentiel, régies par la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises. Elles sont chargées de représenter les intérêts du commerce, de l'industrie et des services de leur circonscription ainsi que de développer leur espace économique.
253. Pour partie, elles remplissent une mission de service public notamment grâce à leurs centres de formalités des entreprises et à leurs centres de formations ouverts aux créateurs d'entreprises et aux salariés d'entreprises commerciales et industrielles. Pour une autre partie, elles assurent également la gestion d'infrastructures implantées dans leur ressort territorial, telles que les ports et les aéroports.
254. Leur budget est alimenté par des recettes fiscales, des contributions publiques ainsi que des ressources liées aux produits et services qu'elles rendent à leurs ressortissants. Elles peuvent également contracter des emprunts. Pour leurs dépenses, les Chambres de commerce et d'industrie sont soumises au Code des marchés publics.
255. De par leur statut d'établissement public en droit français, elles exercent leur activité sur un territoire géographique déterminé, sont dirigées par des membres élus et disposent de recettes fiscales perçues sur les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés et relèvent ainsi de la catégorie des «pouvoirs publics» au sens de la directive 2000/52/CE. La Commission considère par conséquent que les mesures adoptées par la CCIMP sont imputables à l'État étant donné que la CCIMP fait partie de l'administration publique ⁽¹⁾.
256. Même si la Commission devait établir l'imputabilité à l'État de décisions de la CCIMP en considérant la CCIMP comme une entreprise publique, elle considère à ce stade avoir plusieurs indices qui permettent d'établir l'imputabilité à l'État de la fixation des tarifs des redevances par passager inférieur pour mp2 par rapport à mp1.
257. Tout d'abord, la CCIMP est soumise à une étroite tutelle administrative, comme expliqué ci-dessus à la section. En particulier, comme décrit aux sections. et. , les tarifs aéroportuaires doivent être approuvés par les autorités de tutelle.
258. Ensuite, l'État, à travers le Conseil Régional Provence Côte d'Azur, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône et la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, est consulté sur la gestion de l'aéroport dans le cadre de la commission consultative économique de l'aéroport. La commission consultative économique de l'aéroport a été consultée, à chaque fois, préalablement à l'introduction de nouveaux tarifs de la redevance par passager et les a approuvés.
259. La Commission conclut donc à ce stade que, si les mesures de tarification susmentionnées confèrent un avantage économique au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces avantages ont été financés au moyen de ressources d'État, et que ce financement est imputable à l'État.
- 4.3.1.2. *Avantage économique*
- Position des autorités françaises; respect du principe de l'investisseur privé en économie de marché**
260. Les autorités françaises font valoir que la redevance par passager réduite réservée aux compagnies aériennes qui utilisent mp2 ne confère pas d'avantage économique car la redevance aurait été fixée en respectant le principe de l'investisseur privé en économie de marché.
261. Pour démontrer que la CCIMP s'est comportée comme un investisseur privé, les autorités françaises invoquent le fait que les redevances par passager ont été calculées de manière à couvrir l'intégralité des coûts liés à l'accueil des passagers pour l'aérogare mp2 dans la période 2006 à 2011 (cf. description ci-dessus à la section.).3.4.2 Calcul de la redevance pour mp2 par la CCIMP
262. La Commission note que si la CCIMP, investisseur public, accorde un rabais ou établit un régime de rabais de manière à réserver un traitement préférentiel à une entreprise particulière et qu'elle renonce ainsi à des ressources d'état, l'article 107, paragraphe 1, du TFUE peut trouver à s'appliquer ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Cf. Aide d'État N 563/2005 – France Aide à la compagnie Ryanair pour la ligne aérienne desservant Toulon et Londres, points 12 à 18.

⁽²⁾ Décision du 26 mai 1998 dans l'affaire NN 109/1998 Manchester Airport, United Kingdom, point 8.

263. Au contraire, la CCIMP peut accorder des rabais qui ne constituent pas des aides d'État si elle agit comme l'aurait fait un investisseur privé, c'est à dire pour des raisons commerciales. Ce serait le cas, par exemple, si ces rabais étaient accordés de manière temporaire sans introduire de discrimination entre les utilisateurs de l'infrastructure de l'aéroport et s'ils ne mettent pas en péril la viabilité de l'aéroport mais au contraire la renforcent. Quoiqu'il en soit, les rabais et ristournes devraient refléter des économies d'échelle ou d'autres économies réalisées par le gestionnaire de l'aéroport ou plus généralement être basée sur un raisonnement économique démontrant qu'il est dans l'intérêt économique de l'aéroport de les accorder⁽¹⁾.

264. Par ailleurs, des rabais entraînant une situation dans laquelle le montant des redevances d'aéroport payées par une compagnie aérienne serait inférieur au coût de fourniture du service que ces redevances rétribuent, n'auraient aucun sens d'un point de vue économique et auraient pour seule conséquence de réduire les profits ou d'augmenter les pertes du gestionnaire de l'aéroport. Dès lors, un gestionnaire d'aéroport privé agissant dans les conditions normales du marché n'accorderait pas de tels rabais. Il s'ensuit que de tels rabais confèreraient un avantage aux compagnies aériennes, que celles-ci n'obtiendraient pas dans les conditions normales du marché.

Position d'Air France

265. Air France conteste le raisonnement des autorités françaises sur deux points: Air France considère d'une part, que le calcul des coûts liés à l'accueil des passagers pour l'aérogare mp2 n'inclut pas certains éléments, tant dans la catégorie «coûts d'exploitation» que dans la catégorie «coûts d'investissement», et d'autre part, qu'un investisseur privé ne viserait pas seulement à couvrir les coûts liés à l'accueil des passagers pour l'aérogare mp2, mais aussi une partie des coûts communs aux Halls 1-4 et mp2 pour l'accueil des passagers (cf. description à la section 3.4.3 Contestation du calcul de la redevance passager pour mp2 par Air France / PriceWaterhouseCoopers).

266. On ne peut écarter l'hypothèse qu'un investisseur privé puisse être amené à fixer les redevances par passager en fonction de la qualité du service offert par un terminal. Ceci pourrait impliquer notamment qu'un investisseur privé prévoie des redevances réduites pour un terminal à bas tarif, tel que mp2.

267. Dans ce cadre, un investisseur pourrait fixer les redevances d'un terminal à bas tarif d'une manière qui lui permette de réaliser un bénéfice raisonnable voire de maximiser ce bénéfice et ainsi, de rentabiliser le capital qu'il a investi dans le terminal à bas tarif et, plus globalement, dans l'aéroport. Il pourrait notamment exiger que les revenus générés par l'aérogare mp2 – y compris les redevances par

passager – couvrent les coûts générés par l'accueil des passagers dans le terminal en question et contribue à améliorer la rentabilité de l'aéroport dans son ensemble.

Omission de certains éléments de coût dans les coûts de mp2

268. Air France formule deux types de griefs concernant l'omission de certains coûts d'exploitation, et de certains coûts d'investissement.

Griefs liés aux coûts d'exploitation

269. En ce qui concerne les coûts d'exploitation, le premier grief développé aux points et suivants concerne la répartition des coûts d'exploitation entre mp1 (92 %) et mp2 (8 %). PwC décrit, par exemple, les coûts salariaux liés à la fonction «accueil des passagers» entre mp2 et les Halls 1-4. Air France relève que 93 % de ces coûts sont affectés aux Halls 1-4, et seulement 7 % à mp2. La Commission considère que la clé de répartition soulève en effet des interrogations, notamment en vue de la répartition du trafic telle que prévue entre mp2 et les Halls 1-4, et émet donc, à ce stade, des doutes quant à la prise en compte, dans les coûts d'exploitation présentés par les autorités françaises, de l'intégralité des coûts relevant de mp2.

270. Le deuxième grief concerne la sous-occupation des Halls 1-4 créée par le transfert des activités à bas coût à mp2. Air France considère que les utilisateurs de mp2 devraient contribuer à l'augmentation des coûts par passager créée par cette sous-occupation (cf. point). La Commission considère, à ce stade, que ce grief n'est pas fondé. En effet, il semblerait que la création d'un terminal à bas tarif corresponde à la demande du marché. Dès lors, il semble normal que les compagnies aériennes qui préfèrent offrir un service plus confortable doivent assumer les coûts supérieurs générés par ce service dans leur intégralité. D'autre part, dans la mesure où la clientèle de ces compagnies aériennes est caractérisée par une «disposition à payer» plus élevée, il apparaît normal, pour un gestionnaire d'aéroport privé, de chercher à obtenir le paiement de charges plus élevées en raison du transport de cette clientèle. Le terminal mp2 étant ouvert à toutes les compagnies, Air France ou ses filiales ont le choix de changer de terminal vers un niveau de service réduit, pour une redevance moins élevée. En revanche, s'il a agi comme un investisseur privé avisé, MRS est censé avoir investi et avoir fixé le niveau relatif des redevances dans les deux terminaux de manière à obtenir le meilleur rendement du capital investi, sans introduire de discriminations entre les usagers de l'aérogare mp2 et ceux des Halls 1-4.

271. Le troisième grief (cf. point) concerne le développement des coûts prévus pour les catégories de coût «entretien», «fluides», et «nettoyage». Air France relève que ces coûts sont assumés comme étant constants, tandis que le nombre des usagers de mp2 connaîtra une forte augmentation. Ceci paraîtrait incohérent, puisque ces coûts sont normalement liés au nombre des usagers d'un terminal. La Commission invite les autorités françaises à expliquer les hypothèses sous-jacentes à cette stabilité.

⁽¹⁾ 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.

Griefs liés aux coûts d'investissement

272. Le premier grief (cf. point) concerne la valeur de l'ancien bâtiment «fret», édifié en 1964, qui a été converti en mp2. Dans le calcul présenté par les autorités françaises, la valeur de ce bâtiment a été mise à zéro, parce qu'il est complètement amorti. Air France conteste cette pratique, car le bâtiment aurait toujours une valeur économique.
273. Toutefois, il semble être de pratique commerciale courante que le propriétaire d'un bien, complètement amorti dans ses comptes, considère qu'une nouvelle affectation de ce bien ne génère aucun coût pour lui. Le principe de l'investisseur privé en économie de marché pourrait en revanche commander que le coût d'opportunité éventuellement lié à l'utilisation de l'ancien bâtiment fret soit inclus dans le calcul du rendement réclamé par un investisseur privé. En revanche, la Commission relève, à ce stade, qu'il n'est pas démontré qu'il y aurait eu d'autres usages possibles pour ce bâtiment, ni que la rentabilité que l'on pouvait attendre de tels investissements alternatifs aurait été supérieure.
274. Le deuxième grief concerne la déduction des subventions reçues par le Conseil Général. Air France considère que ces subventions ne devraient pas bénéficier uniquement aux compagnies qui utilisent mp2, mais aussi aux compagnies qui utilisent les Halls 1-4. La Commission considère à ce stade que ce grief n'est pas fondé. En effet, il semblerait que le but de la subvention est la promotion du terminal à bas coûts. Dès lors, il paraît logique que seules les compagnies à bas coût en profitent, sans préjudice de la compatibilité de ces subventions avec les règles relatives aux aides d'État.
275. La Commission estime, à ce stade, que lors de la fixation des redevances aeroportuaires, un investisseur privé prendrait en compte les coûts d'investissement qu'il doit supporter (en l'espèce, pour ce qui est des redevances par passager, les coûts générés par l'accueil des passagers dans le terminal en question) et, par conséquent, pas les coûts couverts par des aides d'État à l'investissement compatibles avec le marché commun. Comme en l'espèce la Commission a des doutes quant à la compatibilité avec le marché commun des aides à l'investissement reçues par la CCIMP, elle ne peut pas déterminer, à ce stade, si les redevances par passager couvrent tous les coûts qu'un investisseur privé aurait pris en compte. Si les aides à l'investissement se révélaient (partiellement) incompatibles avec le marché commun et si les redevances par passager n'étaient pas en mesure de couvrir les coûts couverts par ces aides, il en résulterait que les compagnies aériennes payant des redevances réduites ont bénéficié d'un avantage dont elles n'auraient pas bénéficié dans les conditions normales du marché. La Commission émet donc des doutes quant à l'imputation de montants nets pour les calculs relevant de mp2.

Imputation d'une partie des coûts communs

276. Air France considère qu'un investisseur privé imputerait une partie des coûts communs aux halls 1-4 et mp2 aux utilisateurs de mp2.

277. À ce stade, la Commission ne peut pas écarter l'hypothèse qu'un investisseur privé aurait imputé aux utilisateurs de mp2 une partie des coûts communs aux deux aéroports et invite la France et les parties tierces à commenter ce point.

Conclusion sur l'existence d'un avantage

278. La Commission considère qu'elle ne peut pas, à ce stade, exclure que le niveau de redevance par passager de mp2 confère un avantage aux compagnies aériennes qui utilisent ce terminal.

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

279. Au moins depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien ("troisième paquet") le 1^{er} janvier 1993 ⁽¹⁾, les compagnies aériennes sont en concurrence dans le marché commun. En conséquence, les aides octroyées à certaines compagnies sont de nature à affecter la concurrence et les échanges entre les États membres. De même, ces aides sont de nature à affecter la concurrence entre les aéroports

4.3.1.4. Conclusion sur l'existence d'une aide

280. La Commission conclut donc, à ce stade, que le niveau de la redevance par passager du terminal mp2 ne correspond pas au niveau qu'aurait choisi un investisseur privé en économie de marché. Il semble donc qu'il constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE en faveur des compagnies aériennes utilisant mp2. La Commission invite également la France à préciser dans quelle mesure les créances résultant de l'augmentation rétroactive des tarifs de la redevance par passager pour mp2 ont été facturées – et récupérées – à charge de compagnies aériennes concernées.

4.3.2. *Compatibilité de l'aide avec le marché commun*

281. La France considère que le tarif réduit de redevances par passager pour mp2 est conforme au comportement d'un investisseur privé. Elle n'a pas invoqué d'argument concluant à la compatibilité de la mesure avec le marché commun. Toutefois, dans le secteur de l'aviation, la Commission a consolidé sa pratique d'application de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, dans les lignes directrices de 2005. La Commission envisage ci-dessous une éventuelle compatibilité au titre d'aides au démarrage.
282. Les redevances en cause comportant une aide non notifiée, le point 85, 2^e alinéa, des lignes directrices de 2005 prévoit que le droit applicable est différent selon que l'aide a commencé à être octroyée avant ou après la publication des lignes directrices de 2005. Le tarif réduit de redevance par passager réservé aux compagnies utilisatrices du terminal mp2 a été introduit par une décision du

⁽¹⁾ Règlements (CEE) n° 2407/92, (CEE) n° 2408/92 et (CEE) n° 2409/92 (JO n° L 240 du 24.8.1992).

président de la CCIMP du 26 juillet 2006. Par conséquent, les lignes directrices de 2005 semblent s'appliquer à cette mesure.

283. Une réduction de la redevance par passager constituerait une aide au fonctionnement parce que la réduction des charges aéroportuaires réduit les coûts d'exploitation normaux de la compagnie aérienne qui en bénéficie. Les aides au fonctionnement sont généralement prohibées⁽¹⁾. Toutefois, les lignes directrices de 2005 prévoient que des aides au fonctionnement peuvent être accordées à certaines conditions, sous la forme d'aides au démarrage de nouvelles liaisons. À ce stade, la Commission doute que les redevances réduites par passager pour les vols utilisant mp2 puissent être déclarées compatibles avec le marché commun sur cette base, pour les raisons suivantes.
284. Selon le point 79, b) des lignes directrices de 2005, les aides au démarrage ne peuvent être accordées que pour des vols au départ d'aéroports de catégorie C et D. Or, Marseille est un aéroport de catégorie B.
285. Selon le point 79, c) des lignes directrices de 2005, les incitations financières au démarrage ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché commun que si elles ne s'appliquent qu'à l'ouverture de nouvelles routes ou de nouvelles fréquences. Dans le cas d'espèce, ce premier critère n'est pas rempli pour tous les routes des compagnies à bas coût qui ont été transférées à partir des Halls 1-4 vers mp2.
286. Selon les points 79, d) et 79, f) des lignes directrices de 2005, les incitations financières doivent être limitées dans le temps et dégressives. Les redevances par passager réduites pour les vols utilisant mp2 ne sont ni limitées dans le temps, ni dégressives. Il s'agit plutôt d'une réduction à caractère permanent, réservée aux compagnies aériennes qui utilisent la nouvelle aérogare.
287. Selon point le 79, e), les aides au démarrage doivent être limitées aux coûts additionnels de démarrage. Une telle limitation n'est pas prévue dans les mesures en objet.
288. La Commission émet donc des doutes quant au fait que le niveau inférieur de la redevance par passager de mp2 – dans la mesure où il constitue une aide – peut être déclaré compatible avec le marché commun.

4.4. Les redevances passagers réduites pour les vols nationaux

4.4.1. Existence d'une aide

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

289. En ce qui concerne la condition «ressources d'État», la Commission renvoie à la section. de la présente décision. En effet, l'appréciation juridique faite sur ce point pour

s'applique mutatis mutandis aux redevances par passager réduites pour les vols nationaux.

4.4.1.2. Avantage octroyé par l'aéroport de Marseille-Provence aux compagnies aériennes offrant des vols pour des destinations françaises

290. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient ensuite de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres.
291. Il faut donc vérifier si la différenciation des coûts selon la provenance ou la destination des vols pour la redevance par passager confère un avantage aux compagnies aériennes offrant des vols pour des destinations françaises, en leur permettant d'abaisser le niveau de leurs coûts d'exploitation pour des vols nationaux par rapport aux compagnies aériennes qui offrent des vols à destination de l'Union européenne.
292. La France, dans un premier temps, a fait valoir que cette différenciation se justifiait par le principe de l'adéquation des coûts. D'après ce principe, une différenciation est justifiée si elle correspond à une différence de coût.
293. Selon les autorités françaises, les passagers d'un vol à destination d'un État membre autre que la France, par rapport à ceux d'un vol à destination de la France métropolitaine, emportent en moyenne plus de bagages de soute et utilisent les installations plus longtemps. Le taux de voyageurs de type *affaires* habitués et effectuant un aller-retour dans la journée serait clairement plus important dans le dernier cas que dans le premier. L'accueil des passagers en provenance d'un autre État membre nécessiterait donc un dimensionnement des aéro-gares plus important que si seul du trafic domestique était reçu⁽²⁾.
294. Dans un deuxième temps, les autorités françaises ont soumis une analyse des coûts pour MRS, qui démontre que les coûts pour la fonction «passagers» sont les mêmes pour les vols domestiques et les vols à l'intérieur de la zone Schengen. Les autorités françaises ont aussi informé la Commission que la CCIMP envisageait de mettre fin à la différenciation entre les vols domestiques d'un côté et les vols à l'intérieur de la zone Schengen de l'autre côté⁽³⁾.
295. À ce stade, la Commission exprime des doutes sur la justification par l'adéquation des coûts, de la différenciation de la redevance par passager selon la destination nationale ou intra-UE d'un vol. Elle se rallie à la seconde analyse des coûts fournie par les autorités françaises démontrant qu'il n'y a pas de différence des coûts pour la fonction «passagers» entre les vols domestiques et les vols à l'intérieur de l'espace Schengen.

⁽¹⁾ Voir par exemple arrêt du Tribunal de première instance du 4 septembre 2009 dans l'affaire T-211/05, Italie/Commission, Recueil 2009, p. II-2777, point 173.

⁽²⁾ Cf. lettre des autorités françaises du 24 août 2006, p. 3.

⁽³⁾ Cf. lettre des autorités françaises du 11 mai 2007, p. 3 et Annexe 2.

296. Il a été établi par la jurisprudence de la Cour que les charges aéroportuaires ne doivent pas établir une pratique discriminatoire, qu'elle soit directe ou indirecte. L'arrêt de la Cour en question concernait l'application de taxes aéroportuaires plus importantes pour les vols intra-UE que pour les vols nationaux au Portugal. La Cour a décidé qu'il est incompatible avec la libre prestation des services de transport aérien définie à l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 2408/92 de prévoir une telle discrimination si elle n'est pas justifiée par des raisons impérieuses d'intérêt général, nécessaire et proportionnée⁽¹⁾. Plus généralement, des rabais établis sur la distinction entre les vols domestiques et les autres vols à l'intérieur de l'Union apparaissent en infraction par rapport aux règles du marché intérieur. Si ces rabais contenaient des éléments d'aide, ces aides seraient dans tous les cas incompatibles avec le marché commun pour cette seule raison.

297. La Commission note que les autorités françaises ont admis que la différence entre les services rendus aux passagers de vols intra-UE et ceux rendus aux voyageurs qui se déplacent entre deux aéroports situés en France n'était pas justifiée par une analyse de coûts claire. Considérant que le tarif européen est 100 % plus élevé que le tarif national, la Commission doute en effet que cette différenciation des coûts soit proportionnée et nécessaire.

298. La Commission conclut donc à ce stade que la redevance par passager pour des vols nationaux semble conférer un avantage aux compagnies aériennes qui opèrent des vols à l'intérieur de la France.

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

299. Les redevances par passager réduites pour les vols nationaux réduisent les coûts d'exploitation des compagnies aériennes en question pour les vols nationaux. Au moins depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien ("troisième paquet") le 1^{er} janvier 1993⁽²⁾, les compagnies aériennes sont en concurrence dans le marché commun.

300. Par conséquent, ces réductions confèrent aux compagnies bénéficiaires un avantage qui affecte la concurrence avec les compagnies exploitant principalement ou exclusivement des lignes internationales. Par ailleurs, cet avantage est susceptible d'affecter la concurrence avec d'autres modes de transport, en particulier le TGV sur certaines destinations.

4.4.1.4. Conclusion sur l'existence d'une aide

301. La Commission conclut donc à ce stade que les redevances par passager réduites pour les vols nationaux sont de nature à constituer des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

4.4.2. Compatibilité avec le marché commun

302. Les redevances en cause comportent une aide non notifiée. Les redevances par passager réduites pour les vols nationaux ont été approuvées par les autorités françaises annuellement, comme prévu par l'article R 224-4-1 du code de l'aviation civile. Il s'ensuit que selon le point 85, 2^e alinéa, des lignes directrices de 2005, ces lignes directrices ne sont applicables que pour les tarifs de redevance approuvés par les autorités françaises après leur entrée en vigueur, c'est-à-dire pour les tarifs pour l'année 2006 et pour l'année 2007.

4.4.2.1. Tarifs de redevances approuvés avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

303. À ce stade, la Commission ne peut déceler un objectif d'intérêt commun qui pourrait justifier une redevance par passager réduite pour les vols nationaux et les autorités françaises n'ont pas fourni d'argument en ce sens. Par conséquent, la Commission estime à ce stade que, dans la mesure où ces redevances constituent une aide, l'aide en question est incompatible avec le marché commun.

4.4.2.2. Tarifs de redevances approuvés après l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005

304. L'appréciation juridique développée à la section s'applique 4.3.2 *mutatis mutandis* aux redevances par passager réduites pour les vols nationaux. Par conséquent, la Commission doute que les redevances par passager réduites pour les vols nationaux puissent être déclarées compatibles avec le marché commun en ce qui concerne les tarifs de redevance approuvés après l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005.

4.5. L'aide au démarrage

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

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

305. En ce qui concerne la condition «ressources d'État et imputabilité de la mesure à l'État», la Commission renvoie à la section 4.3.1.1. *Ressources d'État et imputabilité à l'État* de la présente décision. En effet, l'appréciation juridique faite sur ce point pour *Les redevances par passager réduites pour les vols utilisant mp2 s'applique mutatis mutandis* à l'aide au démarrage.

4.5.1.2. Avantage économique sélectif octroyé par la CCIMP

306. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient ensuite de déterminer si les entreprises bénéficiaires reçoivent un avantage économique qui leur évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever leurs ressources financières propres.

⁽¹⁾ Cf. Arrêt de la Cour du 26 juin 2001 (Commission européenne vs. République portugaise, Recueil 2001, p. I-4845), Voir aussi affaire C-266/96 *Corsica Ferries France SA and others* Recueil 1998, p. I-3949.

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

307. Un investisseur privé est autorisé à octroyer des rabais pour des raisons commerciales, par exemple s'ils sont de durée limitée ou n'engendrent aucune discrimination entre les utilisateurs des infrastructures de l'aéroport, et s'ils ne mettent pas en péril la viabilité économique de ce dernier, mais au contraire la renforcent. En tout état de cause, les rabais et ristournes doivent refléter des économies d'échelle ou d'autres économies de coûts pour l'exploitant de l'aéroport ou se fonder sur un raisonnement économique démontrant qu'il est dans l'intérêt économique de l'exploitant de l'aéroport de les octroyer ⁽¹⁾.
308. Par ailleurs, les remises entraînant une situation dans laquelle les redevances d'aéroport payées par les compagnies aériennes seraient inférieures au coût du service sous-jacent fourni par l'aéroport à ces compagnies n'auraient aucun sens d'un point de vue économique puisqu'elles auraient pour seul effet d'augmenter les pertes de l'exploitant de l'aéroport. Un exploitant d'aéroport privé ne les accorderait donc pas dans les conditions normales du marché. Il s'ensuit que de telles remises confèreraient aux compagnies aériennes un avantage qu'elles n'obtiendraient pas dans les conditions normales du marché.
309. En conséquence, en l'espèce, la Commission doit établir si l'aide au démarrage est ou non conçue d'une manière telle qu'elle n'a pas de justification économique, c'est-à-dire si un exploitant d'aéroport privé exerçant ses activités dans les conditions normales du marché aurait ou non mis en place un tel système de rabais et ristournes.
310. D'une part, l'aide au démarrage est consentie de manière transparente et non discriminatoire à toutes les compagnies aériennes qui utilisent MRS.
311. D'autre part, la Commission fait observer qu'il est difficile de savoir si et dans quelle mesure les rabais et ristournes accordés sur les redevances d'aéroport ont été fixés directement par rapport aux coûts d'exploitation des infrastructures de l'aéroport et des services fournis. Dans ce contexte, la Commission note que selon le rapport annuel 2009 de l'aéroport MRS, la rentabilité de l'aéroport ne semble pas garantie (voir section 2.1).
312. Cependant, la Commission n'est pas en mesure de conclure à l'absence d'avantage à ce stade, pour les raisons suivantes:
- elle ne dispose, à ce stade, d'aucun plan d'affaires démontrant de manière claire et univoque que l'aide au démarrage rapporte à l'aéroport plus qu'elle ne lui coûte;
 - elle ne dispose pas, à ce stade, d'informations détaillées sur la rentabilité de MRS.
313. Par conséquent, elle invite la France ainsi que les parties tierces à lui fournir toute information utile à ce regard, y compris l'information sur la prise en compte des subventions à l'investissement et les contributions de fonctionnement.
- 4.5.1.3. Affectation des échanges intra-UE et de la concurrence
314. L'aide au démarrage réduit pendant les premières années d'exploitation d'une nouvelle liaison au départ de MRS, les coûts d'exploitation des compagnies aériennes en question. Au moins depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien («troisième paquet») le 1^{er} janvier 1993 ⁽²⁾, les compagnies aériennes sont en concurrence dans le marché commun. Par conséquent, l'aide au démarrage entraîne une distorsion de la concurrence entre les compagnies aériennes et affecte les échanges entre États membres.
- 4.5.1.4. Conclusion sur l'existence d'une aide
315. La Commission conclut donc à ce stade sur le fait qu'elle a des doutes quant au respect du principe de l'investisseur privé en économie de marché. S'il s'avère que la CCIMP n'a pas agi comme un investisseur privé en économie de marché, la Commission considère à ce stade que toutes les autres conditions de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont remplies.
- 4.5.2. Compatibilité avec le marché commun
- 4.5.2.1. Mesure applicable du 15 février 2005 au 31 juillet 2009
316. L'aide au démarrage mentionnée à la section (du 15 février 2005 au 31 juillet 2009) a été instituée par une décision de la CCIMP du 7 septembre 2004; elle est applicable depuis le 15 février 2005.
317. Il s'ensuit que les lignes directrices de 2005 ne sont pas applicables aux aides au démarrage.
318. Dans le présent cas, la Commission devrait donc appliquer directement l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE pour évaluer la compatibilité de la mesure.
319. MRS est un aéroport de catégorie B. La France devrait démontrer que la promotion des routes à partir de Marseille contribue à un objectif d'intérêt commun alors que cette catégorie d'aéroport ne devrait pas, en principe, compter sur le soutien des autorités publiques pour financer le développement de son activité. La France n'a pas, à ce stade, mis en avant l'existence d'un objectif d'intérêt commun, ni de circonstances exceptionnelles justifiant l'intervention des pouvoirs publics.

⁽¹⁾ 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.

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

320. La Commission note que l'aide porte sur une composante relativement mineure des charges aéroportuaires, qui ne représente qu'environ [...] (*) euro (d'après les calculs de la Commission) respectivement [...] (*) euro (d'après les calculs de PwC) par passager (cf. section ci-dessus). Elle note également que l'aide est dégressive (90 % de réduction dans la première année, 50 % dans la deuxième année) et limitée à une période de deux ans.
321. Par ailleurs, l'aide ne s'accompagne d'aucune obligation de maintenir la ligne nouvellement créée au-delà de la durée de l'aide.
322. L'aide au démarrage est ouverte à toutes les compagnies aériennes qui ouvrent de nouvelles routes au départ de MRS. Les conditions pour obtenir l'aide au démarrage ont été publiées. Dès lors, la Commission considère que l'aide au démarrage est non discriminatoire et transparente.
323. Les conditions pour l'octroi de l'aide au démarrage prévoient des sanctions si elles ne sont pas respectées.
324. Comme expliqué au point, les montants de l'aide sont relativement faibles, et l'aide est limitée dans le temps et dégressive. En plus, elle est ouverte à toutes les compagnies aériennes. Toutefois la Commission invite les parties tierces à se prononcer sur cet aspect.

4.5.2.2. Conclusion

325. La Commission doute à ce stade que l'aide au démarrage contribue à un objectif d'intérêt commun, MRS étant un aéroport de catégorie B, et doute que l'aide soit proportionnelle et ait un effet d'incitation.

4.5.2.3. Mesure applicable depuis 1^{er} février 2010

326. Cette mesure ayant été introduite après la date de publication de lignes directrices de 2005, ces dernières sont applicables à cette mesure.
327. Compte tenu des conditions fixées au point 79 des lignes directrices a) – l), la Commission observe que:

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

La Commission invite les autorités françaises à lui indiquer si la mesure en cause bénéficie à des transporteurs détenteurs d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée en application du règlement n° 1008/2008.

- (b) *Les aides doivent être versées pour des routes reliant un aéroport régional des catégories C et D à un autre aéroport de l'Union. Les aides pour des routes entre aéroports nationaux (catégorie B) ne pourraient être envisagées qu'à titre*

exceptionnel dans des situations dûment motivées, notamment si l'un des deux aéroports est situé dans une région défavorisée

MRS est un aéroport de catégorie B. L'aide au démarrage ne peut donc être approuvée que si la France démontre que des circonstances exceptionnelles ont pour conséquence que la promotion des routes à partir de Marseille contribue à un objectif d'intérêt commun. La France n'a pas, à ce stade, mis en avant l'existence de telles circonstances exceptionnelles.

- (c) *L'aide ne doit être accordée qu'en relation avec l'ouverture de nouvelles liaisons ou de rotations supplémentaires sur des liaisons existantes. Elles ne doivent en particulier pas entraîner un détournement de trafic non justifié par rapport à la fréquence et à la viabilité de services existants au départ d'un autre aéroport situé dans une même ville, une même conurbation ou un même système aéroportuaire, servant la même destination ou une destination comparable selon les mêmes critères. Une nouvelle route aérienne ne peut pas non plus bénéficier d'aide au démarrage si cette route est déjà exploitée par un service ferroviaire à grande vitesse comparable selon les mêmes critères*

Afin de bénéficier de cette mesure, des nouvelles lignes exploitées doivent être 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. De plus, elles ne peuvent pas avoir été exploitées 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.

De ce qui précède, il ne ressort pas clairement, si des détournements du trafic aérien ou ferroviaire à grande vitesse existent. La Commission invite les autorités françaises à présenter des informations détaillées sur ce point.

- (d) *Viabilité à terme et dégressivité dans le temps*

L'aide est limitée dans le temps à trois ans et dégressive. Par contre, il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un plan d'affaires ait été soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de toutes les lignes ayant bénéficié de l'aide au démarrage.

- (e) *Compensation des coûts additionnels au démarrage: le montant de l'aide doit être strictement lié aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence et que l'opérateur n'aurait pas à supporter à un rythme de croisière*

Les rabais étant accordés sur les redevances d'aéroport, le financement ne se limite donc pas aux coûts additionnels de démarrage qui sont liés au lancement de la nouvelle route ou fréquence. Au stade actuel,

la Commission ne peut exclure que les rabais soient accordés pour financer des coûts d'exploitation courants. Compte tenu des éléments qui précèdent, la Commission doute du respect de cette condition.

- (f) *Intensité et durée: l'aide dégressive peut être accordée pour une durée maximale de trois ans. Le montant de l'aide ne peut dépasser, chaque année, 50 % du montant des coûts éligibles de cette année, et sur la durée de l'aide, une moyenne de 30 % des coûts éligibles. En tout état de cause, la durée pendant laquelle l'aide au démarrage est accordée à une compagnie devra rester inférieure de manière substantielle à la durée pendant laquelle celle-ci s'engage à exercer ses activités au départ de l'aéroport considéré, tel qu'indiqué dans le plan d'affaires requis au point 79, i)*

Comme déjà mentionné ci-dessus, l'aide n'est pas en relation avec les coûts éligibles. La Commission a donc des doutes sur le fait que l'intensité soit respectée.

En outre, l'aide ne s'accompagne d'aucune obligation de maintenir la ligne nouvellement créée au-delà de la durée de l'aide. La Commission émet donc des doutes quant au respect de cette condition.

- (g) *Lien avec le développement de la ligne: le versement de l'aide doit être lié au développement effectif du nombre de passagers transportés. Afin de préserver à l'aide son caractère incitatif et d'éviter le déplacement des plafonds, le montant unitaire par passager devrait par exemple être dégressif avec l'augmentation effective du trafic*

L'aide est octroyée sous forme de réduction des redevances d'atterrissage, balisage et stationnement. Elle est liée au nombre de vols. Elle est donc indirectement liée au nombre de passagers, de telle sorte qu'un coefficient d'utilisation plus élevé et, partant, un plus grand nombre de passagers, entraîne une diminution du montant de l'aide par passager.

- (h) *Attribution non discriminatoire: toute entité publique qui envisage d'octroyer à une compagnie, via un aéroport ou non, des aides au démarrage d'une nouvelle route doit rendre son projet public dans un délai suffisant et avec une publicité suffisante pour permettre à toutes les compagnies intéressées de proposer leurs services*

L'aide au démarrage est ouverte à toutes les compagnies aériennes qui ouvrent des nouvelles routes au départ de MRS. Les conditions pour obtenir l'aide au démarrage ont été publiées. Dès lors, la Commission considère que l'aide au démarrage et non-discriminatoire et transparente.

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

Comme constaté auparavant (point d), il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un plan d'affaires ait été

soumis au préalable pour examiner la viabilité à terme de la mesure et son impact sur des routes concurrentes.

- (j) *Publicité: il ne ressort pas des pièces du dossier que les autorités françaises prévoient de publier la liste des routes subventionnées, avec pour chacune l'indication de la source de financement public, la compagnie bénéficiaire, le montant des aides versées et le nombre de passagers concernés.*
- (k) *Recours: il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de recours soit prévu au niveau de l'État membre (outre les recours judiciaires prévus par les directives dites «marchés publics» 89/665/CEE et 92/13/CEE ⁽¹⁾) pour remédier à toute discrimination qui se produirait dans l'octroi des aides.*
- (l) *Sanctions: il ne ressort pas des pièces du dossier qu'un mécanisme de recours soit prévu.*

328. À la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes, au vu des critères établis dans les lignes directrices de 2005, sur la compatibilité avec le traité de l'aide d'État concernée.

4.6. Aide au stationnement (réduction sur la redevance de stationnement de nuit)

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

329. L'appréciation de l'existence d'une aide est identique à celle effectuée pour la mesure précédente (voir la section 4.5.1). Cette mesure est financée par des ressources d'État, est imputable à l'État, affecte les échanges entre les États membres et risque de créer des distorsions de concurrence.

330. Selon la pratique décisionnelle constante de la Commission ⁽²⁾, un rabais sur des redevances aéroportuaires pourrait être accordé conformément au principe de l'investisseur privé en économie de marché. Ce rabais peut être octroyé en vue d'inciter une compagnie aérienne à établir des activités à MRS et en espérant accroître le chiffre d'affaires de l'aéroport dans d'autres domaines d'activité connexes, par exemple grâce à d'autres redevances aéroportuaires ou au commerce et au stationnement des véhicules des voyageurs à l'aéroport.

⁽¹⁾ Directive 89/665/CE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux (JO L 395 du 30.12.1989, p. 33). Directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 76 du 23.3.1992, p. 14).

⁽²⁾ Décisions de la Commission dans les affaires NN 109/98 Manchester Airport; C 76/2002 Aéroport de Charleroi, 2004/393/CE, (JO L 137 du 30.4.2004, p. 1), point 139; et NN 26/2009 - Grèce - Agrandissement de l'aéroport de Ioannina.

331. Dans le cas présent, l'aide au stationnement de nuit est offerte de manière non discriminatoire à toutes les compagnies aériennes qui garent leurs avions à l'aéroport au moins pendant 6 heures pendant la nuit. L'aide au stationnement de nuit est limitée au montant de la redevance pour le stationnement compris entre 22h et 6h.

332. Selon le rapport annuel 2009 de l'aéroport MRS, la rentabilité de l'aéroport ne semble pas garantie (voir section 2.1).

333. La Commission n'est pas en mesure de conclure à l'absence d'avantage à ce stade, car elle ne dispose d'aucun plan d'affaires démontrant de manière claire et univoque que l'aide au stationnement de nuit rapporte à l'aéroport plus qu'elle ne lui coûte:

334. À ce stade, la Commission a des doutes sur le fait que la réduction de la redevance de stationnement de nuit respecte le critère de l'investisseur averti en économie de marché. S'il s'avère que la CCIMP n'a pas agi comme un investisseur privé en économie de marché, la Commission considère à ce stade que toutes les autres conditions de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont remplies.

4.6.2. Compatibilité avec le marché commun

335. Vu que cette mesure a été introduite après la date de publication de lignes directrices de 2005, elles sont applicables à cette mesure.

336. Une diminution des redevances de stationnement de nuit a pour effet d'alléger les coûts d'exploitation que les bénéficiaires de la mesure auraient à supporter dans l'exercice de leurs activités quotidiennes. Il s'agit par conséquent d'une aide au fonctionnement.

337. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché commun qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.

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

339. Conformément au point 63 des lignes directrices de 2005, les aides au fonctionnement peuvent aussi être déclarées compatibles sur la base de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE si elles respectent certaines conditions qui assurent qu'elles sont nécessaires pour l'exploitation d'un service d'intérêt économique général et n'affectent pas le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt de l'UE.

340. Les autorités françaises n'ont toutefois fourni aucune information sur d'éventuels services d'intérêt économique général liés à cette aide. La Commission émet donc de sérieux doutes quant à la compatibilité de cette aide au fonctionnement avec le marché commun.

4.7. L'aide «marketing»

341. Selon la CCIMP, la seule aide «marketing» qui ait été accordée l'a été au profit de BMI Baby, pour un montant de [<200 000](*) euros. Cette participation avait été fixée à 3 euros/passager la 1^{ère} année, à 2,75 euros/passager la 2^e année et à 2,5 euros/passager la 3^e année. La CCIMP prétend que ce montant constitue, en tout état de cause, une aide *de minimis* au sens du règlement n° 1998/2006⁽¹⁾ (ci-après le «règlement de *minimis*»).

342. La Commission fait observer que l'article 1^{er} du règlement *de minimis* n'exclut nullement les mesures bénéficiant aux compagnies aériennes de son champ d'application. Son article 2 définit les critères qu'une aide doit satisfaire pour être considérée comme une aide *de minimis*. Le montant brut total des aides *de minimis* octroyées à une même entreprise ne peut excéder 200 000 EUR sur une période de trois exercices fiscaux. En outre, les aides *de minimis* ne peuvent pas être cumulées avec des aides d'État pour les mêmes dépenses admissibles.

343. L'aide «marketing» accordée à BMI Baby s'élevant à [<200 000](*) euros sur une période de 3 ans, de toute évidence, elle n'excède pas 200 000 euros. Cependant, la Commission ignore à ce stade si BMI Baby a perçu d'autres aides d'État pour les mêmes dépenses admissibles. En conséquence, elle invite les autorités françaises ainsi que tout tiers intéressé à lui communiquer si BMI Baby a bénéficié d'autres avantages en rapport avec les nouvelles lignes pour lesquelles elle a perçu l'aide «marketing», et si elle respecte l'ensemble des conditions du règlement *de minimis*.

4.8. Le contrat de prestation de service avec Airport Marketing Services

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

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

344. En ce qui concerne la condition «ressources d'État», la Commission renvoie à la section. de la présente décision. En effet, l'appréciation juridique faite sur ce point pour s'appliquer 4.3.1.1 Ressources d'État et imputabilité à l'État Les redevances par passager réduites pour les vols utilisant *mutatis mutandis* au contrat avec Airport Marketing Services (AMS).

⁽¹⁾ 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, 28.12.2006, p. 5).

345. Il est cependant à noter que le contrat AMS n'a pas été soumis à la Cocoéco, ni aux autorités de tutelle pour approbation. Cependant, comme expliqué ci-dessus à la section 4.5.1.1, la CCIMP fait partie des pouvoirs publics.

4.8.1.2. Avantage économique spécifique et principe de l'investisseur privé en économie de marché

346. Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, pour être considérée comme une aide d'État, une mesure doit favoriser «certaines entreprises ou certaines productions». En l'espèce, la Commission observe que le contrat conclu avec AMS ne concerne qu'AMS. Aucune autre entreprise ne s'est vu proposer un tel contrat. Il a donc un caractère sélectif au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

347. Afin de déterminer si le contrat avec AMS a été accordé aux conditions normales du marché, la Commission doit examiner si dans des circonstances similaires, un exploitant d'aéroport privé exerçant ses activités dans les conditions normales d'une économie de marché aurait conclu des accords commerciaux analogues ou identiques à ceux conclus par la CCIMP.

348. Conformément aux principes établis dans la jurisprudence, la Commission doit comparer le comportement de la CCIMP avec celui d'un opérateur en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité⁽¹⁾. La CCIMP affirme avoir agi rationnellement lorsqu'elle a choisi l'offre la moins coûteuse pour les services de marketing en cause et indique qu'un seuil de rentabilité pour les services fournis dans le cadre de ce contrat était prévisible au terme de 3 ans.

349. La Commission note, cependant, que le plaignant a produit différentes offres de prix concernant les services de marketing. Ces dernières indiquent que des services de marketing similaires auraient pu être acquis pour [...] (*) d'euros au lieu des [...] (*) d'euros convenus avec AMS. En particulier, le plaignant mentionne une offre de prix du site *viamichelin.com* s'élevant seulement à [...] (*) euros, alors que la CCIMP juge les services de ce site plus coûteux que ceux offerts par AMS. Il est difficile de déterminer laquelle de ces informations contradictoires est exacte.

350. Aussi la Commission invite-t-elle les autorités françaises et les tiers à transmettre leurs observations sur cette divergence de vues.

351. À ce stade, la Commission n'est pas en mesure de conclure à l'absence d'avantage, car elle ne dispose d'aucun plan d'affaires démontrant de manière claire et univoque que le contrat avec AMS rapporte à l'aéroport plus qu'il ne lui coûte.

4.8.1.3. Distorsion de la concurrence et affectation des échanges

352. Le raisonnement suivi pour l'aide au démarrage et l'aide au stationnement de nuit est également applicable en l'occurrence, à la différence près que le contrat en cause avec AMS a été exclusivement conclu avec cette dernière, qui est une filiale de Ryanair.

4.8.1.4. Conclusion sur l'existence d'une aide

353. S'il s'avère que la CCIMP n'a pas agi comme un opérateur privé en économie de marché, la Commission considère à ce stade que toutes les autres conditions de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont remplies.

4.8.2. Compatibilité avec le marché commun

354. Vu que le contrat a été conclu le 19 mai 2006, cette mesure a été introduite après la date de publication des lignes directrices de 2005 qui sont donc applicables à cette mesure.

355. Un prix supérieur à ceux du marché aurait pour effet d'améliorer la position financière d'AMS et de sa société mère Ryanair.

356. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché commun qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.

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

358. Conformément au point 63 des lignes directrices de 2005 concernant le secteur de l'aviation, les aides au fonctionnement peuvent aussi être déclarées compatibles avec le marché commun sur la base de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE si elles respectent certaines conditions qui assurent qu'elles sont nécessaires pour l'exploitation d'un service d'intérêt économique général et n'affectent pas le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt de l'UE.

359. Par ailleurs, la Commission n'a pas identifié d'objectif d'intérêt commun qui justifierait la compatibilité du contrat AMS avec le marché intérieur, directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE.

⁽¹⁾ Arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie/Commission («Alfa Romeo»), Recueil 1991, p. I-1603, point 20 et arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-296/97, Alitalia/Commission, Recueil 2000, p. II-3871, point 84.

360. La Commission fait observer que les autorités françaises n'ont fourni aucune information sur d'éventuels services d'intérêt économique général liés à cette aide, ni sur l'éventuelle compatibilité de cette dernière avec le marché commun sur la base de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE. La Commission émet donc de sérieux doutes quant à la compatibilité de cette aide au fonctionnement avec le marché commun.

4.9. Principe de l'investisseur averti en économie de marché - le plan d'affaires de la CCIMP pour mp2

361. La CCIMP a produit plusieurs simulations de plan d'affaires de mp2, établies à différentes occasions entre 2004 et 2006 qui démontreraient que CCIMP s'est comporté en investisseur avisé en économie de marché. En effet, ces plans d'affaires présentent un taux de rendement interne supérieur à [6,5-9](*) %. Selon les autorités françaises, ce taux correspond à un taux de rémunération du capital investi satisfaisant pour un investisseur privé pour ce type de projet. Autrement dit, le projet présente une valeur actuelle nette (VAN) positive.

362. Comme expliqué précédemment, Air France – sur la base du deuxième rapport PwC – exprime plusieurs griefs quant à, la méthodologie adoptée pour établir ces plans d'affaires. La Commission estime également à ce stade,

363. que des plans d'affaires basés sur des flux nets de subventions reçues pourraient sous-évaluer le montant des investissements à rentabiliser et le coût de leur financement et d'exploitation et, par conséquent, surévaluer leur rentabilité.

364. que l'ajout au titre de la dernière année de la simulation, du montant de la VNC des investissements réalisés en cours de période, a une influence significative sur tous les calculs de TRI et VAN du projet et ne semble pas justifié dans le cadre d'une étude de cash flow.

365. que le taux d'actualisation de [6,5-9](*) % utilisé pour calculer la VAN – supposé qui correspondre au coût du capital requis par un investisseur privé pour un tel projet – ne semble pas suffisamment justifié.

366. que l'augmentation du montant des «autres redevances» de [...](*) % entre deux simulations en dépit de la diminution du nombre de passagers de [...](*) % suscite des interrogations.

367. que la proportion des charges d'exploitation allouées à l'aérogare mp2 [...](*) % des charges globales dans le scénario «avec aérogare mp2») suscite également des questions alors que mp2 est censée représenter [...](*) % du trafic de MRS.

368. que l'absence d'augmentation des charges externes dans la simulation de mai 2006 ayant pour objet de quantifier l'impact des mesures d'incitation à la création de nouvelles lignes suscite également des doutes sur les hypothèses prises en compte dans les scénarios avec et sans mp2.

369. que les chiffres – TRI inférieur à [6,5-9](*) % et VAN négative – extraits de la simulation présentée au conseil de l'aéroport du 15 novembre 2005 et prenant en compte les «aides au démarrage de nouvelles lignes» et le contrat publicitaire AMS suscite des doutes majeurs sur la rentabilité du projet.

370. À ces griefs, la Commission ajoute les doutes énumérés ci-après.

371. Premièrement, la Commission s'interroge sur les raisons qui ont amené la CCIMP à revoir successivement et de manière significative les estimations de fréquentation (Pax) de l'aérogare mp2, sur une période relativement courte et avant même son entrée en service.

372. Deuxièmement, la Commission s'interroge sur l'opportunité d'une approche globale - contributive selon les termes de PwC – qui, à défaut d'une explication détaillée des hypothèses sous-jacentes des modèles «avec» et «sans» mp2, apparaît sensible à des influences étrangères à mp2 comme le report d'investissements ou l'augmentation d'un budget marketing.

373. Troisièmement, même en faisant abstraction de la simulation présentée au conseil de l'aéroport du 15 novembre 2005, le TRI présenté a diminué au fur et à mesure et s'est rapproché du taux de [6,5-9](*) % supposé requis par un investisseur privé. La rentabilité du projet semble donc pouvoir être mise en cause par des variations ou rectifications limitées des hypothèses sous-jacentes.

374. Quatrièmement, les revenus de la taxe d'aéroport semblent être reversés intégralement à l'aéroport. La Commission s'interroge sur le sort d'éventuels surplus des montants reçus par rapport aux dépenses encourues qui auraient pu être pris en compte dans le plan d'affaires.

375. À ce stade, la Commission exprime donc des doutes concernant les simulations fournies et par conséquent, sur la conformité du comportement de la CCIMP au principe de l'investisseur avisé en économie de marché.

376. La Commission appelle également les autorités françaises ainsi que les tiers intéressés à fournir des commentaires

377. sur l'opportunité de choisir une approche de l'investisseur privé basée sur des coûts totaux ou marginaux, coûts évitables ou attribuables, variables ou moyens.

378. sur les prix de marché à prendre en compte, le cas échéant, pour évaluer le comportement de la CCIMP dans ses relations avec les compagnies aériennes lorsqu'elle a mis en place les différentes mesures faisant l'objet de la présente décision, ou alternativement pour composer ou modifier le paquet de services offerts et décider de leur niveau de rémunération.

4.10. Principe de l'investisseur averti en économie de marché appliqué conjointement aux autorités publiques qui interviennent dans le financement de l'aéroport

379. Comme rappelé dans l'arrêt Charleroi⁽¹⁾, le Tribunal estime que la Commission doit appliquer le principe de l'investisseur en économie de marché conjointement au gestionnaire de l'aéroport et, le cas échéant, à l'État ou aux autres autorités publiques qui contrôlent le gestionnaire de l'aéroport et interviennent dans son financement (qu'il s'agisse de la gestion journalière ou de la construction d'infrastructures). Sur la base des informations à sa disposition, la Commission n'a aucun élément permettant de conclure, si l'ensemble des mesures décrites dans la présente décision devait être évalué à la lumière du principe de l'investisseur avisé en économie de marché, que le niveau de la rémunération attendue par les autorités publiques (en leur qualité d'investisseur) et par la CCIMP serait tel qu'un investisseur privé en économie de marché aurait adopté les mêmes mesures. Par ailleurs, cette approche ne serait pas applicable à la rétrocession des taxes d'aéroport car il s'agit, selon les dires des autorités françaises, de la collecte d'un impôt suivi de son versement au gestionnaire de l'aéroport en compensation de coûts liés à l'exercice de missions régaliennes.
380. La Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à fournir toute information utile permettant d'effectuer cette évaluation. En particulier, dans la mesure où l'aéroport n'a pas de personnalité juridique distincte de la CCIMP, il est demandé aux autorités françaises de fournir des renseignements sur les flux financiers de la CCIMP vers l'État au sens large en rapport avec l'exploitation de l'aéroport; la méthode utilisée pour

évaluer la rentabilité des fonds affectés par la CCIMP à l'activité économique de l'aéroport ainsi que d'éventuels plans d'affaire établis avant l'octroi de subsides ou de fonds «propres».

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de l'aide/la mesure dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

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

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

⁽¹⁾ Arrêt du Tribunal du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/ Commission, Rec. 2008 p. II-3643, points 59 et 60.