

## V

(Ogłoszenia)

## POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA EUROPEJSKA

## POMOC PAŃSTWA – FRANCJA

**Pomoc państwa SA.47970 (2017/C) – Pomoc na rzecz portu lotniczego Béziers i przedsiębiorstwa Ryanair****Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2021/C 60/02)

Pismem z dnia 3 marca 2020 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu, Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, dotyczącego wyżej wspomnianego środków pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i towarzyszącego mu pisma na następujący adres lub numer faksu:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State Aid Greffe  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË  
Faks + 32 22961242  
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

## TEKST STRESZCZENIA

**Procedura**

Pismem z dnia 20 marca 2017 r. Komisja otrzymała skargę dotyczącą potencjalnej pomocy udzielanej od 2007 r. przez lokalne organy publiczne na rzecz przedsiębiorstwa Ryanair w związku z jego działalnością w porcie lotniczym Béziers. W skardze wspomniano również o wsparciu finansowym rzekomo otrzymywanym przez kolejne podmioty zarządzające portem lotniczym, mianowicie Izbę Handlowo-Przemysłową Béziers (zwaną dalej „CCIB”) w latach 2007–2009 oraz Syndicat mixte Aéroport Béziers-Cap d’Agde – Hérault Occitanie od 2009 do 2020 r.

Pismem z dnia 24 marca 2017 r. Komisja przesłała władzom francuskim wersję skargi nieobjętą klauzulą poufności i wezwała je do przedstawienia wyjaśnień w odniesieniu do środków, których dotyczyła skarga. Władze francuskie udzieliły odpowiedzi w pismach z dnia 29 września 2017 r., 28 listopada 2017 r. oraz 29 stycznia 2018 r.

Pismami z dnia 17 grudnia 2018 r. i 27 czerwca 2019 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dodatkowe informacje. Władze francuskie przesyłały swoje odpowiedzi odpowiednio w pismach z dnia 24 kwietnia 2018 r. i 16 września 2019 r.

### **Opis środków pomocy, w odniesieniu do której Komisja wszczyna postępowanie**

Po przeanalizowaniu dostępnych informacji Komisja doszła do wniosku, że konieczne jest wszczęcie formalnego postępowania wyjaśniającego w celu zbadania wszystkich wkładów finansowych dokonanych przez poszczególne organy publiczne na rzecz kolejnych operatorów portu lotniczego Béziers w latach 2008–2020. Formalne postępowanie wyjaśniające wszczęto również w celu oceny potencjalnej pomocy przyznanej przedsiębiorstwu Ryanair przez port lotniczy Béziers w ramach kilku umów marketingowych i umów o świadczenie usług portu lotniczego zawartych w latach 2007–2020.

Po pierwsze, organy zarządzające portem lotniczym Béziers skorzystały w latach 2008–2020 z pomocy operacyjnej w wysokości około [...] (\*) EUR.

Po drugie, port lotniczy Béziers zawarł szereg umów o świadczenie usług portu lotniczego z przedsiębiorstwem Ryanair (w latach 2007, 2011 i 2014) w celu ustalenia wysokości opłat należnych od przedsiębiorstwa lotniczego za usługi portu lotniczego. Port lotniczy zawarł również kilka umów marketingowych z Airport Marketing Services (spółką zależną należącą w całości do przedsiębiorstwa Ryanair) w celu promowania ruchu lotniczego w porcie lotniczym Béziers przynajmniej w latach 2009–2020.

### **Ocena środków pomocy**

**Jeżeli chodzi o wsparcie finansowe dla portu lotniczego**, Komisja nie może wykluczyć, że wszystkie transfery finansowe, które przyczyniły się do obniżenia kosztów operacyjnych operatorów portu lotniczego, stanowią pomoc państwa. Na podstawie Wytycznych wspólnotowych z 2005 r. dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych<sup>(1)</sup> Komisja ma w szczególności wątpliwości co do wpływu tych środków na osiągnięcie jasno określonego celu leżącego we wspólnym interesie. Na podstawie Wytycznych z 2014 r. dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych<sup>(2)</sup> Komisja ma wątpliwości w szczególności co do stosowności środków, ich efektu zachęty i proporcjonalności.

**Jeżeli chodzi o umowy marketingowe i umowy o świadczenie usług portu lotniczego zawarte z przedsiębiorstwami Airport Marketing Services i Ryanair**, które w rzeczywistości są pojedynczym beneficjentem przedmiotowych środków, Komisja ma wątpliwości, czy podpisując je, operatorzy portu lotniczego postępowali jak ostrożni inwestorzy działający zgodnie z zasadami gospodarki rynkowej lub jak nabywcy publiczni, którzy rzeczywiście potrzebują zakupić usługi po cenie rynkowej.

Komisja uważa również na tym etapie, że nie zostały spełnione warunki zgodności pomocy na rozpoczęcie działalności określone w Wytycznych wspólnotowych z 2005 r. dotyczących finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych. Nie oceniono między innymi długoterminowej rentowności połączeń w kontekście stopniowego zmniejszania pomocy, a intensywność i czas trwania środków wydają się niezgodne z warunkami określonymi w wyżej wymienionych wytycznych. Na podstawie Wytycznych z 2014 r. dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych Komisja ma w szczególności wątpliwości co do stosowności środków i ich proporcjonalności.

Zgodnie z art. 16 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589<sup>(3)</sup> wszelka niezgodna z prawem pomoc może podlegać odzyskaniu od beneficjenta.

(\*) Informacja poufna.

<sup>(1)</sup> Wytyczne wspólnotowe dotyczące finansowania portów lotniczych i pomocy państwa na rozpoczęcie działalności dla przedsiębiorstw lotniczych oferujących przeloty z regionalnych portów lotniczych (Dz.U. C 312 z 9.12.2005, s. 1).

<sup>(2)</sup> Wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw lotniczych (Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3).

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9.

## TEKST PISMA

## 1. PROCEDURE

- (1) Par lettre du 20 mars 2017, la Commission a été saisie d'une plainte de la part de la compagnie aérienne Air France <sup>(1)</sup> au sujet d'avantages que la compagnie aérienne Ryanair et sa filiale Airport Marketing Services (ci-après «AMS») auraient reçus en lien avec leurs activités de transport aérien vers et au départ de l'aéroport de Béziers Cap-d'Agde (ci-après «l'aéroport de Béziers»). Cette aide aurait pris la forme de contrats de services marketing et aéroportuaires conclus principalement entre le Syndicat mixte Pôle Aéroportuaire Béziers-Cap d'Agde en Languedoc, devenu le 2 novembre 2018 le Syndicat mixte Aéroport Béziers-Cap d'Agde — Hérault Occitanie (ci-après le «Syndicat mixte»), et Ryanair ou sa filiale AMS. La plainte fait également référence aux aides versées par plusieurs collectivités locales et régionales au Syndicat mixte.
- (2) Par lettre du 24 mai 2017, la Commission a envoyé à la France une version non-confidentielle de la plainte pour commentaires, et a également invité la France à répondre à certaines questions relatives aux mesures concernées. La France a apporté des éléments de réponse par lettres du 29 septembre 2017, du 28 novembre 2017 et du 29 janvier 2018.
- (3) Par lettres respectivement du 17 décembre 2018 et 27 juin 2019, la Commission a demandé des informations complémentaires relatives aux mesures concernées. La France a répondu à ces demandes d'information respectivement par lettres du 24 avril 2018 et du 16 septembre 2019.

## 2. INFORMATIONS GÉNÉRALES CONCERNANT L'AÉROPORT DE BÉZIER

## 2.1. Caractéristiques de l'aéroport et fréquentation

- (4) L'aéroport de Béziers est situé dans la région Occitanie en France et se trouve à environ 6 km du centre de Béziers, à 15 km du Cap-d'Agde et 70 km de Montpellier. Cet aéroport est ouvert au trafic commercial national et international.
- (5) Le trafic passager de l'aéroport de Béziers observé au cours de ces dernières années est synthétisé dans le tableau 1 ci-dessous. En 2018, l'aéroport a accueilli 233 843 passagers.

Tableau 1

**Trafic commercial passager à l'aéroport de Béziers entre 2009 et 2018**  
(nombre de passagers en milliers)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Passagers <sup>(2)</sup>	86 816	130 374	194 023	223 781	228 024	243 980	245 004	242 129	233 242	233 843
Dont internationaux	84 752	130 179	154 691	168 606	175 618	190 589	187 267	187 343	182 645	172 195
Dont nationaux	2 064	195	39 332	55 175	52 406	53 391	57 737	54 786	50 597	61 648
Passagers en transit	0	0	9	26	0	0	185	3	10	0
<b>TOTAL</b>	<b>86 816</b>	<b>130 374</b>	<b>194 032</b>	<b>223 807</b>	<b>228 024</b>	<b>243 980</b>	<b>245 189</b>	<b>242 132</b>	<b>233 252</b>	<b>233 843</b>
Dont passagers Ryanair	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>	[...] <sup>(*)</sup>

Source: <https://www.aeroport.fr/view-statistiques/beziers-cap-d-agde>, visité le 10 octobre 2019 ainsi que le nombre de passagers de Ryanair fournis par la France.

(\*) Information protégée par le secret professionnel.

(1) Cette plainte se présente comme un complément à une plainte précédente déposée le 27 novembre 2009 (affaire SA.30328 (2010/CP)).

(2) Passagers ayant commencé ou terminé leur voyage à l'aéroport de Béziers.

- (6) Jusqu'en 2007, l'aéroport n'accueillait qu'une seule liaison commerciale régulière à destination de Paris, qui s'effectuait dans le cadre d'une obligation de service public assurée par la compagnie Air France. Cette liaison a été fermée en 2009. Depuis le 27 novembre 2007, date de son installation à l'aéroport de Béziers, la compagnie Ryanair a opéré progressivement et de manière régulière plusieurs liaisons nationales et internationales à destination/au départ de Béziers vers/ depuis Bristol, Londres-Luton, Manchester, Edimbourg, Paris-Beauvais, Oslo-Rygge, Stockholm-Skavsta et Düsseldorf Weeze. Ces liaisons ont été et sont toujours à la date de la présente décision effectuées en période estivale à raison de 2 vols par semaine, à l'exception des routes vers/en provenance de Londres-Luton et Paris-Beauvais qui sont opérées toute l'année<sup>(3)</sup>. Par ailleurs, Ryanair a opéré des vols entre Béziers et Londres-Stansted pour la seule année 2008 (3 vols hebdomadaires toute l'année), avant de fermer la ligne puis de la rouvrir en 2017<sup>(4)</sup>, ainsi qu'entre Béziers et Brême pour la seule année 2014<sup>(5)</sup>.
- (7) La proportion de passagers transportés par Ryanair dans le nombre total de passagers annuels de l'aéroport de Béziers était de 60 % en 2008, et depuis 2009, elle oscille entre 95 et 100 %. Quelques compagnies aériennes ont opéré des vols commerciaux de manière ponctuelle et marginale depuis 2008<sup>(6)</sup> desservant l'aéroport de Béziers.
- (8) Aucune autre compagnie aérienne n'a opéré de vols réguliers depuis l'aéroport de Béziers hormis Ryanair, qui assure ainsi la quasi-totalité des liaisons commerciales de l'aéroport de Béziers.
- (9) En dehors de ces liaisons commerciales, l'aéroport de Béziers accueille également des activités militaires, des vols de formation de pilotes ainsi que des vols d'affaires et d'aéro-clubs. Selon la France, ces activités ont représenté 95 % des mouvements aériens totaux de l'aéroport entre 2008 et 2018, tandis que les liaisons commerciales ont compté pour environ 5 %.
- (10) L'aéroport de Béziers est situé à 70 km de l'aéroport de Montpellier-Méditerranée et à [...] (\*) km de l'aéroport de Carcassonne. Ces deux aéroports opèrent des lignes commerciales nationales et internationales.

## 2.2. Exploitation et propriété de l'aéroport

- (11) La gestion de l'aéroport de Béziers a été assurée entre 1974 et mars 2009 par la Chambre de commerce et d'industrie de Béziers Saint-Pons, devenue par la suite la Chambre de commerce et d'industrie de Béziers Hérault (ci-après «CCIB») qui en était également le propriétaire. En mars 2009, la gestion et la propriété de l'aéroport ont été transférées au Syndicat mixte.

## 3. INFORMATION GÉNÉRALE CONCERNANT LES EXPLOITANTS DE L'AÉROPORT DE BEZIERES

### 3.1. La CCIB (avant mars 2009)

- (12) Jusqu'en mars 2009, la CCIB a exploité l'aéroport de Béziers depuis sa création en 1974.
- (13) La CCIB fait partie du réseau des chambres de commerce et d'industrie. En France, les chambres de commerce et d'industrie sont des établissements publics à caractère administratif. De manière générale, une chambre de commerce et d'industrie représente les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services de leur circonscription. Les missions et prérogatives des chambres de commerce et d'industrie sont fixées par la loi et elles sont soumises à la tutelle administrative et financière de l'Etat, par l'intermédiaire du ministre des finances et de l'équipement et de celui de la planification et de l'administration du territoire, agissant chacun dans leur domaine de compétence. Selon l'article R 712-2 du code de commerce en vigueur entre 2007 et 2009, «la tutelle des chambres de commerce et d'industrie de Région et des chambres de commerce et d'industrie territoriales est assurée par le préfet de région, assisté par le trésorier-payeur général de région». L'autorité de tutelle doit à ce titre être destinataire de certaines catégories de délibération importantes fixées par la réglementation (concernant par exemple le budget, le recours à l'emprunt, l'octroi de garanties à des tiers, les cessions, prises ou extensions de participation financière dans des sociétés civiles ou commerciales etc.). Ces actes ne peuvent être exécutés que s'ils ont été adressés à l'autorité de tutelle, qui a la faculté de s'y opposer. Les chambres de commerce et d'industrie ont à leur tête une assemblée élue parmi les représentants des entreprises de leur circonscription.
- (14) Depuis le transfert de propriété et de gestion de l'aéroport de Béziers au Syndicat mixte, la CCIB est un membre du Syndicat mixte, bien que sa contribution financière ait nettement diminué entre 2009 et 2018.

<sup>(3)</sup> Ces deux liaisons sont opérées à une fréquence de 2 vols par semaine en hiver et 4 vols hebdomadaires en été. Il est à noter que la liaison Béziers-Bristol a été opérée toute l'année de 2008 à 2013, puis seulement en période estivale à raison de 4 vols hebdomadaires depuis 2014.

<sup>(4)</sup> La liaison Béziers — Londres Stansted est assurée en période estivale depuis 2017 à raison de deux vols par semaine.

<sup>(5)</sup> Cette liaison était opérée en été à raison de 2 vols par semaine.

<sup>(6)</sup> C'est le cas en particulier d'Airliner entre 2007 et 2009 et de Flybe entre 2011 et 2013.

<sup>(\*)</sup> Information protégée par le secret professionnel.

### 3.2. Le Syndicat mixte

- (15) Le Syndicat mixte est un établissement public de coopération intercommunale créé par arrêté préfectoral du 24 mars 2009 et regroupant quatre collectivités locales, à savoir la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée (CABM), la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (CAHM), la CCIB et la Communauté de communes La Domitienne (CCD). Selon la France, la création de cet établissement résulte de la volonté des collectivités membres de développer le tourisme local.
- (16) D'après les statuts originaux du 24 mars 2009, le Syndicat mixte avait pour objet de développer les activités aéroportuaires ainsi que les activités contribuant au développement économique de la zone aéroportuaire. A ce titre, le Syndicat mixte exerçait l'ensemble des compétences relatives à l'organisation, l'aménagement, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Béziers et en particulier les trois compétences suivantes:
- Compétence 1: la définition de la stratégie de développement de l'infrastructure et de valorisation domaniale des emprises aéroportuaires, et de tous autres biens meubles et immeubles qu'il serait susceptible d'acquérir ou de voir mis à sa disposition;
  - Compétence 2: la détermination du régime d'exploitation de l'aéroport et des espaces liés;
  - Compétence 3: l'organisation du financement de la plate-forme aéroportuaire.
- (17) Le Syndicat mixte était gouverné par un comité syndical comptant 25 sièges<sup>(7)</sup>. La CAHM, la CABM et la CCIB devaient contribuer aux charges du Syndicat à hauteur de 32,168 % chacune, tandis que la CCD participait à hauteur de 3,5 %.
- (18) Suite à la modification des statuts intervenue le 27 mars 2012, le Syndicat mixte est devenue un syndicat «à la carte», c'est-à-dire une organisation dans laquelle les collectivités membres peuvent choisir les compétences du Syndicat mixte auxquelles elles souhaitent contribuer. Outre les trois compétences énoncées précédemment et reprises dans les nouveaux statuts, les collectivités ont ajouté une quatrième compétence: le développement des flux touristiques aéronautiques au départ ou à l'arrivée de l'Ouest Hérault. En outre, le Syndicat mixte s'est élargi avec l'adhésion du Département de l'Hérault (DH) au Syndicat mixte.
- (19) Le Département de l'Hérault a fait le choix de n'adhérer qu'à la compétence «développement des flux touristiques aéronautiques» (compétence 4), tandis que les quatre autres collectivités déjà membres ont adhéré à l'ensemble des compétences du Syndicat. Il s'ensuit que ces dernières devaient contribuer à l'ensemble des charges du Syndicat (selon une répartition financière identique à celle indiquée au paragraphe (17), tandis que le Département de l'Hérault contribuait au budget général sous la forme d'une contribution annuelle forfaitaire d'un euro par passager transporté à l'aéroport de Béziers.
- (20) Par ailleurs, l'établissement d'un Syndicat «à la carte» a entraîné la création de deux instances distinctes au sein du Syndicat, à savoir le comité syndical restreint (regroupant les collectivités ayant adhéré aux compétences 1, 2 et 3) et le comité syndical élargi (regroupant les collectivités ayant adhéré au moins à l'une des quatre compétences du Syndicat). Le comité syndical restreint comprenait 25 sièges<sup>(8)</sup> et se chargeait de délibérer sur toutes les affaires courantes intéressant la compétence du Syndicat mixte, et en particulier la passation des contrats et des marchés. Quant au comité syndical élargi, il comprenait 27 sièges<sup>(9)</sup> et avait pour mission de voter le budget, le compte administratif et de traiter de toute question intéressant la compétence 4.
- (21) Le Syndicat mixte a connu une nouvelle modification de ces statuts le 28 juillet 2014, cette modification portant seulement sur une diminution de la contribution de la CCIB aux charges du Syndicat mixte<sup>(10)</sup>.
- (22) Par une nouvelle modification des statuts intervenue le 10 janvier 2017, le Syndicat mixte a accueilli la Communauté d'agglomération Thau Agglomération (CATA) parmi les membres du Syndicat mixte, cette collectivité n'adhérant qu'à la compétence 4. Il convient également de préciser à ce stade que la compétence 4 a été renommée «Développement touristique» au cours de cette modification. Aucune autre disposition des statuts n'a été modifiée, à l'exception de la répartition des sièges dans le comité syndical élargi, au sein duquel deux sièges supplémentaires ont été attribués à la CATA (pour un total de 29 sièges) dont la contribution financière au Syndicat prenait la forme d'une participation forfaitaire d'un euro par passager transporté (voir paragraphe (19)).

<sup>(7)</sup> La répartition des sièges était la suivante: 8 sièges chacune pour la CCIB, la CABM et la CAHM et un siège pour la CCD.

<sup>(8)</sup> La répartition des sièges était la suivante: 8 sièges chacune pour la CCIB, la CABM et la CAHM et un siège pour la CCD.

<sup>(9)</sup> La répartition était identique à celle du comité syndical restreint avec en plus le Département de l'Hérault qui disposait de 2 sièges.

<sup>(10)</sup> La nouvelle répartition des contributions financières s'établissait comme suit: 26,44 % pour la CCIB, 34,88 % pour la CABM et pour la CAHM et 3,80 % pour la CCD. Quant à la répartition des sièges dans les deux comités, la CCIB a perdu deux sièges dans chacun des comités, qui ont été partagés entre la CABM et la CAHM qui disposaient de 9 sièges chacune dans chacun des comités.



- (23) Le 9 août 2018, les statuts du Syndicat mixte ont de nouveau été modifiés afin de tenir compte du retrait de la CATA du Syndicat mixte. Deux nouvelles collectivités ont rejoint le Syndicat mixte, à savoir la Région Occitanie (RO) et la Communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée (CASAM). Suite à cette révision des statuts, tous les membres du Syndicat ont adhéré à l'ensemble des compétences du Syndicat, de sorte que les deux comités syndicaux en place sous les statuts précédents ont fusionné au profit d'une seule structure, le comité syndical <sup>(11)</sup>. En outre, tous les membres du Syndicat ont été tenus de couvrir les charges du budget du Syndicat mixte <sup>(12)</sup>. Les statuts tels que modifiés le 9 août 2018 sont toujours en vigueur.
- (24) En dépit de ces modifications de statuts, le Syndicat mixte a toujours fonctionné selon certaines caractéristiques communes. En premier lieu, le Syndicat mixte a toujours été composé de délégués des collectivités membres du Syndicat mixte désignés par les assemblées délibératives de chacune des collectivités membres. Chacun des statuts du Syndicat mixte prévoyait que le mandat d'un délégué siégeant au sein du Comité syndical suivait le sort du mandat qu'il détenait au sein de l'assemblée délibérante qui l'avait désigné. Les délibérations sont adoptées à la majorité simple des membres présents ou représentés. Par ailleurs, les collectivités membres se sont toujours engagées à prélever sur leur budget propre les sommes correspondant aux montants des contributions dues.
- (25) Il convient en outre de préciser qu'il ressort des pièces fournies par la France que le Syndicat mixte dispose d'un budget principal d'exploitation, réservé aux activités commerciales de l'aéroport, et d'un budget annexe régalien, réservé aux activités non commerciales de l'aéroport (budget lié aux opérations de sécurité et d'incendie). La France a précisé en outre que les contributions financières des membres adhérents du Syndicat mixte étaient allouées au budget principal d'exploitation du Syndicat mixte sans affectation précise à une compétence prévue dans les statuts du Syndicat mixte, ni à une dépense précise, mais couvraient l'ensemble des charges de fonctionnement de l'aéroport liées aux opérations commerciales.
- (26) Les contributions financières visaient donc à couvrir les charges grevant le budget général du Syndicat mixte. D'après la France, les dépenses du budget annexe étant intégralement couvertes par le produit de la taxe d'aéroport, les contributions des membres adhérents au Syndicat ont servi à couvrir les dépenses du budget principal d'exploitation.
- (27) Outre les contributions des collectivités membres, le Syndicat peut recevoir tout autre type de ressources financières, telles que des subventions, des emprunts ou les produits issus des services aéroportuaires.
- (28) Entre 2009 et 2019, dans le cadre du budget principal d'exploitation, les charges du Syndicat ont été principalement couvertes <sup>(13)</sup> par les contributions annuelles des membres du Syndicat mixte. Le reste des recettes provenait des produits des services, du domaine et des impôts et taxes ainsi que de produits de gestion courante.

#### 4. DESCRIPTION DES MESURES

- (29) Les mesures couvertes par la présente décision sont les mesures décrites dans ce chapitre, ainsi que toutes les mesures de même nature non décrites dans ce chapitre et octroyées à l'aéroport de Béziers ou à Ryanair/AMS entre le 1<sup>er</sup> novembre 2007 et la date d'adoption de la présente décision. En particulier, la Commission n'a pas reçu d'information concernant la signature de contrats de services aéroportuaires ou de marketing entre le Syndicat mixte et Ryanair/AMS après le 8 mars 2019, mais n'exclut pas que de tels contrats aient été signés. De la même manière, la Commission n'a pas reçu d'information concernant le financement du Syndicat mixte par ses membres pour l'année 2019. La Commission invite aussi la France et les parties intéressées à fournir les informations concernant les contrats de services aéroportuaires ou de marketing conclus entre le Syndicat mixte ou la CCIB et Ryanair/AMS depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2007 et non repris dans ce chapitre, ainsi que les éléments concernant le financement du Syndicat mixte par ses membres pour l'année 2019 et pour l'année 2020 (jusqu'à la date d'adoption de cette décision) et concernant le financement de la CCIB entre le 1<sup>er</sup> novembre 2007 et mars 2009.

##### 4.1. Les contrats de services aéroportuaires conclus avec Ryanair

###### 4.1.1. Le contrat du 27 novembre 2007 conclu entre Ryanair et la CCIB (ci-après «Contrat CSA I»)

- (30) Le 27 novembre 2007, la CCIB <sup>(14)</sup> et Ryanair ont conclu un contrat de services aéroportuaires en vue d'établir les conditions opérationnelles et financières nécessaires à l'ouverture de lignes commerciales depuis/à destination de l'aéroport de Béziers. Le contrat a été signé pour une durée de [1-5] ans <sup>(15)</sup>.

<sup>(11)</sup> Les 29 sièges au sein du comité syndical sont répartis de la manière suivante: 9 sièges pour la CABM et la CAHM, 4 pour le DH, 3 pour la RO, 2 pour la CASAM et 1 pour la CCD et la CCIB.

<sup>(12)</sup> La répartition des contributions financières est répartie selon les pourcentages suivants: 31,03 % pour la CAHM et la CABM, 13,79 % pour le DH, 10,34 % pour la RO, 6,90 % pour la CASAM et 3,45 % pour la CCD et la CCIB.

<sup>(13)</sup> Entre 65 et 75 % des recettes de fonctionnement du Syndicat.

<sup>(14)</sup> Pour rappel, la CCIB détenait et gérait l'aéroport de Béziers jusqu'au mois de mars 2009, date à laquelle le Syndicat mixte s'est vu confié la propriété et la gestion de l'aéroport.

<sup>(15)</sup> A la suite du transfert de propriété et de gestion de l'aéroport de Béziers au Syndicat mixte en mars 2009, ce dernier a repris le contrat liant Ryanair à la CCIB.

- (31) Ryanair avait pour obligation principale d'ouvrir et d'assurer une ligne commerciale entre mars et octobre reliant Béziers à Bristol avec l'objectif minimum de transporter [...] (\*) passagers annuels. Le contrat prévoyait la possibilité de mettre fin au contrat en cas de violation par Ryanair de ses obligations découlant du contrat.
- (32) La CCIB s'engageait quant à elle à fournir à la compagnie aérienne une liste de services aéroportuaires. En outre, ce même contrat établissait le montant des redevances d'atterrissage, de passagers et d'assistance en escale dont devait s'acquitter Ryanair <sup>(16)</sup> pendant la durée d'exécution du contrat. Enfin, le Contrat CSA I prévoyait la mise à disposition [...] (\*) de Ryanair d'un espace publicitaire au sein de l'aéroport et organisait les sanctions financières applicables contre la CCIB lorsque le taux mensuel de ponctualité des avions opérés par Ryanair était inférieur à [...] (\*) %.
- (33) La Commission observe à ce stade que Ryanair a par ailleurs ouvert plusieurs autres lignes commerciales <sup>(17)</sup> avant la conclusion d'un second contrat de services aéroportuaires le 16 décembre 2011. Selon la France, aucun autre contrat de services aéroportuaires couvrant ces nouvelles lignes n'a été signé entre Ryanair et la CCIB/Syndicat mixte entre 2007 et 2011. Par ailleurs, la France avance que le Contrat CSA I ne couvrait pas seulement l'obligation d'opérer la ligne Béziers-Bristol, mais également d'autres lignes commerciales, ce qui ne ressort toutefois pas des termes précis du Contrat CSA I. La France est donc invitée à apporter tout élément d'information sur les conditions (financières, légales, obligations des parties) dans lesquelles les lignes commerciales autres que la ligne Béziers-Bristol ont été opérées par Ryanair entre le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et le 16 décembre 2011.

4.1.2. *Le contrat de services aéroportuaires du 16 décembre 2011 conclu entre Ryanair et le Syndicat mixte (ci-après «Contrat CSA II»)*

- (34) Par contrat du 16 décembre 2011, le Syndicat mixte et Ryanair ont conclu pour une durée de [1-5] ans un nouvel accord sur la fourniture de services aéroportuaires reprenant en substance les obligations contenues dans le Contrat CSA I mentionnées précédemment <sup>(18)</sup>. Le Contrat CSA II prévoyait néanmoins l'obligation pour Ryanair d'assurer de nouvelles liaisons commerciales à la fois régulières et saisonnières <sup>(19)</sup>. En outre, il comportait l'obligation pour le Syndicat mixte de verser des aides incitatives à Ryanair sous la forme d'un bonus de [...] (\*) EUR par passager transporté.
- (35) Un premier avenant au Contrat CSA II a été conclu le 16 décembre 2012, prévoyant l'ajout d'une nouvelle ligne commerciale opérée entre Béziers et Edimbourg à raison de deux fois par semaine en été. Un second avenant a par la suite été conclu le 11 décembre 2013 prévoyant l'ajout d'une nouvelle ligne reliant Béziers à Brême à raison de deux fois par semaine en été.

4.1.3. *Le contrat de services aéroportuaires du 14 novembre 2014 conclu entre Ryanair et le Syndicat mixte (ci-après «Contrat CSA III»)*

- (36) Le Contrat CSA III a été conclu le 14 novembre 2014 pour une durée de [1-5] ans jusqu'au 31 décembre 2019 et reprend les mêmes conditions que le Contrat CSA II. Cependant, à la différence de ce dernier, Ryanair s'engage non plus à assurer certaines routes, mais à remplir un objectif de [...] (\*) passagers transportés par an, sans obligation d'assurer une route spécifique. Comme pour les contrats précédents, le contrat prévoyait la possibilité de mettre fin au contrat en cas de violation par Ryanair de ses obligations découlant du contrat. Il convient de préciser ici que la plupart des lignes opérées sous le contrat précédent a été maintenue <sup>(20)</sup>.

(\*) Information protégée par le secret professionnel.

<sup>(16)</sup> Ces redevances s'établissaient respectivement à [...] EUR par atterrissage d'un avion, [...] EUR par passagers transportés à l'exclusion des enfants et [...] EUR pour l'assistance en escale calculée par rapport au nombre total de passagers transportés.

<sup>(17)</sup> C'est le cas par exemple de la ligne Béziers-Londres Stansted (ouverte de manière ponctuelle à l'été 2009), de la ligne Béziers-Londres Luton (ouverte à l'hiver 2009) et la ligne Béziers-Stockholm Skavsta (ouverte à l'hiver 2010).

<sup>(18)</sup> Les redevances d'atterrissage étaient établies à [...] EUR (au lieu de [...] EUR dans le Contrat CSA I), tandis que les redevances d'infrastructures étaient désormais fixées forfaitairement à [...] EUR, et non plus en fonction du nombre de passagers transportés comme prévu dans le Contrat CSA I.

<sup>(19)</sup> Le Contrat CSA II prévoyait ainsi l'obligation pour Ryanair d'opérer les lignes suivantes: Béziers-Londres Luton (4 fois par semaine en été et 2 fois par semaine en hiver), Béziers-Bristol (4x/s en été et 2x/s en hiver), Béziers-Paris Beauvais (4x/s toute l'année), Béziers-Düsseldorf Weeze (2x/s en été), Béziers-Stockholm Skavsta (2x/s en été), Béziers-Oslo Rygge (2x/s en été) et Béziers-Manchester (2x/s en été).

<sup>(20)</sup> Toutes les lignes ont été maintenues à l'exception de la ligne Béziers-Brême arrêtée en 2014. En revanche, la liaison Béziers-Londres Stansted a été rouverte en 2017 et une nouvelle ligne Béziers-Bruxelles Charleroi a été ouverte en 2019.

- (37) La chronologie des contrats de services aéroportuaires peut être résumée comme suit:

Tableau 2

**Chronologie des contrats de services aéroportuaires**

Références	Date de signature	Durée effective
<b>2007</b>		
<b>Contrat CSA I</b>	27/11/2007	4 ans
<b>2011</b>		
<b>Contrat CSA II</b>	16/12/2011	3 ans
<b>2012-2013</b>		
Avenant 1	16/11/2012	
Avenant 2	11/12/2013	
<b>2014</b>		
<b>Contrat CSA III</b>	13/11/2014	5 ans

**4.2. Les contrats de prestations marketing conclus avec AMS***4.2.1. Les contrats de prestations marketing conclus en 2009*

- (38) Plusieurs contrats de prestations marketing ont été conclus avec AMS en 2009 respectivement par le Syndicat mixte et la CCIB.
- (39) En premier lieu, le Syndicat mixte a conclu un contrat de prestations marketing sans procédure d'appel d'offres préalable en date du 8 mars 2009 avec la société AMS (ci-après «le Contrat CPM 1A») pour une durée de [1-5] ans à compter de l'exécution des services contractuellement prévus. Le Contrat CPM 1A prévoyait un «package» de services marketing consistant pour AMS à insérer des liens vers un site désigné par le Syndicat mixte sur la page d'accueil du Royaume-Uni du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com). Le montant contractuellement prévu pour la fourniture des prestations s'élevait à [...] (\*) EUR pour la première année et [...] (\*) EUR pour les années suivantes. Ce contrat avait pour cause l'engagement de Ryanair d'assurer la route Béziers-Dusseldorf Weeze en saison estivale à raison de deux vols par semaine.
- (40) Le Contrat CPM 1A a fait l'objet de quatre avenants. Par trois avenants du 21 septembre 2009, les parties ont ajouté au Contrat CPM 1A l'obligation pour AMS d'ajouter un lien vers un site désigné par le Syndicat mixte sur les pages anglaises et allemandes du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pour un certain nombre de jours sur une période précise de l'année. Ces trois avenants ont été conclus pour une durée indéterminée pour une somme totale de [...] (\*) EUR par an. Le quatrième avenant, conclu le 7 décembre 2009, prévoyait la même prestation que les trois avenants précédents sur la page d'accueil Grande-Bretagne du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), avec en complément l'affichage d'une bannière graphique (420 × 110px) sur la page «Discover Europe» du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com). La prestation devait être effectuée à partir de l'été 2010 jusqu'à une date indéterminée, pour une somme de [...] (\*) EUR par an.
- (41) En second lieu, la CCIB a également conclu deux contrats de prestations marketing sans procédure d'appel d'offres préalable avec la société AMS en date du 27 mars 2009 (ci-après les «Contrats CPM 1B»). Chacun des contrats prévoyait des prestations identiques, à savoir l'ajout d'un lien désigné par la CCIB sur la page d'accueil anglaise du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) et d'un paragraphe/éditorial sur la page du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) présentant la destination Béziers. Les prestations devaient être effectuées en parallèle des prestations prévues au Contrat CPM 1A sur une période de [1-5] ans à compter de la signature du contrat. Les montants établis dans les deux contrats étaient respectivement de [...] (\*) EUR et de [...] (\*) EUR pour la durée d'exécution du contrat ([1-5] ans). Ces deux contrats avaient pour cause l'engagement de Ryanair d'assurer les routes Béziers-Bristol et Béziers Londres Luton régulièrement à raison de 4 fréquences hebdomadaires en été et 2 en hiver.

(\*) Information protégée par le secret professionnel.



4.2.2. *Les contrats du 8 mars 2010 et les avenants relatifs à l'un des contrats du 8 mars 2010 (ci-après les «Contrats CPM 2»)*

- (42) Quatre contrats de prestations marketing ont été chacun conclus avec AMS par le Syndicat mixte le 8 mars 2010 pour une durée de [1-5] ans sans procédure d'appel d'offres préalable. Les Contrats CPM 2 ont remplacé les Contrats CPM 1A et CPM 1B.
- (43) Un premier contrat conclu pour une durée de [1-5] ans prévoyait l'ajout d'un lien désigné par la CCIB sur la page d'accueil suédoise du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pendant 365 jours ainsi que la mention de Béziers comme «Featured Destination» (texte, photo et lien) sur la page d'accueil suédoise du site pendant 42 jours moyennant le paiement d'une somme de [...] (\*) EUR couvrant la durée du contrat. Ce contrat reposait sur l'engagement de Ryanair d'assurer la route Béziers-Stockholm Skavsta en saison estivale à raison de deux vols par semaine.
- (44) Le second contrat, conclu également pour une durée de [1-5] ans, prévoyait des prestations identiques au premier contrat <sup>(21)</sup> sur la page d'accueil allemande du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pour un montant total unique de [...] (\*) EUR couvrant la durée d'exécution du contrat. Ce contrat avait pour cause l'engagement de Ryanair d'assurer la route Béziers-Dusseldorf Weeze régulièrement à raison de deux vols par semaine.
- (45) Le troisième contrat, également conclu pour une durée de [1-5] ans, prévoyait seulement l'ajout d'un lien désigné par le Syndicat mixte sur la page d'accueil anglaise du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pendant 45 jours pour un montant unique de [...] (\*) EUR couvrant la durée d'exécution du contrat. Ce contrat avait pour cause l'engagement de Ryanair d'assurer la liaison Béziers-Londres Luton régulièrement à raison de trois vols hebdomadaires en été et 2 vols en hiver.
- (46) Enfin, le dernier contrat prévoyait un package de prestations marketing incluant, outre la présence sur la page d'accueil anglaise du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) d'un lien désigné par le Syndicat mixte pendant 45 jours par an, la présence de deux liens désignés par le Syndicat mixte dans la section «Top things to do in Béziers» et sur la page «Destination Béziers» pendant toute la durée du contrat ainsi que la présence de 5 paragraphes de 150 mots chacun sur la page «Top Five Things to do» de Béziers pendant toute la durée du contrat. Ce dernier contrat avait pour cause l'engagement de Ryanair d'opérer la route Béziers — Bristol régulièrement à raison de 4 vols par semaine en été et 2 vols par semaine en hiver.
- (47) Le montant total prévu pour la fourniture des prestations indiquées ci-dessus s'élevait à [...] (\*) EUR pour toute la durée d'exécution du contrat.
- (48) Par la suite, neuf avenants ont été conclus entre le 8 mars 2010 et le 8 juillet 2011 entre le Syndicat mixte et AMS, sans que la Commission puisse déterminer à ce stade auquel des quatre contrats se rattachent ces avenants. En outre, chaque avenant prévoyait explicitement que les montants des services de marketing offerts par AMS étaient liés à l'engagement de Ryanair d'assurer la desserte du territoire de Béziers depuis diverses destinations, telles que Bristol <sup>(22)</sup>, Londres-Luton <sup>(23)</sup>, Dusseldorf-Weeze <sup>(24)</sup>, Oslo-Rygge <sup>(25)</sup>, Paris-Beauvais <sup>(26)</sup> ou toute autre route que Ryanair s'engageait à desservir <sup>(27)</sup>.
- (49) Les avenants prévoyaient diverses prestations marketing identiques à celles figurant dans les Contrats CPM 2, tel que l'ajout d'un lien désigné par le Syndicat mixte sur la page d'accueil anglaise du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) pendant 14 jours (avenant 1) et 5 jours (avenant 4) et sur les pages d'accueil allemande et norvégienne (avenant 5), la présence d'un lien-bouton bannière graphique sur la page «Discover Europe» du site internet Ryanair (avenants 2, 3 et 9), la présence d'un lien vers un site désigné par le Syndicat mixte dans la section «Aéroport et tourisme» sur la page d'accueil française (avenants 6 et 9) et anglaise (avenant 7) du site internet Ryanair, la présence comme «destination du jour» sur la page d'accueil française du site internet Ryanair (avenant 6 et 9) et l'envoi d'offres commerciales par e-mail à tous les utilisateurs enregistrés du site internet Ryanair (avenant 7).
- (50) Le montant global de l'ensemble des avenants (à l'exception de l'avenant 8 dont la Commission ne dispose pas en raison, selon la France, de l'annulation et du remplacement de cet avenant par l'avenant 9) s'élevait à [...] (\*) EUR pour la durée d'exécution des avenants <sup>(28)</sup>.

(\*) Information protégée par le secret professionnel.

<sup>(21)</sup> La seule différence résidant dans la durée annuelle de la prestation: 120 jours pour l'insertion d'un lien désigné par le Syndicat mixte et 42 jours pour la présence de Béziers comme «Featured Destination».

<sup>(22)</sup> Avenant 4 du 20 avril 2010.

<sup>(23)</sup> Avenant 2 du 8 mars 2010.

<sup>(24)</sup> Avenant 3 du 9 avril 2010 et avenant 5 du 11 octobre 2010.

<sup>(25)</sup> Avenant 5 du 11 octobre 2010.

<sup>(26)</sup> Avenant 6 du 28 février 2011 et avenant 9 du 8 juillet 2011.

<sup>(27)</sup> Avenant 1 du 8 mars 2010 et avenant 7 du 3 mars 2011.

<sup>(28)</sup> Certains avenants prévoyaient des durées d'exécution courtes (par exemple quatre mois) tandis que d'autres demeuraient valables tant que le contrat principal restait en vigueur.

#### 4.2.3. Le contrat marketing du 16 décembre 2011 et ses avenants (ci-après le «Contrat CPM 3»)

- (51) Le 16 décembre 2011, le Syndicat mixte et la société AMS ont conclu un contrat unique de prestations marketing pour une durée de [1-5] ans renouvelable, résilient et remplaçant tous les contrats de prestations marketing précédemment conclus entre les deux parties. Le préambule du Contrat CPM 3 indique que ce contrat a été établi afin de promouvoir activement le territoire de Béziers comme destination de villégiature pour les voyageurs internationaux et comme centre d'affaires. Ce contrat s'appuie sur l'engagement général de Ryanair d'établir et d'opérer des routes depuis ou à destination de Béziers.
- (52) Le Contrat CPM 3 prévoit les prestations suivantes: l'insertion de six paragraphes et d'une photo sur la page «Destination Béziers»; la présence de deux liens vers un site désigné par le Syndicat mixte dans la section «liens recommandés» sur la page «Destination Béziers»; la présence d'un lien vers un site désigné par le Syndicat mixte figurant dans la section «Aéroport et Tourisme» des pages d'accueil anglaise, allemande, française, néerlandaise, suédoise et norvégienne du site [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) et la présence d'un «lien-bouton bannière graphique» figurant sur la page «Discover Europe». Le montant total des prestations est fixé à [...] (\*) EUR par an.
- (53) Le Contrat CPM 3 a fait l'objet de douze avenants signés entre le 27 avril 2012 et le 8 mars 2019 <sup>(29)</sup>.
- (54) L'avenant 1 au Contrat CPM 3 a eu pour objet d'ajouter des prestations supplémentaires identiques à celles prévues dans le Contrat CPM 3 et devant être réalisées d'avril 2012 jusqu'à l'expiration de ce dernier pour un montant de [...] (\*) EUR par an. Les avenants 3 et 6, conclus respectivement le 17 septembre 2012 et le 4 septembre 2014, ont également eu pour objet d'ajouter des prestations supplémentaires identiques à celles prévues dans le Contrat CPM 3 devant être réalisées, pour l'avenant 3, entre novembre 2013 et mars 2014 pour un montant de [...] (\*) EUR, et, pour l'avenant 6, entre novembre 2014 et mars 2015 pour un prix de [...] (\*) EUR.
- (55) Les avenants 4 et 5, conclus tous deux le 11 décembre 2013, ont eu pour objet de modifier le prix des prestations marketing prévues dans le Contrat CPM 3 respectivement pour la période avril 2013-mars 2014 et pour la période avril 2014-mars 2015. Le prix nouvellement convenu s'établissait à [...] (\*) EUR dans l'avenant 4 et [...] (\*) EUR dans l'avenant 5. L'avenant 7 du 8 mai 2015 a également eu pour objet de modifier le prix des prestations marketing prévues dans le Contrat CPM 3, en fixant leur prix annuel global à [...] (\*) EUR à compter du 1<sup>er</sup> avril 2015.
- (56) Par avenant 8 du 1<sup>er</sup> Juin 2016, le Syndicat mixte et AMS ont décidé de prolonger le Contrat CPM 3 pour une durée de trois ans supplémentaires. Par ailleurs, cet avenant a eu pour objet de substantiellement modifier les prestations marketing prévues au Contrat CPM 3 à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016 jusqu'au 31 mars 2017. Les obligations de la société AMS étaient désormais les suivantes: la présence de Béziers comme «Destination du jour» sur les pages d'accueil française, suédoise, anglaise, norvégienne et allemande pour une période totale de 8 semaines; la présence d'un «petit bouton bannière graphique» sur la page «Aéroport et tourisme» du site internet Ryanair pour une période de 10 mois; et la présence d'un lien désigné par le Syndicat mixte figurant dans la section «Aéroport et Tourisme» des pages d'accueil allemande, norvégienne et suédoise pendant 250 jours. Le prix des prestations a été fixé à [...] (\*) EUR.
- (57) Par avenant 9 du 18 janvier 2017, les parties ont reconduit les prestations prévues dans l'avenant 8 à compter du 1<sup>er</sup> avril 2017 jusqu'au 31 mars 2018 pour un prix de [...] (\*) EUR. Les parties ont fait de même dans le cadre de l'avenant 11 conclu le 27 juin 2018 à compter du 1<sup>er</sup> avril 2018 jusqu'au 31 mars 2019 pour un prix de [...] (\*) EUR.
- (58) L'avenant 12 conclu le 8 mars 2019 a eu pour objet de prolonger le Contrat CPM 3 jusqu'au 31 mars 2020. En outre, les parties ont reconduit les prestations marketing prévues dans l'avenant 11 à compter du 1<sup>er</sup> avril 2019 jusqu'au 31 mars 2020, en élargissant les prestations marketing prévues à la page d'accueil belge (version française et néerlandaise) du site internet Ryanair. Le prix des prestations s'établissait à [...] (\*) EUR.

(\*) Information protégée par le secret professionnel.

<sup>(29)</sup> La Commission ne dispose pas à ce stade des avenants 2 et 10 qui, selon la France, ont été annulés et remplacés respectivement par les avenants 3 et 11.

(59) La chronologie des contrats de prestations marketing peut être résumée comme suit:

Tableau 3

**Chronologie des contrats de prestations marketing**

Références	Date de signature	Exécution des prestations marketing	Montant contractuel des prestations (en milliers d'euros)
<b>2009</b>			
<b>Contrat CPM 1A</b>	08/03/09	Mars 2009 — mars 2010	[...] (*)
Avenant 1	21/09/09	Mars 2009 — mars 2010	[...] (*)
Avenant 2	21/09/09	Mars 2009 — mars 2010	[...] (*)
<b>Contrat CPM 1B</b>	27/03/09	Avril 2010 — mars 2010	[...] (*)
<b>2010</b>			
<b>Contrat CPM 2 (1)</b>	8/3/2010	avril 2010 — mars 2012	[...] (*)
<b>Contrat CPM 2 (2)</b>	8/3/2010	avril 2010 — mars 2012	[...] (*)
<b>Contrat CPM 2 (3)</b>	8/3/2010	avril 2010 — mars 2012	[...] (*)
<b>Contrat CPM 2 (4)</b>	8/3/2010	avril 2010 — mars 2012	[...] (*)
Avenant 1	8/3/2010	novembre 2009 — avril 2010	[...] (*)
Avenant 2	8/3/2010	avril 2010 — octobre 2010	[...] (*)
Avenant 3	9/4/2010	mai 2010 — octobre 2010	[...] (*)
Avenant 4	20/4/2010	mai 2010 — octobre 2010	[...] (*)
Avenant 5	11/10/2010	avril 2011 — octobre 2011	[...] (*)
<b>2011</b>			
Avenant 6	28/2/2011	avril 2011 — octobre 2011	[...] (*)
Avenant 7	3/3/2011	avril 2011 — octobre 2011	[...] (*)
Avenant 8	<i>annulé</i>		
Avenant 9	8/7/2011	novembre 2011 — mars 2012	[...] (*)
<b>Contrat CPM 3</b>	16/12/2011	Avril 2012 — mars 2013	[...] (*)
<b>2012</b>			
Avenant 1	27/4/2012	Juillet-août 2012	[...] (*)
Avenant 2	<i>Annulé</i>	Nov 2013 — mars 2014	[...] (*)
Avenant 3	17/11/2012		
<b>2013</b>			
Avenant 4	11/12/2013	Avril 2013 — mars 2014	[...] (*)
Avenant 5	11/12/2013	Avril 2014 — mars 2015	[...] (*)
<b>2014</b>			
Avenant 6	4/9/2014	Nov 2014 — mars 2015	[...] (*)

Références	Date de signature	Exécution des prestations marketing	Montant contractuel des prestations (en milliers d'euros)
<b>2015</b>			
Avenant 7	8/5/2015	Avril 2015 — mars 2016	[...] (*)
<b>2016</b>			
Avenant 8	1/6/2016	Avril 2016 — mars 2017	[...] (*)
<b>2017</b>			
Avenant 9	18/1/2017	Avril 2017 — mars 2018	[...] (*)
<b>2018</b>			
Avenant 11	27/6/2018	Avril 2018 — mars 2019	[...] (*)
<b>2019</b>			
Avenant 12	8/3/2019	Avril 2019 — mars 2020	[...] (*)

(\*) Information protégée par le secret professionnel.

#### 4.3. Les subventions versées au Syndicat mixte et à la CCIB

##### 4.3.1. Les subventions versées à la CCIB

- (60) D'après les éléments fournis par le plaignant, la CAHM, la CABM et la CCD auraient octroyées plusieurs subventions à la CCIB à travers des conventions de financement conclues entre les trois collectivités et la CCIB. Ces éléments semblent être confirmés par des rapports d'observations définitives rendus par la Chambre régionale des comptes du Languedoc-Roussillon, mentionnant par exemple que la CAHM a versé à la CCIB un montant total de 1 365 583 EUR entre 2006 et 2009, tandis que la CABM a versé plus de six millions d'euros d'aides au fonctionnement à l'aéroport de Béziers entre 2006 et 2011 <sup>(30)</sup>. La Commission ne dispose pas à ce stade, malgré les demandes effectuées en ce sens, de toutes les informations nécessaires et invite ainsi la France ou toute partie intéressée à lui fournir toute convention de financement conclue entre la CCIB et les collectivités susmentionnées ou toute autre information relative au versement de subventions à la CCIB entre le 1<sup>er</sup> novembre 2007 et le 31 mars 2009.

##### 4.3.2. Les subventions d'exploitation versées au Syndicat mixte

- (61) Comme indiqué précédemment au paragraphe (17), les statuts du Syndicat mixte fixent les montants des contributions annuelles que doivent verser les collectivités adhérentes au budget du Syndicat afin de couvrir les charges d'exploitation.

<sup>(30)</sup> Voir ainsi le rapport d'observations définitives n° 136/0555 sur la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 7 mai 2013, le rapport d'observations définitives n° 146/534 sur la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 16 mai 2014 et le rapport d'observations définitives n° GR/16/1809 relatives à la Communauté de commune la Domitienne de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 3 novembre 2016.

- (62) La Commission ne dispose pas à ce stade des montants exacts versés annuellement par chacune des collectivités adhérentes. En revanche, le montant total annuel, tel que voté dans les budgets prévisionnels, des contributions financières à verser par les collectivités adhérentes au budget principal d'exploitation <sup>(31)</sup> du Syndicat mixte peut être résumé comme suit:

Tableau 4

**Montants annuels des contributions des collectivités adhérentes au Syndicat mixte votées au budget prévisionnel d'exploitation du Syndicat mixte**

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Montant total des contributions des collectivités adhérentes (en ml/EUR)</b>	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)	[...]	[...] (*)	[...] (*)	[...] (*)
<b>Total recettes de fonctionnement du budget «Exploitation» (en ml/EUR)</b>	3,05	4,53	5,17	5,79	6,03	6,05	5,79	6,03	6,46	6,37
<b>% des contributions des collectivités adhérentes au budget exploitation</b>	[50-70] %	[60-80] %	[60-80] %	[60-80] %	[60-80] %	[60-80] %	[60-80] %	[60-80] %	[60-80] %	[60-80] %

(\*) Information protégée par le secret professionnel.

## 5. APPRÉCIATION DES MESURES

### 5.1. Aides potentielles accordées à Ryanair/AMS

5.1.1. Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)

- (63) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (64) La qualification d'une mesure en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que:
- la mesure en question soit octroyée au moyen de ressources d'État et soit imputable à l'Etat;
  - la mesure confère un avantage économique à son ou ses bénéficiaires et l'avantage est sélectif; et
  - la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence, et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

#### 5.1.1.1. Ressources d'Etat et imputabilité à l'Etat

- (65) Selon une jurisprudence constante, l'article 107 paragraphe 1 du TFUE englobe l'ensemble des aides accordées au moyen de ressources d'Etat, sans qu'il y ait lieu de distinguer selon que l'aide est accordée par l'Etat ou par des organismes publics ou privés qu'il institue ou désigne pour gérer l'aide. Une mesure financée par un tel organisme est ainsi imputable à l'Etat dès lors, essentiellement, que l'établissement de la mesure en cause est décidé par l'Etat, et que l'Etat définit les conditions d'utilisation, de gestion ou de répartition de ces ressources.
- (66) Concernant le Syndicat mixte, la Commission observe en premier lieu que ce dernier compte parmi ses membres uniquement des collectivités publiques, parmi lesquelles des délégués sont désignés au sein des assemblées délibérantes de chaque collectivité pour siéger au Syndicat mixte. Les délégués agissent et votent au sein du Syndicat mixte en tant que représentants de leur collectivité respective. Aucun représentant du Syndicat mixte ne peut être issu d'une entité distincte des membres du Syndicat mixte. Par ailleurs, les mandats de ces délégués sont liés à leur mandat respectif au sein des assemblées délibérantes des collectivités desquelles ils sont issus. En outre, les décisions opérationnelles relevant des affaires courantes ainsi que la passation des contrats et marchés étaient prises par les comités syndicaux au sein desquels siégeaient les représentants des collectivités adhérentes.

<sup>(31)</sup> La Commission ne dispose pas à ce stade des budgets prévisionnels annexes régaliens.



- (67) En second lieu, la France a indiqué que les actes des établissements de coopération intercommunaux tels que le Syndicat Mixte sont soumis en droit français au contrôle de légalité du préfet en vertu de la loi<sup>(32)</sup>. En effet, les établissements syndicaux ont pour objet d'exercer des compétences légales appartenant aux collectivités publiques et que celles-ci ont choisi de déléguer au Syndicat. Par conséquent, les délibérations du Syndicat mixte, tout comme les conventions d'emprunt ou de marchés publics, sont transmis au préfet compétent en vue de contrôler leur légalité et de déférer le cas échéant un acte illégal au tribunal administratif compétent<sup>(33)</sup>. La création du Syndicat mixte ainsi que la modification de ses statuts ont d'ailleurs été approuvés par le préfet.
- (68) Ainsi, la Commission conclut préliminairement que les contrats établis par le Syndicat mixte sont des mesures imputables à l'Etat.
- (69) S'agissant des contrats conclus entre Ryanair/AMS et la CCIB, la Commission note que les mesures adoptées par les chambres de commerce et d'industrie ont été précédemment considérées comme imputables à l'Etat<sup>(34)</sup>. En effet, au moment où la CCIB a conclu les contrats avec Ryanair et AMS, les chambres de commerce et d'industrie étaient des établissements publics institués par la loi, administrés par des dirigeants d'entreprises élus et agissant sous tutelle de l'Etat. En outre, en tant que corps intermédiaires de l'Etat, et donc comme autorités publiques de l'Etat, elles étaient investies de missions d'intérêt général par la loi. La France a confirmé dans le présent cas que la CCIB avait adhéré au Syndicat mixte dans le cadre de l'action d'intérêt collectif qu'elle menait pour le développement économique de son territoire. Ainsi, la Commission conclut préliminairement que les contrats signés par la CCIB sont des mesures imputables à l'Etat.
- (70) Les ressources d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE comprennent toutes les ressources du secteur public, y compris des entités intra-étatiques<sup>(35)</sup>. Le Syndicat mixte étant un organisme de droit public composé intégralement d'entités intra-étatiques, ses ressources constituent nécessairement des ressources d'Etat. Ainsi, la Commission conclut préliminairement que les contrats en cause signés par le Syndicat mixte ont été financés au moyen de ressources d'Etat.
- (71) Quant à la CCIB, la Commission observe que l'article L710-1 du Code de commerce alors en vigueur au moment de la conclusion des contrats prévoyait des modalités de financement particulières aux chambres de commerce et d'industrie, dont les ressources étaient ainsi constituées en particulier de recettes fiscales (la taxe pour frais de chambres de commerce et d'industrie établie par l'article 1600 du Code général des impôts alors en vigueur), de subventions ou encore de ressources provenant des activités de formation et de gestion d'infrastructures de transport. Par ailleurs, la France a précisé que le règlement intérieur de la CCIB prévoyait que le budget voté par l'assemblée générale de la CCIB soit soumis au préfet pour approbation. Ainsi, la Commission conclut préliminairement que les contrats signés par la CCIB ont été financés au moyen de ressources d'Etat.
- (72) La Commission note par ailleurs que la France n'a jusqu'à présent pas contesté que les mesures concernées soient financées au moyen de ressources d'Etat et soient imputables à l'Etat.
- (73) Sur le fondement de ces éléments, la Commission considère à ce stade de la procédure que la mesure est imputable à l'Etat et est accordée par la France au moyen de ressources d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE. La Commission invite la France et les parties intéressées à commenter ce point.

#### 5.1.1.2. Avantage économique

- (74) Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché.
- (75) Pour mener cette analyse, il convient de s'interroger sur la question de savoir si le principe de l'opérateur en économie de marché est applicable, et si c'est le cas, d'appliquer ce principe aux mesures en question. L'application de ce principe consiste à déterminer si un opérateur en économie de marché hypothétique agissant à la place de la CCIB et du Syndicat mixte, et guidé par des perspectives de rentabilité, aurait conclu des contrats semblables.
- (76) La Commission note également qu'une intervention est jugée ne pas constituer un avantage lorsqu'une intervention étatique représente une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par les entreprises chargées d'un service d'intérêt général économique pour exécuter des obligations de service public, lorsque ces entreprises ne profitent pas, en réalité, d'un avantage financier et lorsque cette intervention n'a pas pour effet de mettre ces entreprises dans une position concurrentielle plus favorable par rapport aux entreprises concurrentes<sup>(36)</sup>. En l'espèce, toutefois, rien n'indique que Ryanair était soumis à des obligations de service public.

<sup>(32)</sup> Article L5211-3 du Code général des collectivités publiques en vigueur au moment de la création du Syndicat mixte.

<sup>(33)</sup> Voir article L2131-6 du Code général des collectivités publiques en vigueur au moment de la création du Syndicat mixte.

<sup>(34)</sup> Voir par exemple la décision de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'Etat SA.33961 (2012/C) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes — Uzès — Le Vigan, paragraphe 265, confirmée par l'arrêt du Tribunal du 13 Décembre 2018, Ryanair c/ Commission, ECLI:EU:T:2018:943, paragraphes 83 à 94.

<sup>(35)</sup> Communication de la Commission relative à la notion d'aide d'Etat visée à l'article 107, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne C/2016/2946 (OJ C 262 du 19.7.2016, p. 1), point 48 et la jurisprudence citée.

<sup>(36)</sup> Voir l'arrêt de la Cour de justice du 2 septembre 2010, Commission/Deutsche Post AG, C-399/08, EU:C:2010:481, point 41 et l'arrêt de la Cour de justice du 9 juin 2011, Comitato «Venezia vuole vivere» et al./Commission, C-71/09 P, EU:C:2011:368, point 92.

- (77) La France considère que, si les contrats de services aéroportuaires ont été conclus par la CCIB et le Syndicat mixte dans le respect du principe de l'investisseur privé en économie de marché, il n'en va pas de même pour les contrats de prestations marketing conclus par le Syndicat mixte. Selon la France, ce dernier s'est comporté comme un acheteur public avisé faisant l'acquisition au prix de marché de services marketing nécessaires à sa mission publique de développement du tourisme, distincte de sa mission de gestion de l'aéroport.
- (78) Au regard de ces éléments, il convient, à titre préliminaire, de déterminer si, pour la conclusion des contrats de prestations marketing, le Syndicat mixte a agi en tant que gestionnaire de l'aéroport de Béziers ou en tant qu'entité faisant l'acquisition de ces prestations dans le cadre d'une mission de développement économique local, indépendamment de sa fonction de gestionnaire d'aéroport.

***Position de la France sur la double compétence du Syndicat mixte***

- (79) Selon la France, d'une part, les mesures accordées à Ryanair dans le cadre des contrats de services aéroportuaires ont été octroyées dans le respect du principe de l'opérateur privé en économie de marché. Ce soutien financier à la compagnie aérienne était en effet inférieur aux redevances aéroportuaires, aux recettes générées sur les services d'assistance en escale et aux recettes commerciales de l'aéroport découlant du trafic de passagers Ryanair. La France soutient ainsi que ces investissements ont été rentables pour le Syndicat mixte selon la méthodologie prévue par la Commission européenne dans ses Lignes directrices de 2014 sur les aides aux aéroports et aux compagnies aériennes (ci-après «Lignes directrices 2014») <sup>(37)</sup>.
- (80) D'autre part, la France considère que les contrats de prestations marketing n'ont pas conféré d'avantages à Ryanair dans la mesure où le Syndicat mixte a payé une rémunération conforme au prix du marché pour les services offerts par AMS en vue d'accomplir la mission de développement touristique qui lui a été assignée par ses statuts. En concluant les contrats de prestations marketing, le Syndicat Mixte a agi en tant qu'acteur du développement touristique, non motivé par une perspective de rentabilité. Par conséquent, la France estime qu'il y a lieu de considérer que le Syndicat Mixte se comportait comme un acheteur public de services acquis au prix du marché.
- (81) En substance, la France avance que le Syndicat mixte a agi comme un opérateur privé en économie de marché en concluant les contrats CSA I, II et III tandis que la conclusion de l'ensemble des contrats de prestations marketing relevait d'une mission d'intérêt public, le Syndicat mixte ayant agi en sa qualité de puissance publique. Par conséquent, selon la France, ces deux mesures devraient être dissociées et appréciées séparément.

***Position de la Commission sur la double compétence du Syndicat mixte***

- (82) Contrairement à la position avancée par la France, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu de distinguer différentes fonctions du Syndicat mixte (opération de l'aéroport et développement du tourisme) lorsqu'il signe des accords avec Ryanair/AMS. Ainsi, la Commission considère que tous les contrats de services aéroportuaires et marketing signés avec Ryanair/AMS le sont dans le cadre de l'opération de l'aéroport. Cette analyse est basée sur les éléments suivants.
- (83) Premièrement, la Commission relève que les contrats de services aéroportuaires et les contrats de prestations marketing ont été conclus par une entité unique (le Syndicat mixte) chargée de la gestion de l'aéroport de Béziers, qui constitue une activité économique. Sur ce point, la Commission rappelle qu'il est courant qu'un gestionnaire d'aéroport puisse conclure, dans le cadre de son activité économique, des arrangements avec les compagnies aériennes prévoyant des tarifs différenciés et, dans certains cas, l'octroi de mesures d'incitation et d'aides à la commercialisation substantielles à ces compagnies <sup>(38)</sup>. A cet égard, la Commission considère qu'en principe, la conclusion de contrats de prestations marketing relève de l'activité économique d'un gestionnaire d'aéroport <sup>(39)</sup>.
- (84) Deuxièmement, le Syndicat mixte a conclu des contrats de prestations marketing entre 2009 et 2012 alors même qu'en vertu des statuts alors applicables, il ne possédait à cette période que la compétence de gestion de l'aéroport. Le Syndicat mixte a ainsi conclu ses premiers contrats de prestations marketing dans le cadre de sa mission de gestion de l'aéroport sans qu'il ne soit question de promotion du tourisme. La Commission souligne que cette information n'a pas été soumise par la France, mais est disponible publiquement <sup>(40)</sup>.
- (85) En outre, les contrats de prestations marketing conclus après 2012 sont similaires à ceux conclus avant 2012. Si l'objectif des contrats de prestations marketing avait changé (passant du soutien à l'opération de l'aéroport au développement du tourisme), il est probable que les termes des contrats auraient été modifiés pour refléter ce changement d'objectif.

<sup>(37)</sup> Communication de la Commission — Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (OJ C 99 du 4.4.2014, p. 3).

<sup>(38)</sup> Lignes directrices de 2014, point 7.

<sup>(39)</sup> Il convient d'ailleurs de souligner que la section 3.5 des Lignes directrices aériennes de 2014 prévoit qu'aux fins d'application du principe de l'opérateur privé en économie de marché, les mesures incitatives et le support marketing doivent être pris en compte dans l'analyse. Cette approche a été confirmée par le Tribunal, par exemple dans les arrêts du 13 Décembre 2018, Ryanair c/ Commission, ECLI:EU:T:2018:943.

<sup>(40)</sup> <http://www.herault.gouv.fr/Publications/Recueils-des-actes-administratifs>.

- (86) Troisièmement, les Contrats CPM 1, CPM 2 et CPM 3 conclus avec AMS avaient pour cause l'opération de lignes par Ryanair desservant l'aéroport de Béziers dans le cadre des contrats de services aéroportuaires. Ces mêmes contrats de services marketing devenaient caduques en cas d'arrêt des lignes opérées par Ryanair et desservant l'aéroport de Béziers. Les obligations des deux types de contrats en question sont donc liées entre elles, et sont indissociables de la fonction d'opérateur de l'aéroport du Syndicat mixte.
- (87) Quatrièmement, les Contrats CPM 1, CPM 2 et CPM 3 étaient étroitement liés aux vols de Ryanair vers Béziers. Tous les contrats de prestations marketing prévoient clairement des prestations de marketing à fournir sur le seul site internet de Ryanair. Les services de marketing en ligne prestés par Ryanair/AMS sur le fondement de ces contrats marketing consistaient essentiellement à insérer des messages et des liens sur la page correspondant à la destination Béziers du site internet de Ryanair, et à insérer un lien vers le site internet désigné par le Syndicat mixte sur les pages d'accueil anglaise, allemande, française, suédoise et norvégienne de ce même site internet. Or, la page correspondant à la destination Béziers du site internet de Ryanair s'adresse essentiellement aux personnes qui ont déjà décidé ou qui sont susceptibles d'envisager d'utiliser les services de transport de Ryanair vers Béziers. Autrement dit, les informations fournies au sujet de Béziers sur le site internet de Ryanair ciblaient les clients potentiels de Ryanair à destination de Béziers. De plus, seules les pages d'accueil anglaise, allemande, française, suédoise et norvégienne (pays desservis par Ryanair depuis Béziers) du site internet de Ryanair étaient visées par les différents contrats de services de marketing en cause en l'espèce. Ceci est une indication supplémentaire que les prestations de marketing étaient conçues essentiellement pour assurer la promotion des services de Ryanair entre Béziers et les destinations dont Ryanair s'est engagé à assurer la desserte.
- (88) Cinquièmement, l'attribution par le Syndicat mixte à AMS de ces marchés de services marketing n'a pas respecté les dispositions applicables du droit de l'Union européenne de la commande publique, aucune procédure de marchés publics n'ayant eu lieu pour la passation de ces contrats. Cette absence de procédures se justifiait par le fait que AMS avait une compétence technique particulière qu'aucun autre opérateur n'était en mesure de fournir, à savoir l'exclusivité de la licence du site internet [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), sur lequel les passagers de Ryanair achetaient leurs billets pour voyager avec cette compagnie.
- (89) Sixièmement, les membres ayant adhéré à l'ensemble des compétences du Syndicat mixte (incluant ainsi la gestion de l'aéroport) disposaient de 25 sièges sur 29 dans le comité syndical élargi, contre 4 sièges sur 29 pour les membres ayant adhéré uniquement à la compétence de développement du tourisme. Ainsi, les membres gérant l'activité de l'aéroport disposaient d'une influence déterminante dans le cadre de la prise de décisions intéressant le développement touristique. En outre, les statuts du Syndicat prévoient que les contributions soient versées directement sur le budget général de l'aéroport, sans affectation précise aux différentes compétences du Syndicat mixte. Il n'y avait par conséquent pas de séparation budgétaire entre les différentes missions du Syndicat mixte.
- (90) Septièmement, après 2012 le Syndicat mixte est devenu un syndicat «à la carte», dans la mesure où les collectivités membres sont libres d'adhérer à une, plusieurs ou toutes les compétences attribuées au Syndicat. Or, seulement deux des collectivités membres n'ont adhéré qu'à la compétence «développement du tourisme» entre 2012 et 2017 et non aux autres compétences liées à l'exploitation de l'aéroport<sup>(41)</sup>. Cette participation limitée en nombre et dans le temps à la compétence exclusive «développement du tourisme» indique que cette fonction était relativement annexe. De plus, le montant des contributions de chacune des deux collectivités n'étant à ce jour pas connu, la Commission n'est pas en mesure à ce stade de déterminer l'influence financière de ces deux collectivités dans le financement des contrats de prestations marketing.
- (91) Enfin, le Syndicat mixte est en théorie structuré en deux assemblées délibératives a priori distinctes selon que les collectivités avaient adhéré à toutes les compétences ou seulement à une partie des compétences. D'une part, le comité syndical restreint regroupait toutes les collectivités membres ayant adhéré à l'ensemble des compétences du Syndicat mixte<sup>(42)</sup>, et avait compétence pour délibérer de toutes les affaires intéressant la gestion de l'aéroport. D'autre part, le comité syndical élargi réunissait l'ensemble des membres ayant adhéré à la compétence «développement touristique» du Syndicat mixte, c'est-à-dire l'ensemble des collectivités membres du Syndicat mixte. Ce comité avait pour compétence de traiter de toutes les affaires ayant trait au seul développement du tourisme. Cependant il ne semble pas que ces comités se réunissent séparément. Ainsi, la Commission ne dispose pas d'information indiquant que les décisions concernant les contrats de prestations aéroportuaires et les contrats marketing étaient prises séparément.
- (92) Sur la base de ces éléments, la Commission conclut de manière préliminaire qu'il n'y a pas lieu de distinguer différentes fonctions du Syndicat mixte (opération de l'aéroport et développement du tourisme) lorsqu'il signe des accords avec Ryanair/AMS. Ainsi, la Commission considère que tous les contrats de services aéroportuaires et marketing signés avec Ryanair/AMS se rattachent à la gestion de l'aéroport. Cette conclusion préliminaire implique que le principe de l'opérateur en économie de marché est applicable aux contrats de prestations aéroportuaires et marketing conclus par le Syndicat mixte en tant que gestionnaire de l'aéroport de Béziers. La Commission invite les autorités françaises et les parties intéressées à présenter leurs commentaires sur ce point et à lui soumettre tout élément pertinent à cet égard.

(41) Voir paragraphes (19) à (22).

(42) À l'exclusion de celles qui ne participaient pas aux compétences relatives à la gestion de l'aéroport.

- (93) Aux fins de l'application du principe de l'opérateur en économie de marché aux contrats de prestations marketing et de contrats de services aéroportuaires conclus par la CCIB dans un premier temps, puis par le Syndicat mixte comme gestionnaire de l'aéroport de Béziers dans un second temps, il conviendra d'examiner les questions suivantes:
- Faut-il analyser de manière conjointe ou au contraire de manière distincte les contrats de services marketing et les contrats de services aéroportuaires conclus en l'espèce?
  - Faut-il considérer Ryanair et AMS comme un bénéficiaire unique des mesures en cause?
  - Le principe de l'opérateur en économie de marché est-il respecté, autrement dit l'opérateur de l'aéroport tire-t-il un bénéfice financier de la signature des contrats de services aéroportuaires et de services marketing avec Ryanair?
- (a) *Appréciation conjointe des contrats de services aéroportuaires et marketing pour l'application du MEOP*
- (94) La Commission rappelle qu'il est de jurisprudence constante que l'article 107, paragraphe 1, TFUE définit les interventions étatiques en fonction de leurs effets <sup>(43)</sup>. Or, les interventions étatiques prenant des formes diverses et devant être analysées en fonction de leurs effets, il ne saurait être exclu que plusieurs interventions consécutives de l'État doivent être regardées comme une seule intervention. Pour cela, la Commission doit examiner s'il existe entre ces interventions des liens tellement étroits qu'il est impossible de les dissocier et que, dès lors, ces interventions doivent être regardées comme une seule intervention. Tel peut notamment être le cas lorsque des interventions consécutives présentent, au regard notamment de leur chronologie, de leur finalité et de la situation de l'entreprise au moment de ces interventions, des liens tellement étroits entre elles qu'il est impossible de les dissocier <sup>(44)</sup>.
- (95) A cet égard, comme rappelé précédemment aux paragraphes (86) et (87), les contrats de prestations marketing étaient intimement liés par leur nature aux services de transport aériens offerts par Ryanair. Il est à ce stade probable qu'en l'absence des liaisons aériennes de Ryanair desservant l'aéroport de Béziers, les contrats de services marketing n'auraient pas été conclus.
- (96) Cette analyse est d'ailleurs renforcée par la situation dans laquelle se trouvait Ryanair au moment de la conclusion de chacun des contrats, cette compagnie assurant quasiment la totalité des vols commerciaux desservant l'aéroport de Béziers entre 2009 et 2019. Les touristes étrangers devaient donc nécessairement passer par cette compagnie aérienne pour pouvoir rejoindre l'aéroport de Béziers.
- (97) La Commission observe également que, par exemple, le Contrat CPM 3 et le Contrat CSA II ont été signés le même jour pour une durée identique <sup>(45)</sup>, tout comme l'avenant 3 au Contrat CPM 3 et l'avenant 1 au Contrat CSA II <sup>(46)</sup> ou encore l'avenant 4 au Contrat CPM 3 et l'avenant 2 au Contrat CSA II <sup>(47)</sup>. Ainsi, si, certains contrats ont pu être conclus à des dates différentes <sup>(48)</sup>, d'autres ont été conclus à des dates identiques ou proches et sont donc de ce fait indissociables.
- (98) La Commission conclut à ce stade qu'il convient de traiter comme une seule et unique mesure chacun des groupes de contrats suivants, afin d'en évaluer la rentabilité:
- le Contrat CPM 3 et le Contrat CSA II;
  - l'avenant 3 au Contrat CPM 3 et l'avenant 1 au Contrat CSA II; ou encore
  - l'avenant 4 au Contrat CPM 3 et l'avenant 2 au Contrat CSA II.
- (99) Les autres contrats de services marketing n'ont a priori pas fait l'objet d'une transaction unique avec un contrat de services aéroportuaires. Ces contrats de services marketing seront analysés individuellement en prenant en compte les revenus générés par le contrat de services aéroportuaires en vigueur.
- (b) *Appréciation conjointe d'un avantage économique conféré à Ryanair et AMS*
- (100) Dans le cadre des contrats qui ont été conclus entre d'une part le Syndicat mixte/CCIB et d'autre part, Ryanair/AMS, la Commission doit en premier lieu s'interroger sur le fait de savoir si, aux fins de l'identification d'un avantage économique dont elles auraient bénéficié, Ryanair et sa filiale AMS doivent être considérées individuellement ou conjointement.

<sup>(43)</sup> Arrêt du 5 juin 2012, Commission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, point 77.

<sup>(44)</sup> Arrêt du 15 janvier 2015, France/Commission, ECLI:EU:T:2015:17, T-1/12.

<sup>(45)</sup> Les deux contrats ont été signés le 16 décembre 2011.

<sup>(46)</sup> L'avenant 1 au Contrat CSA II a été signé le 16 décembre 2012 tandis que l'avenant 3 au Contrat CPM 3 a été signé le 17 décembre 2012.

<sup>(47)</sup> Les deux avenants ont été signés le 11 décembre 2013.

<sup>(48)</sup> C'est le cas par exemple du Contrat CSA I et du Contrat CPM 1.



- (101) La Commission constate tout d'abord qu'AMS est une filiale de Ryanair à 100 %, dont les dirigeants sont des cadres supérieurs de Ryanair. La Commission constate par ailleurs qu'AMS a en fait été créée dans le seul but de fournir des prestations de marketing sur le site web de Ryanair et n'exerce pas d'autres activités.
- (102) En outre, les contrats de prestations marketing conclus avec la société AMS stipulent dans leur objet même qu'ils sont liés «à l'engagement de la compagnie Ryanair d'opérer des vols réguliers au départ et à l'arrivée de Béziers» et que l'arrêt éventuel de ces vols aurait pour effet de rendre les contrats de prestations marketing caduques.
- (103) Enfin, la Commission tient à rappeler qu'elle a également suivi cette approche dans ses décisions finales du 23 juillet 2014 concernant les aéroports de Pau, Angoulême et Nîmes<sup>(49)</sup>.
- (104) Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission estime à ce stade qu'il convient d'apprécier conjointement les mesures en faveur de Ryanair et d'AMS aux fins de la détermination de l'existence d'un avantage économique, Ryanair et AMS ne constituant en fait qu'un unique bénéficiaire des mesures en cause.
- (c) Conformité des mesures en cause avec le principe de l'opérateur en économie de marché
- (105) Il convient d'analyser si la CCIB puis le Syndicat mixte se sont comportés comme un opérateur en économie de marché lorsqu'ils ont signé les contrats de service aéroportuaires et les contrats de marketing couverts par cette décision.
- (106) Pour rechercher si l'État membre ou l'entité publique concernée a adopté le comportement d'un opérateur privé avisé dans une économie de marché, il faut se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures en cause ont été prises, pour évaluer la rationalité économique du comportement de l'État membre ou de l'entité publique et donc s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure. Sont seuls pertinents les éléments disponibles et les évolutions prévisibles au moment où la décision de procéder à l'opération en cause a été prise.
- (107) Dans le cas présent, le principe de l'opérateur en économie de marché consiste à vérifier que la CCIB puis le Syndicat mixte, en tant qu'opérateurs de l'aéroport se sont comportés comme un investisseur avisé en signant des contrats (aéroportuaires et marketing) avec Ryanair/AMS. Le critère est considéré comme rempli si au moment de la signature des contrats, le gestionnaire d'aéroport peut prévoir de générer des profits. À l'inverse, si au moment de signer les contrats, le gestionnaire d'aéroport ne peut prévoir que les transactions généreront des profits, le test n'est pas rempli<sup>(50)</sup>.
- (108) La Commission rappelle qu'en vertu des lignes directrices de 2014, les arrangements conclus entre des compagnies aériennes et un aéroport peuvent être jugés conformes au principe de l'opérateur en économie de marché lorsqu'ils contribuent incrémentalement, d'un point de vue ex ante, à la rentabilité dudit aéroport. Ce dernier doit démontrer que, lorsqu'il passe un accord avec une compagnie aérienne (contrat individuel ou régime général de redevances aéroportuaires, par exemple), il est à même de supporter la totalité des coûts générés par l'accord pendant toute la durée d'application de cet accord, en dégageant une marge bénéficiaire raisonnable sur la base de perspectives satisfaisantes à moyen terme.
- (109) Afin d'apprécier si un arrangement conclu par un aéroport avec une compagnie aérienne est conforme au principe de l'opérateur en économie de marché, il convient de tenir compte tant des recettes escomptées générées par les activités non aéronautiques en liaison avec l'activité de la compagnie aérienne que des redevances aéroportuaires, nettes de toutes remises, aides à la commercialisation ou incitations. Il faut également prendre en compte tous les coûts incrémentaux escomptés supportés par l'aéroport en liaison avec l'activité de la compagnie aérienne dans cet aéroport. Ces coûts incrémentaux peuvent englober toutes les catégories de dépenses ou d'investissements, telles que l'embauche de personnel supplémentaire, les frais d'équipement et les coûts d'investissement résultant de la présence de la compagnie aérienne dans l'aéroport. En revanche, les coûts que l'aéroport doit de toute façon supporter indépendamment de l'accord conclu avec la compagnie aérienne ne doivent pas être pris en considération aux fins de l'examen du respect du principe de l'opérateur en économie de marché.
- (110) Pour que le critère de l'opérateur en économie de marché soit rempli, le gestionnaire d'aéroport doit démontrer que, lorsqu'il passe un accord avec une compagnie aérienne, il est à même de supporter la totalité des coûts générés par l'accord pendant toute la durée d'application de cet accord, en dégageant une marge bénéficiaire raisonnable sur la base de perspectives satisfaisantes à court ou moyen terme.

<sup>(49)</sup> Voir par exemple la décision de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.33961 (2012/C) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Nîmes — Uzès — Le Vigan, para 290 («**Décision Nîmes**»); Décision (UE) 2015/1226 du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Angoulême, de la SNC-Lavalin, de Ryanair et de Airport Marketing Services («**Décision Angoulême**») et décision (UE) 2015/1227 de la Commission du 23 juillet 2014 concernant l'aide d'État SA.22614 (C 53/07) mise à exécution par la France en faveur de la chambre de commerce et d'industrie de Pau-Béarn, Ryanair, Airport Marketing Services et Transavia («**Décision Pau**»).

<sup>(50)</sup> Arrêt du Tribunal du 13 décembre 2018, Ryanair c/ Commission, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943.



- (111) La Commission note en premier lieu que ni la CCIB, ni le Syndicat mixte n'ont réalisé d'analyses économiques préalables à la conclusion des contrats de services marketing et de services aéroportuaires. Cette absence d'analyse préalable à la signature des contrats jette un doute sur l'objectif et la possibilité de réaliser des profits par le Syndicat mixte ou la CCIB.
- (112) En deuxième lieu, s'agissant des Contrats CSA II et III, la France s'appuie sur une étude de la valeur actualisée nette réalisée par un cabinet d'expert en 2017, soit postérieurement à la conclusion de chacun des contrats. Les analyses rétrospectives de rentabilité fournies jusqu'à présent couvrent uniquement les Contrats CSA II et CSA III (et non le Contrat CSA I) et ces mêmes analyses ne prennent pas en compte les coûts de marketing liés à la passation des contrats de services marketing. Aucune analyse n'a été fournie concernant la signature des contrats marketing, qu'ils soient analysés conjointement avec des contrats de services aéroportuaires ou seuls. De fait, les analyses réalisées par la France apparaissent incomplètes, et ne peuvent donc pas permettre de conclure que les décisions de contracter avec AMS et Ryanair par le Syndicat mixte ou la CCIB permettaient de générer des profits.
- (113) En troisième lieu, la Commission observe qu'en tenant compte des coûts liés aux prestations marketing conjugués aux coûts incrémentaux liés aux contrats de services aéroportuaires tels que retenus par la France dans son analyse de rentabilité, le Syndicat mixte n'est pas en mesure de couvrir la totalité des coûts générés par l'accord par les seules recettes issues de ce contrat. A cet égard, il convient notamment de noter qu'en l'absence des contributions des collectivités locales membres du Syndicat mixte, le budget de ce dernier aurait été lourdement déficitaire à moyen terme. Cette observation est d'ailleurs confirmée par l'examen des budgets annuels du Syndicat mixte entre 2009 et 2018.
- (114) En tout état de cause, la Commission a analysé les résultats de l'étude de la valeur actualisée nette des contrats CSA II et III réalisée par un cabinet d'expert. L'étude s'appuie sur une reconstruction des revenus et coûts liés au fonctionnement de l'aéroport. La reconstruction des revenus est basée sur une estimation du nombre d'avions reflétant les obligations de Ryanair reprises dans le contrat, un taux de remplissage moyen, et les redevances prévues au contrat. La reconstruction des coûts est basée sur l'hypothèse que les coûts incrémentaux de fonctionnement sont nuls (un passager supplémentaire ne génère pas de coûts supplémentaires) et sur la prise en compte des incitations financières payées par l'aéroport à Ryanair tel que prévu au contrat.
- (115) La Commission conclut à ce stade que les résultats de la reconstruction sont erronés. En particulier, quatre hypothèses faussent le résultat de la reconstruction:
- Les coûts des contrats de services marketing ne sont pas pris en compte;
  - Le taux de remplissage retenu se situe dans la fourchette [80-90] %. Or, les taux de remplissage atteints par Ryanair sur l'aéroport de Béziers pour la période précédant la signature des contrats se situent dans la fourchette [60-80] %. Un opérateur d'aéroport avisé aurait pris en compte son expérience réelle des taux de remplissage avec Ryanair pour préparer un plan d'affaire;
  - L'hypothèse retenue que les passagers supplémentaires n'entraînent pas de coûts de fonctionnement supplémentaire n'est pas soutenable et n'est pas confirmée par les données préliminaires fournies par la France. L'analyse de ces données permet de conclure que l'évolution des charges (hors charges correspondant à des fonctions régaliennes) est positivement corrélée à la croissance du trafic commercial et que le coût incrémental par passager se situe dans la fourchette [0-5] EUR/passager. Si le coût incrémental retenu se situe dans la partie haute de cette fourchette, la valeur présente nette des contrats devient négative. Cependant les informations fournies par la France ne détaillent pas comment les coûts liés aux fonctions régaliennes sont définis, ni quelle fraction des coûts de fonctionnement est attribuable aux fonctions de l'aéroport autres que les vols commerciaux. Aussi la Commission invite la France et les parties intéressées à lui soumettre les éléments permettant une juste estimation des coûts incrémentaux de fonctionnement.
  - La Commission note en outre que la France a par exemple indiqué que des travaux d'aménagement nécessaires à l'accueil de vols réguliers ont été réalisés entre 2007 et 2019 sur la plate-forme et dans l'aérogare. Bien que le Syndicat mixte précise que ces investissements n'émanent pas d'une demande spécifique de Ryanair, la compagnie aérienne bénéficie directement et exclusivement de ces aménagements, en tant qu'opérateur unique présent sur l'aéroport depuis 2008. La Commission invite à ce sujet les autorités françaises et les tiers intéressés à préciser les coûts qu'elles considèrent être liés à des investissements dédiés à la compagnie Ryanair.
- (116) Pour l'ensemble de ces raisons, la Commission nourrit de forts doutes sur le fait que le Syndicat mixte et la CCIB aient agi comme un investisseur avisé en économie de marché dans le cadre de ses relations avec Ryanair/AMS. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point et à lui fournir tout élément pertinent à cet égard.

(d) Conclusion sur l'existence d'un avantage

(117) La Commission conclut à titre préliminaire l'existence d'un avantage économique au bénéfice de Ryanair. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point, et plus généralement à fournir toute information utile à l'appréciation de l'existence et de l'étendue d'un éventuel avantage à Ryanair/AMS. Outre les informations déjà requises dans le cadre de la présente section, elle invite en particulier les autorités françaises et les parties intéressées à lui fournir toutes les délibérations, compte-rendus et procès-verbaux des réunions du Syndicat mixte et de la CCIB, ainsi qu'à détailler l'ensemble des coûts d'exploitation de l'aéroport liés ou attribuables à l'accueil de Ryanair, et à présenter les perspectives de rentabilité ou, à défaut, les derniers budgets prévisionnels établis antérieurement à la conclusion de chaque modification du cadre contractuel et commercial avec Ryanair/AMS ou tout autre élément pertinent à cet égard.

(e) Scénario alternatif — Les prestations marketing sont achetées par le Syndicat mixte dans le contexte exclusif de sa compétence de développement du tourisme

(118) Bien que la Commission soit parvenue à la conclusion préliminaire que les achats de prestations marketing sont indissociables de la fonction d'opérateur du Syndicat mixte, la Commission procédera à titre subsidiaire à l'analyse de l'avantage conféré à Ryanair/AMS dans l'hypothèse où les prestations marketing sont achetées par le Syndicat mixte dans le contexte exclusif de sa compétence de développement du tourisme.

(119) Dans l'hypothèse où ce scénario devait être retenu, la Commission devrait déterminer s'il y a lieu d'envisager l'application du principe de l'opérateur en économie de marché pour déterminer si l'Etat membre s'est comporté comme un acheteur public avisé ayant contracté des services répondant à un ou plusieurs besoins effectifs, et à un prix correspondant au prix de marché<sup>(51)</sup>. Il convient de rappeler qu'à ce stade, ce scénario alternatif ne correspond pas à la position préliminaire de la Commission (voir paragraphe (92)). En outre, il ne concerne que le Syndicat mixte et non la CCIB, pour laquelle la Commission considère que le Contrat CSA I et les Contrats CPM 1B ont été conclus dans le cadre de sa fonction de gestionnaire d'aéroport.

(120) Le Syndicat mixte affirme avoir conclu ces contrats dans l'objectif de promouvoir le tourisme local, sans rechercher une quelconque rentabilité économique du contrat. En particulier, préalablement à la conclusion de chacun des contrats de prestations marketing, la France n'a mené ou démontré aucune évaluation économique ni aucun autre élément de nature à déterminer la rentabilité future des prestations contractuelles ou à apprécier l'opportunité de contracter de telles prestations.

(121) Si le Syndicat mixte a agi en sa qualité de puissance publique lorsqu'il a conclu les contrats de prestations marketing, la Commission doit analyser si le Syndicat s'est comporté comme un acheteur avisé ayant contracté des prestations marketing reflétant les besoins de sa mission, et à un prix de marché.

(122) La France avance que le Syndicat mixte n'a pas octroyé d'avantage à Ryanair/AMS dans la mesure où les achats de prestations marketing répondaient à un besoin effectif de ce Syndicat mixte, à savoir la promotion générale du territoire et du tissu économique local. Ces prestations ont été achetées selon les tarifs prévus dans les plaquettes tarifaires d'AMS qui sont rendues publiques et sont applicables à tout acheteur de services marketing. Pour ces motifs, le Syndicat mixte aurait acheté ces prestations au prix du marché.

(123) Cependant, à ce stade, la Commission conclut que l'achat de prestations marketing auprès de Ryanair/AMS ne correspond pas à un besoin réel du Syndicat mixte sur la base des indices suivants:

— Il semble à ce stade que l'objectif principal et les effets de l'achat de prestations marketing sont de supporter les activités de Ryanair à l'aéroport de Béziers pour les motifs suivants:

— Absence d'intention réelle à ce stade du Syndicat mixte de faire de la publicité régionale: la France n'a à ce stade fourni aucune délibération du Syndicat mixte ou de ses collectivités membres montrant que l'objectif des contrats de prestations marketing était effectivement de développer le tourisme à travers la publicité. A l'inverse, les contrats marketing font référence explicitement au maintien des activités de Ryanair à l'aéroport de Béziers.

<sup>(51)</sup> Arrêt du Tribunal, 28 janvier 1999, Bretagne Angleterre Irlande (BAI), T-14/96, ECLI:EU:T:1999:12.

- Ciblage des opérations de vol de Ryanair au lieu des prestations marketing: d'une part, les contrats de services marketing conclus avec AMS avaient pour cause l'opération de lignes précises par Ryanair desservant l'aéroport de Béziers dans le cadre des contrats de services aéroportuaires; d'autre part, ces mêmes contrats de services marketing devenaient caduques en cas d'arrêt des lignes opérées par Ryanair desservant l'aéroport de Béziers. Or, une entité souhaitant uniquement acquérir des prestations de marketing pour promouvoir un territoire donné n'aurait aucun intérêt à inclure dans les contrats conclus avec le prestataire de ces services des obligations relatives à l'exploitation de services de transport aérien. L'inclusion de telles obligations dans un contrat d'achat de prestations de marketing a pour effet de soutenir financièrement la fourniture de services aériens au travers de la rémunération des prestations de marketing.
  - Ciblage de Ryanair/AMS au lieu d'un prestataire de marketing quelconque: d'après les éléments fournis par la France, le Syndicat mixte n'a pas organisé d'appel d'offres pour obtenir des prestations marketing et a choisi AMS en raison de l'exclusivité de la licence dont cette compagnie dispose pour publier des promotions sur le site internet de Ryanair. Par conséquent, le Syndicat mixte ne semble pas avoir consulté d'autres prestataires marketing que Ryanair/AMS.
  - Aucun indice ne semble démontrer l'intérêt du Syndicat mixte quant au succès concret des campagnes de marketing financées par son budget: la France n'a soumis aucune évaluation de la pertinence et de l'impact des contrats de marketing conclus par le Syndicat mixte. En particulier, le Syndicat mixte ne semble pas faire de suivi du nombre de visites d'internautes sur les liens désignés dans les contrats de marketing, ni collecter aucune information de trafic sur les pages du site internet de Ryanair pour lesquelles il achète des prestations. Le Syndicat mixte ne semble pas non plus effectuer d'analyse d'impact (quelle proportion d'internautes qui cliquent sur les liens désignés décident ensuite de visiter la région, par exemple). La France a fourni une analyse de la région Occitanie concernant les «retombées socio-économiques du transport aérien en région Occitanie <sup>(52)</sup>». Cette analyse cependant ne concerne pas l'impact des campagnes marketing du Syndicat mixte sur le tourisme ou l'augmentation du nombre de passagers, mais l'impact économique des voyageurs sur la région. Si la Commission ne nie pas que les voyageurs génèrent des retombées économiques, l'analyse de la région Occitanie n'est en aucun cas une analyse de l'impact des dépenses marketing du Syndicat mixte sur le développement du tourisme.
  - Les prestations marketing de Ryanair/AMS ne sont pas en mesure de promouvoir la ville de Béziers et ses alentours de manière efficace:
    - Le choix de Ryanair/AMS ne semble pas répondre à des justifications économiques suffisantes: comme rappelé au paragraphe (83) au vu des contrats de marketing signés entre Ryanair/AMS et des entreprises privées, la valeur ajoutée principale de faire de la publicité sur le site de Ryanair est de pouvoir capter l'attention de passagers ayant déjà acheté un voyage. Or, la promotion de la destination Béziers s'avère a priori inutile pour des clients qui ont déjà choisi de voyager vers cette destination, alors même que l'objectif d'une promotion est d'attirer de potentiels clients.
    - Le Syndicat mixte ne démontre pas à ce stade que les prestations de marketing ont eu l'effet allégué: en l'absence de tout élément fourni par la France à cet égard, la Commission note entre autres que les divers rapports de la chambre régionale des comptes du Languedoc-Roussillon ont souligné à plusieurs reprises que les retombées économiques pour la région de l'aéroport, et a fortiori des contrats de prestations marketing, étaient difficilement évaluables ou vérifiables <sup>(53)</sup>.
    - Les prestations marketing semblent surtout profiter à Ryanair dans l'hypothèse où elles ont un effet, étant donné que Ryanair — entreprise privée mue par un souci de rentabilité — doit mettre en place des actions «prix» et «marketing» pour remplir ses avions. Ryanair vise à atteindre un taux de remplissage cible de ses avions, et dispose pour cela de deux outils: les prix (yield management) et la publicité (marketing). Toute action de marketing visant les vols Ryanair à destination de Béziers, tels que les contrats marketing achetés par le Syndicat mixte, ne peut avoir qu'un effet bénéfique pour le remplissage des avions ce qui permet à Ryanair d'être moins agressif sur les prix, même si la Commission doute de l'efficacité de ces contrats marketing pour attirer des clients.
- (124) Ainsi, même dans ce scénario, la Commission conclut à titre préliminaire que l'achat de services marketing par le Syndicat mixte ne répondait pas à un besoin réel mais avait en réalité pour but de subventionner les vols de Ryanair depuis et vers l'aéroport de Béziers. Dans ces conditions, la Commission conclut que le test de l'opérateur en économie de marché n'est pas applicable <sup>(54)</sup>. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point et à lui fournir tout élément pertinent à cet égard.

<sup>(52)</sup> Etude fournie par la France des retombées économiques socio-économiques du transport aérien en région Occitanie, réalisée par [...] le 6 septembre 2017.

<sup>(53)</sup> Voir ainsi le rapport d'observations définitives n° 136/0555 sur la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 7 mai 2013, le rapport d'observations définitives n° 146/534 sur la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 16 mai 2014 et le rapport d'observations définitives n° GR/16/1809 relatives à la Communauté de commune la Domitienne de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 3 novembre 2016.

<sup>(54)</sup> Voir l'arrêt de la Cour de justice du 1<sup>er</sup> mars 2017, SNCM/Commission, T-454/13, EU:T:2017:134, points 232 et 233.

- (125) En outre, la Commission ne dispose à ce stade d'aucun indice démontrant que le Syndicat mixte ait procédé à une analyse coûts-bénéfices, à une comparaison des prix ou ait fait preuve d'intérêt à minimiser les coûts pour les campagnes de marketing achetées auprès de Ryanair/AMS. De plus, aucun des contrats et avenants en cause n'a été conclu à la suite d'un appel d'offres. Il semble que le Syndicat n'ait pas cherché à minimiser le coût d'achat des prestations de marketing souhaitées. De plus, une entité souhaitant uniquement acquérir des prestations de marketing pour promouvoir un territoire donné n'aurait aucun intérêt à inclure dans les contrats conclus avec le prestataire de ces services des obligations relatives à l'exploitation de services de transport aérien. L'inclusion de telles obligations dans les contrats de prestations marketing limite considérablement, sans raison objective, le nombre d'entreprises en mesure de fournir les services de marketing demandés. Les obligations supplémentaires relatives aux services de transport aérien sont au contraire susceptibles d'augmenter le prix du service marketing par rapport à un contrat de marketing qui n'imposerait pas de telles obligations.
- (126) La Commission considère donc que les prix payés par le Syndicat mixte à Ryanair/AMS pour l'achat des services marketing ne sont dans tous les cas pas conformes aux conditions normales du marché. Ainsi, même si le test de l'opérateur en économie de marché était applicable, il ne serait pas satisfait. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point.

#### 5.1.1.3. Mesure sélective

- (127) Lorsque la Commission décèle la présence d'un avantage, pris au sens large, découlant directement ou indirectement d'une mesure donnée, elle est tenue d'établir, en outre, que cet avantage profite spécifiquement à une ou à plusieurs entreprises. Il lui incombe, pour ce faire, de démontrer, en particulier, que la mesure en cause introduit des différenciations entre les entreprises se trouvant, au regard de l'objectif poursuivi, dans une situation comparable. Il faut donc que l'avantage soit octroyé de façon sélective et qu'il soit susceptible de placer certaines entreprises dans une situation plus favorable que d'autres<sup>(55)</sup>.
- (128) L'exigence de sélectivité diverge selon que la mesure en cause est envisagée comme un régime général d'aide ou comme une aide individuelle. Dans ce dernier cas, l'identification de l'avantage économique permet, en principe, de présumer de sa sélectivité. En revanche, lors de l'examen d'un régime général d'aide, il est nécessaire d'identifier si la mesure en cause, nonobstant le constat qu'elle procure un avantage de portée générale, le fait au bénéfice exclusif de certaines entreprises ou de certains secteurs d'activités.
- (129) En l'espèce, la Commission conclut à titre préliminaire que les mesures couvertes par la présente décision constituent des mesures individuelles en faveur de Ryanair.
- (130) En effet, les contrats en cause comportent des termes individuellement convenus entre les parties. Les contrats en cause précisent d'une part les liaisons aériennes devant être assurées par Ryanair et les services aéroportuaires que le gestionnaire de l'aéroport de Béziers est tenu de lui fournir et, d'autre part, les services marketing qu'AMS s'engage à fournir audit aéroport en vue de supporter lesdites liaisons aériennes. Ils fixent de manière détaillée les redevances aéroportuaires applicables à Ryanair et la rémunération des prestations marketing pour les routes assurées par Ryanair dans le cadre des contrats de services aéroportuaires.
- (131) La Commission conclut donc à ce stade que les mesures en cause sont sélectives en faveur de Ryanair.
- (132) En tout état de cause, en supposant que les contrats de prestations marketing aient été conclus par le Syndicat mixte dans le cadre de sa mission de développement du tourisme, les contrats de prestations marketing, la Commission serait amenée à considérer à titre préliminaire que tous les contrats de prestations marketing et les avenants correspondants conclus par le Syndicat mixte constituent des mesures individuelles, en ce qu'elles ont été directement négociées de manière bilatérale entre le Syndicat mixte/CCIB et Ryanair/AMS, en dehors de tout régime d'application générale.

#### 5.1.1.4. Affectation des échanges entre Etats membres et distorsions de concurrence

- (133) Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intra-UE, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante<sup>(56)</sup>, pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.
- (134) En faussant la concurrence entre compagnies aériennes opérant au sein du marché intérieur, les contrats en question risquent également de fausser les échanges entre Etats membres.

<sup>(55)</sup> Arrêt du Tribunal, 13 décembre 2018, Ryanair DAC, T-53/16, ECLI:EU:T:2018:943, paragraphe 162.

<sup>(56)</sup> Arrêt du Tribunal général du 30 avril 1998, affaire T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Région flamande) c/ Commission des Communautés européennes, ECLI:EU:T:1998:77.

(135) La Commission en conclut à titre préliminaire que les mesures en cause affectent des échanges entre Etats membres et faussent la concurrence.

#### 5.1.1.5. Conclusion sur l'existence d'une aide

(136) Au vu de ce qui précède, la Commission estime à titre préliminaire que les mesures en question constituent des aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE, au bénéfice de Ryanair/AMS.

#### 5.1.2. Illégalité de l'éventuelle aide

(137) En application de l'article 108, paragraphe 3 du TFUE, «la Commission est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides. L'Etat membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale.»

(138) Dans le cas présent, il apparaît que les mesures concernées ont été instituées sans avoir été notifiées à la Commission.

(139) Or, à ce stade de la procédure, la Commission n'a pas identifié de base juridique exemptant la France de notifier cette aide éventuelle.

(140) A ce stade de la procédure, la Commission considère donc que les mesures en cause sont susceptibles de constituer des aides illégales, qui devraient par conséquent faire l'objet d'une obligation de récupération au cas où la Commission la déclarerait incompatible avec le marché intérieur. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ces points.

#### 5.1.3. Compatibilité de l'éventuelle aide avec le marché intérieur

(141) La France n'a pas fourni d'analyse de compatibilité avec le marché intérieur car elle estime que les versements en question ne constituent pas des aides d'Etat. La Commission, quant à elle, ne dispose pas d'éléments pouvant indiquer que les mesures en cause seraient compatibles avec le marché intérieur. La seule base de compatibilité éventuellement envisageable serait l'article 107, paragraphe 3 point c) du TFUE, tel qu'interprété par les lignes directrices de 2014 en ce qui concerne les aides au démarrage en faveur des compagnies aériennes (section 5.2).

(142) Dans ce contexte, il convient de rappeler que les Contrats CSA I, CSA II et ses avenants, ainsi que les Contrats CPM 1, 2 et 3 et leurs avenants correspondants conclus jusqu'au 4 avril 2014, ont été conclus avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2014. En ce qui concerne la compatibilité des aides octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2014, le point 174 des lignes directrices de 2014 renvoie aux règles applicables au moment où l'aide a été octroyée, c'est à dire aux lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux de 2005 (ci-après «les lignes directrices de 2005») <sup>(57)</sup>. En revanche, ce sont les lignes directrices de 2014 qui s'appliquent au Contrat CSA III et aux avenants au Contrat CPM 3 conclus après le 4 avril 2014.

(143) Sous le régime des lignes directrices de 2005, les conditions de compatibilité spécifiques concernant les aides publiques versées aux compagnies aériennes sont établies au point 79. A ce stade, la France n'a fourni aucune analyse de compatibilité des aides versées à Ryanair entre le 1<sup>er</sup> novembre 2007 et le 4 avril 2014, dans la mesure où selon elle, les contrats en cause ne comportaient aucune aide d'Etat. La Commission note en particulier que les conditions relatives à la viabilité à terme et dégressivité dans le temps de l'aide (critère d), à l'intensité et la durée de l'aide (critère f), à l'attribution non discriminatoire de l'aide (critère h) ou encore à l'existence d'un plan d'affaires (critère i) ne sont pas remplies en l'espèce.

(144) Sous le régime des lignes directrices de 2014, les conditions de compatibilité concernant les aides publiques versées aux compagnies aériennes sont établies à la section 5.2. La Commission note à ce stade que les aides versées ne répondent pas, entre autres, aux conditions tenant au caractère approprié de l'aide compte tenu de l'absence d'un plan d'affaires (critère c) et à la proportionnalité de l'aide (critère e).

(145) La Commission invite la France et les parties intéressées à indiquer sur quelle base juridique les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché intérieur et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.

---

<sup>(57)</sup> Communication de la Commission, du 9 décembre 2005, «Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux» (JO C 312 du 9.12.2005, p. 1).



## 5.2. Aides potentielles versées au Syndicat mixte et à la CCIB

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

#### 5.2.1.1. Ressources d'Etat et imputabilité à l'Etat

(146) Les ressources d'Etat au sens de l'article 107 du TFUE comprennent toutes les ressources du secteur public, y compris des entités intra-étatiques<sup>(58)</sup>. Les collectivités publiques en cause étant des entités intra-étatiques, leurs ressources constituent nécessairement des ressources d'Etat. Ainsi, la Commission conclut préliminairement que les subventions octroyées au Syndicat mixte et à la CCIB ont été financées au moyen de ressources d'Etat. Par ailleurs, elles sont également nécessairement imputables à l'Etat.

#### 5.2.1.2. Avantage économique

(147) Comme indiqué au paragraphe (92), la Commission considère que les différents contrats passés par le Syndicat mixte avec Ryanair sont indissociables de la fonction de gestion de l'aéroport. L'analyse de l'avantage économique au Syndicat mixte et à la CCIB est donc conduit en considérant exclusivement la compétence de gestion de l'aéroport de ces deux entités.

(148) Il ressort du point 51 des lignes directrices aériennes de 2014 que, concernant le financement public des aéroports, l'analyse de la conformité avec le principe de l'opérateur en économie de marché doit reposer sur des perspectives de rentabilité ex ante satisfaisantes pour l'entité qui octroie le financement. Toute prévision de trafic utilisée à cette fin doit être réaliste et faire l'objet d'une analyse de sensibilité raisonnable. L'absence de plan d'exploitation constitue une indication de ce que le principe de l'opérateur en économie de marché n'est peut-être pas respecté. En l'absence d'un tel plan, les États membres peuvent fournir une analyse ou des documents internes émanant des autorités publiques ou de l'aéroport concerné qui montrent clairement qu'une appréciation réalisée avant l'octroi du financement public démontre le respect du principe de l'opérateur en économie de marché.

(149) Concernant en premier lieu les subventions octroyées au Syndicat mixte, aucune analyse prévisionnelle réalisée ex ante, ni même a posteriori, n'a été fournie par la France à ce stade.

(150) En outre, comme évoqué au paragraphe (25), les statuts du Syndicat mixte prévoyaient que les contributions des collectivités couvrent les charges résultant de la gestion de l'aéroport de Béziers, sans obligation de remboursement ou d'intérêt quelconque imposée au Syndicat mixte. En effet, les contributions statutaires ont permis chaque année de couvrir le déficit lié aux résultats d'exploitation. Ce point est d'ailleurs confirmé par plusieurs rapports d'observations définitives de la chambre régionale des comptes mentionnant que les collectivités avaient pour seul but de subventionner l'arrivée de compagnies aériennes low cost sur l'aéroport de Béziers<sup>(59)</sup>. La gestion de l'aéroport par le Syndicat mixte n'a généré aucun profit depuis la création du Syndicat mixte. Au contraire, les déficits d'exploitation sont très importants, et la France n'a fourni aucune information qui permettrait de conclure que la gestion de l'aéroport pourrait générer un profit quelconque. Les apports financiers des collectivités membre du Syndicat mixte couvrent entre 66 % et 76 % (Tableau 4) du budget d'exploitation du Syndicat mixte, sans espoir ni objectif de retour sur investissement.

(151) Par conséquent, le test de l'investisseur privé en économie de marché ne semble pas être rempli en l'espèce. Il résulte du cadre juridique même dans lequel ces contributions ont été versées que les mesures avaient pour but de couvrir des charges que le Syndicat mixte aurait dû normalement couvrir par lui-même dans des conditions normales de marché.

(152) Concernant en second lieu la CCIB, la Commission ne dispose pas à ce stade de l'ensemble des informations lui permettant de confirmer que les subventions versées par les collectivités locales à la CCIB ont été octroyées dans les conditions du critère de l'investisseur privé. Les différents rapports de la Chambre régionale des comptes du Languedoc-Roussillon ont fait état de versement de subventions de fonctionnement de manière récurrente à la CCIB, de sorte qu'il n'apparaît pas certain que ces versements aient permis à la CCIB de générer des profits. Elle invite par conséquent la France et les parties intéressées à lui soumettre toute information utile à cet égard. Elle les invite en particulier à fournir toutes les délibérations, compte-rendus et procès-verbaux de l'assemblée délibérative de la CCIB.

(153) A titre subsidiaire, la Commission analyse la situation dans laquelle les prestations marketing sont achetées par le Syndicat mixte dans le contexte exclusif de sa compétence de développement du tourisme. Cette seconde analyse (scénario alternatif) correspond à la position défendue par la France, mais ne correspond pas à la position préliminaire de la Commission (voir paragraphe (92)). Dans ce cas, la Commission considère que les collectivités membres du Syndicat mixte ont délégué à ce dernier une partie de leur mission de développement du tourisme, et que le Syndicat mixte est le vecteur public permettant de transférer à Ryanair/AMS les financements spécifiques

<sup>(58)</sup> Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne C/2016/2946 (OJ C 262 du 19.7.2016, p. 1), point 48 et la jurisprudence citée.

<sup>(59)</sup> Voir ainsi le rapport d'observations définitives n° 136/0555 sur la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 7 mai 2013, le rapport d'observations définitives n° 146/534 sur la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 16 mai 2014 et le rapport d'observations définitives n° GR/16/1809 relatives à la Communauté de commune la Domitienne de la Chambre régionale des comptes de Languedoc-Roussillon du 3 novembre 2016.

dédiés à la mission publique de promotion du tourisme. Ces financements sont donc uniquement analysés sous l'angle d'aides potentielles à Ryanair/AMS. Par contre, la part de subventions attribuée au Syndicat mixte par les collectivités en vue de la gestion de l'aéroport constitue a priori un avantage octroyé au Syndicat mixte pour les raisons exprimées aux paragraphes (150) et (151).

Tableau 5

**Part des contributions des collectivités membres du Syndicat mixte allouées à la gestion de l'aéroport (2009-2018)**

A — Montant total des contributions versées au Syndicat mixte ( <i>en million d'EUR</i> )	[30-40]
B — Total dépenses marketing estimées (*) ( <i>en million d'EUR</i> )	[15-20]
C = A – B (estimation des subventions octroyées pour la gestion de l'aéroport)	[20-25]

(\*) D'après les montants figurant dans les contrats de prestations marketing.

(154) Dans cette analyse subsidiaire, le montant des aides au fonctionnement au Syndicat mixte se monterait à environ [20-25] millions d'EUR pour la période 2009-2018.

(155) La Commission conclut à ce stade que les mesures en cause confèrent un avantage au Syndicat Mixte. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point, et plus généralement à fournir toute information utile à l'appréciation de l'existence et de l'étendue d'un éventuel avantage au Syndicat mixte. Elle invite en particulier les autorités françaises à fournir toutes les délibérations, compte-rendus et procès-verbaux des réunions ou tout autre acte des assemblées délibératives de chacun des membres du Syndicat mixte.

#### 5.2.1.3. Mesure sélective

(156) S'agissant en premier lieu des contributions versées au Syndicat mixte, la Commission observe que ce dernier ne détenait et gérait que l'aéroport de Béziers. En outre, le montant des subventions était déterminé en fonction des charges propres à la gestion de l'aéroport de Béziers, et non d'autres aéroports. Par conséquent, les mesures constituaient une aide individuelle en faveur du Syndicat mixte.

(157) Conformément au principe rappelé au paragraphe (128), la Commission estime donc que sont présumées être sélectives en faveur du gestionnaire d'aéroport les contributions versées à ce dernier, destinées à couvrir spécifiquement les charges propres à ce Syndicat. Compte tenu de l'objectif des collectivités de développer le tourisme local par le biais de l'infrastructure aéroportuaire, la Commission considère donc à ce stade que les contributions sont sélectives en faveur de l'aéroport de Béziers au détriment d'autres gestionnaires d'aéroport de la région. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point.

(158) S'agissant en second lieu des contributions versées à la CCIB, il ne ressort pas des informations transmises par la France que les collectivités en cause aient accordé des subventions à d'autres aéroports de la région dans le but de promouvoir le tourisme local, de sorte que les subventions versées par les collectivités à la CCIB semblent avoir été a priori sélectives pour les raisons exposées aux paragraphes précédents. La France et les parties intéressées sont invitées à commenter ce point.

#### 5.2.1.4. Affectation des échanges entre Etats membres et distorsion de concurrence

(159) La Commission considère à ce stade que l'aéroport de Béziers est en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise telles que les aéroports de Montpellier et de Carcassonne, et plus généralement avec les autres aéroports dans l'Union qui cherchent à attirer du trafic aérien. Une aide octroyée à l'aéroport risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires étant des marchés ouverts à la concurrence intra-UE, les contributions risquent aussi d'affecter les échanges entre les États membres.

#### 5.2.1.5. Conclusion sur l'existence d'une aide

- (160) La Commission estime donc à ce stade que les subventions versées au Syndicat mixte et à la CCIB respectivement par la CCD, la CABM et la CAHM, constituent des aides d'État. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point.

#### 5.2.2. Illégalité de l'éventuelle aide

- (161) En application de l'article 108, paragraphe 3 du TFUE, «la Commission est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides. L'Etat membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale.»
- (162) Dans le cas présent, il apparaît que les mesures concernées ont été instituées sans avoir été notifiées à la Commission.
- (163) Le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission européenne du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, est en vertu de son article 58 paragraphe 1 (ci-après «RGEC»), applicable aux aides individuelles octroyées avant l'entrée en vigueur des dispositions qui les concernent, pour autant que ces aides remplissent toutes les conditions prévues par ce règlement, à l'exception de l'article 9.
- (164) La Commission observe en l'espèce que l'aéroport de Béziers a enregistré un trafic annuel de passagers supérieur à 200 000 passagers à partir de 2012. Par conséquent, les aides au fonctionnement versées à partir de cette année ne sont pas en l'espèce susceptibles d'être couvertes par le RGEC en vertu des paragraphes 15 et 17 de l'article 56a du RGEC. S'agissant des aides versées entre le 1<sup>er</sup> novembre 2007 et le 31 décembre 2011, la France n'a pas démontré à ce stade que les conditions fixées par le RGEC ont été respectées.
- (165) A ce stade de la procédure, la Commission considère donc que les mesures en cause sont susceptibles de constituer des aides illégales, qui devraient par conséquent faire l'objet d'une obligation de récupération au cas où la Commission les déclarerait incompatible avec le marché intérieur. Elle invite la France et les parties intéressées à commenter ce point.

#### 5.2.3. Compatibilité de l'éventuelle aide avec le marché intérieur

- (166) La France n'a pas fourni d'analyse de compatibilité avec le marché intérieur car elle estime que les versements en question ne constituent pas des aides d'État. La Commission, quant à elle, ne dispose pas d'éléments pouvant indiquer que les mesures en cause seraient compatibles avec le marché intérieur sur le fondement de l'article 107, paragraphe 3 point c) du TFUE, tel qu'interprété, par exemple, par les lignes directrices de 2014 en ce qui concerne les aides au fonctionnement en faveur des aéroports (section 5.1.2) ou par les lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers<sup>(60)</sup>.
- (167) Dans le cadre des Lignes directrices de 2014, il convient de rappeler que les subventions mentionnées ci-dessus ont été versées par les collectivités locales avant et après l'entrée en vigueur des Lignes directrices de 2014. En ce qui concerne la compatibilité des aides octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices aériennes de 2014, le point 172 des Lignes directrices de 2014 prévoit que les principes énoncés dans ces dernières s'appliquent dans toutes les affaires portant sur des aides au fonctionnement (aides illégales) accordées à des aéroports, même si l'aide a été octroyée avant le 4 avril 2014 et le début de la période transitoire. Etant donné que les aides en cause n'ont pas été notifiées, la Commission appliquera les Lignes directrices de 2014 pour les aides versées à l'aéroport de Béziers avant et après le 4 avril 2014.
- (168) S'agissant des aides au fonctionnement versées avant le 4 avril 2014, le point 137 des Lignes directrices prévoit que les aides au fonctionnement octroyées avant le début de la période de transition (y compris les aides versées avant le 4 avril 2014) peuvent être déclarées compatibles pour la totalité des coûts d'exploitation qui ne sont pas couverts pour autant que les conditions énoncées à la section 5.1.2 soient remplies, à l'exception des points 115, 119, 121, 122, 123, 126 à 130, 132, 133 et 134 des Lignes directrices de 2014.
- (169) La Commission considère en l'espèce que l'aide ne semble pas contribuer à un objectif d'intérêt commun bien défini dans la mesure où deux autres aéroports (Carcassonne et Montpellier), qui ne sont pas des aéroports congestionnés, se trouvent dans la zone d'attraction de l'aéroport de Béziers et effectuent des vols vers d'autres destinations nationales et internationales potentiellement de nature à assurer les besoins de connectivité régionale.

---

<sup>(60)</sup> Lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (JO C 249 du 31.7.2014, p. 1).

- (170) S'agissant des aides au fonctionnement versées après le 4 avril 2014, la Commission considère en l'espèce que l'aide ne semble pas contribuer à un objectif d'intérêt commun pour les raisons exposées dans le précédent paragraphe (critère a). En outre, l'aide ne paraît pas appropriée dans la mesure où le montant des aides n'était pas fixé avant leur octroi mais variait selon l'évolution des charges de l'aéroport, et dans la mesure où les aides étaient octroyées sans apporter aucune incitation au gestionnaire de l'aéroport à optimiser sa gestion (critère c). L'aide n'apparaît pas non plus proportionnée en fonction des conditions requises par le point 130, à savoir l'identification du montant maximum éligible et la démonstration que l'aéroport pourra couvrir ses coûts de fonctionnement d'ici 2024 (critère e). Enfin, l'aide ne semble pas respecter les critères de prévention des effets négatifs sur la concurrence et les échanges, dans la mesure notamment où n'a pas été analysé l'effet de l'aide au fonctionnement à l'aéroport de Béziers sur plusieurs autres aéroports situés dans sa zone d'attraction (critère f).
- (171) La Commission invite les autorités françaises et les parties intéressées à indiquer sur quelle base ces mesures seraient compatibles avec le marché intérieur et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.

## 6. CONCLUSIONS

A la lumière de ce qui précède, la Commission constate à ce stade de la procédure que les mesures en cause constituent des aides d'Etat en faveur de Ryanair et de sa filiale AMS ainsi qu'en faveur du Syndicat mixte et de la CCIB qui soulèvent des doutes quant à leur compatibilité avec le marché intérieur.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 108, paragraphe 2 du TFUE, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des mesures 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 au bénéficiaire potentiel des aides.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3 du TFUE et se réfère à l'article 16 du règlement (UE) 2015/1589 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.

---