



## **Aides d'Etat: Commission autorise plusieurs mesures françaises en faveur des aéroports de Beauvais et de La Rochelle; ordonne la récupération d'environ 8,5 million d'euros d'aides incompatibles auprès des compagnies aériennes Ryanair et Jet2 en lien avec leurs activités à l'aéroport de La Rochelle**

Bruxelles, le 26 juillet 2022

La Commission européenne a autorisé aujourd'hui, en vertu des règles de l'UE en matière d'aides d'État, plusieurs mesures d'aides françaises accordés entre 2001 et 2012 en faveur des aéroports français de Beauvais et de La Rochelle. Toutefois, dans le cas de l'aéroport La Rochelle, la Commission a constaté que Ryanair et Jet2 avaient bénéficié d'aides d'État incompatibles avec les règles de l'UE. La France doit à présent récupérer auprès de Ryanair et Jet2 les aides d'État illégales, dont le montant s'élève respectivement à environ 8,4 millions d'euros et 81,000 euros.

### **Aéroport de Beauvais**

Le 30 [mai 2012](#), la Commission a ouvert une enquête approfondie en vue de déterminer si les accords financiers entre les pouvoirs publics français et l'aéroport de Beauvais, de même que les remises et les accords de commercialisation conclus entre cet aéroport et ses compagnies aériennes clientes, étaient conformes aux règles de l'UE en matière d'aide d'État.

Entre 2001 et 2012, les pouvoirs publics régionaux et locaux français ont octroyé des **subventions d'investissement** (sous forme de trois programmes d'investissement pour la modernisation et construction d'infrastructures à l'aéroport de Beauvais) et **d'exploitation** (sous forme de subventions directes, d'avances de trésorerie et de prise en charge partielle de dépenses liées à la promotion du tourisme) aux exploitants de l'aéroport de Beauvais. La Commission a examiné les mesures au regard de l'article 107(3)(c) du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), et les [lignes directrices de la Commission sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes](#).

La Commission a considéré qu'une partie de ces subventions - un des trois programmes d'investissement, les subventions d'exploitation, une partie des avances de trésorerie et la prise en charge partielle de dépenses liées à la mise en œuvre d'un plan de développement touristique - ne constituaient pas des aides d'Etat, notamment dans la mesure où ces dépenses se rattachaient à l'exercice d'activités non-économiques (par exemple les activités liées à la sécurité de l'aéroport), et par conséquent, ne relevaient pas du droit de l'Union en matière d'aides d'Etat.

L'autre partie des subventions - c'est-à-dire les deux autres programmes d'investissement et une partie des avances de trésorerie - constituaient bien des aides d'Etat, mais la Commission a conclu qu'elles étaient compatibles avec les règles applicables en matière d'aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes. Dans son appréciation, la Commission a notamment pris en considération le fait que les aides s'avéraient particulièrement nécessaires et proportionnées pour faciliter le développement économique de l'aéroport de Beauvais, et n'entraînaient pas de distorsion significative pour la concurrence avec d'autres aéroports dans l'Union, dont les aéroports parisiens voisins de Roissy et d'Orly.

Enfin, la Commission a considéré qu'aucun des **contrats de services aéroportuaires** conclus entre l'aéroport de Beauvais et une dizaine de compagnies aériennes ne constituaient des aides d'Etat, dans la mesure où les conditions contractuelles n'allaient pas au-delà de ce qu'un exploitant aéroportuaire guidé par la recherche d'un profit aurait été prêt à offrir dans les mêmes circonstances que les exploitants de l'aéroport de Beauvais.

### **Aéroport de La Rochelle**

Le [8 février 2012](#), la Commission a ouvert une enquête approfondie afin de déterminer si les accords financiers conclus entre les pouvoirs publics français et l'aéroport de La Rochelle, ainsi que les remises et les accords de commercialisation convenus entre l'aéroport et quelques-unes des compagnies aériennes qui l'utilisent, étaient conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État.

Entre 2001 et 2012, les pouvoirs publics régionaux et locaux français ont conclu **plusieurs accords financiers** avec l'aéroport de La Rochelle. La Commission a examiné les mesures au regard de l'article 107(3)(c) du TFUE et les lignes directrices de la Commission sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes.

La Commission a considéré qu'une partie de ces mesures ne constituaient pas des aides d'Etat. S'agissant de la sous-facturation prétendue des services fournis par le service général de la chambre de commerce de l'industrie (CCI) de La Rochelle à son service aéroport de 2006 à 2012, ainsi que la surfacturation prétendue des services fournis par l'aéroport de La Rochelle au gestionnaire public de l'aéroport de Rochefort, la Commission a conclu que ces dépenses ne conféraient pas d'avantage économique à l'aéroport de La Rochelle car elles étaient basées sur un prix de marché. S'agissant des subventions octroyées par l'État français pour couvrir les missions dites régaliennes de l'aéroport de La Rochelle, la Commission a considéré qu'elles se rattachaient à l'exercice d'activités non-économiques (par exemple les activités liées à la sécurité de l'aéroport), et par conséquent, ne relevaient pas du droit de l'Union en matière d'aides d'Etat.

L'autre partie des mesures – les avances remboursables octroyées par le service général de la CCI de La Rochelle à l'aéroport, la sous-facturation des services fournis par le service général de la CCI de La Rochelle à l'aéroport entre 2001 et 2005, les contributions financières octroyées par les collectivités locales françaises afin de contribuer aux actions de promotion, et les subventions d'équipement octroyées par les collectivités locales françaises - constituaient bien des aides d'Etat, mais la Commission les a considérées comme étant compatibles avec les règles applicables en matière d'aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes. Dans son appréciation, la Commission a notamment pris en considération le fait que les aides s'avéraient particulièrement nécessaires et proportionnées pour faciliter le développement économique de l'aéroport de La Rochelle, et n'entraînaient pas de distorsion significative pour la concurrence avec d'autres aéroports dans l'Union, dont les aéroports voisins d'Angoulême, de Rochefort et de Niort.

Par ailleurs, la Commission a considéré que plusieurs **contrats de services aéroportuaires et contrats de services marketing** conclus par l'aéroport de La Rochelle entre 2003 et 2010 avec les compagnies aériennes Ryanair et Jet2 **constituaient des aides d'État incompatibles**. En effet, l'enquête de la Commission a montré que ces accords avaient conféré un avantage économique injustifié à Ryanair et Jet2 par rapport à leurs concurrents, en ce qu'un exploitant aéroportuaire guidé par la recherche d'un profit n'aurait jamais accepté d'accorder des conditions similaires à ces compagnies aériennes dans les mêmes circonstances. Ces aides étant considérées comme incompatibles, la France doit à présent récupérer auprès de Ryanair et Jet2 les aides d'État illégales, dont le montant s'élève respectivement à environ 8,4 millions d'euros et 81,000 euros.

## Contexte

Dans le secteur de l'aviation, les [lignes directrices de la Commission sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes](#) rendent compte du fait que, sous réserve de certaines conditions, des subventions publiques peuvent être utilisées par les aéroports régionaux ou les autorités régionales pour attirer des compagnies aériennes sensibles aux prix. Ces subventions peuvent généralement prendre la forme de redevances aéroportuaires peu élevées, de remises de redevances aéroportuaires, de commissions liées aux résultats («success fees») ou de paiements pour des services de marketing.

Les aéroports publics régionaux peuvent proposer des conditions attrayantes aux compagnies aériennes afin de stimuler leur trafic. Cependant, ces conditions ne doivent en principe pas aller au-delà de ce qu'un exploitant aéroportuaire guidé par la recherche d'un profit serait prêt à offrir dans les mêmes circonstances (principe de l'investisseur en économie de marché). Si ce principe est respecté, les conditions ne comportent pas d'aides d'État en faveur des compagnies aériennes et ne sont pas soumises au contrôle *ex ante* de la Commission. Inversement. Si ce principe n'est pas respecté, les conditions constituent des aides d'État et la Commission doit alors vérifier si celles-ci peuvent être jugées compatibles avec les règles de l'Union en matière d'aides d'État.

En principe, les règles de l'UE en matière d'aides d'État requièrent que les aides d'État incompatibles avec le marché intérieur soient récupérées afin de supprimer la distorsion de concurrence qu'elles ont engendrée. Elles ne prévoient pas d'amendes et la récupération ne pénalise pas l'entreprise en cause. Elle rétablit simplement des conditions de concurrence équitables par rapport aux concurrents.

Les versions non confidentielles des décisions seront publiées sous le numéro SA.33960 (aéroport de Beauvais) et SA.26494 (aéroport de La Rochelle) dans le [registre des aides d'État](#) figurant sur le site web de la [DG Concurrence](#), dès que les éventuels problèmes de confidentialité auront été résolus. Le bulletin d'information électronique [«State Aid Weekly e-News»](#) fournit la liste des dernières décisions relatives aux aides d'État publiées au Journal officiel et sur l'internet.

Personnes de contact pour la presse:

[Arianna PODESTA](#) (+32 2 298 70 24)

[Nina FERREIRA](#) (+32 2 299 81 63)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)