



UCL Université catholique de Louvain
Faculté de droit et de criminologie

**La compagnie aérienne *Ryanair* : étude en droit des aides d'État dans le
secteur de l'aviation tant au niveau européen que national**

Mémoire réalisé par :

Naira Ghazaryan

Promoteur :

Yves De Cordt

Plagiat et erreur méthodologique grave

Le plagiat, fût-il de texte non soumis à droit d'auteur, entraîne l'application de la section 7 des articles 87 à 90 du règlement général des études et des examens.

Le plagiat consiste à utiliser des idées, un texte ou une œuvre, même partiellement, sans en mentionner précisément le nom de l'auteur et la source au moment et à l'endroit exact de chaque utilisation*.

En outre, la reproduction littérale de passages d'une œuvre sans les placer entre guillemets, quand bien même l'auteur et la source de cette œuvre seraient mentionnés, constitue une erreur méthodologique grave pouvant entraîner l'échec.

* A ce sujet, voy. notamment **<http://www.uclouvain.be/plagiat>**.

Ce mémoire est le symbole de la fin de mon parcours universitaire en droit. Ces cinq années furent extrêmement enrichissantes tant au niveau personnel que professionnel. L'Université est une magnifique expérience que chaque personne devrait avoir la chance de pouvoir faire. Il est clair que ce n'est pas toujours facile puisque chaque étude a ses propres difficultés. Étant de nationalité arménienne, ma plus grande difficulté a consisté en l'apprentissage et la maîtrise parfaite de la langue française. Je considère donc l'écriture de ce mémoire comme une victoire à titre personnel. Entreprendre des études à l'Université permet non seulement de se forger une très bonne connaissance dans le domaine que nous choisissons mais également de rencontrer des gens exceptionnels venant de tous horizons.

J'aimerais tout d'abord remercier mon promoteur, M. Yves DE CORDT, qui m'a offert la possibilité de réaliser ce mémoire dans une matière qui me passionne.

Je remercie également M. Jacques DERENNE ainsi que M. Jean-Marc HUEZ pour m'avoir accordé un peu de leur temps et pour l'aide précieuse qu'ils m'ont généreusement apportée.

A titre personnel, je voudrais remercier de tout cœur ma famille pour m'avoir offert ces études et m'avoir épaulée tout au long de ces cinq années. J'aimerais également remercier mon petit ami pour son aide, ainsi que son soutien durant toute la rédaction de ce mémoire. Enfin, je remercie mes amis pour avoir toujours été présents quand j'en avais besoin.

INTRODUCTION

La compagnie aérienne *Ryanair* doit sa création à la famille RYAN en 1985. Elle est basée en Irlande et son siège se situe à Dublin¹. Celle-ci est devenue célèbre de par l'engouement suscité par son nouveau modèle de vols à bas prix. En effet, il s'agit de la compagnie championne en Europe en matière de vols *low cost*. Ce statut lui a très rapidement imposé de nombreux ennemis, tels que des concurrents, des syndicats, des organisations de consommateurs et bien d'autres encore. De nombreux professionnels du secteur de l'aviation se sont posé la question suivante : comment est-il possible d'offrir à un consommateur un vol reliant par exemple Londres-Strasbourg pour quelques dizaines d'euros tout en respectant les normes de sécurité, extrêmement sévères, du secteur de l'aviation.

En plus de cette controverse, *Ryanair* s'est également créé une mauvaise image de par les aides d'État légales, à la limite de la légalité, ou complètement illégales dont elle a bénéficiées dans plusieurs États membres de l'Union européenne, attisant la colère de ses concurrentes. C'est la raison pour laquelle une étude de la compagnie aérienne *Ryanair* en droit des aides d'État dans le secteur de l'aviation, tant au niveau européen que national, était la bienvenue. Celle-ci sera divisée en deux parties.

Dans la première partie de cette contribution, il conviendra de faire une brève description du droit des aides d'État et du secteur de l'aviation. Le premier chapitre de cette partie sera consacré au régime des aides État. Dans un premier temps, nous y expliquerons la notion d'aide d'État. Dans le cadre de cette explication, nous constaterons que cette notion trouve son origine dans l'article 107, §1^{er}, TFUE qui consacre d'une part, le principe d'interdiction des aides d'État et d'autre part, les critères constitutifs d'aide d'État. Dans un second temps, nous verrons que ce principe d'interdiction n'est pas absolu et qu'il y a des dérogations qui sont prévues par les §§2 et 3 de l'article 107, TFUE. Enfin, il conviendra également d'expliquer la procédure de contrôle des aides d'État avec un développement du contrôle des aides nouvelles notifiées, des aides existantes, des aides illégales et du rôle des juridictions nationales.

¹ RYANAIR, « History of Ryanair », <http://www.ryanair.com/fr/about> (09/08/2013).

Le second chapitre de cette partie sera consacré à une brève explication des dispositions régissant le secteur de l'aviation.

Dans la seconde partie de cette contribution, nous effectuerons une étude approfondie de différentes affaires concernant la compagnie aérienne *Ryanair*.

Le premier chapitre sera consacré à la célèbre affaire « *Ryanair-Charleroi* » qui ne cesse de faire parler d'elle. Tout d'abord, nous y expliquerons la décision de la Commission européenne du 12 février 2004 concernant les différents avantages qui ont été octroyés à *Ryanair* par la Région wallonne et par la société *Brussels South Charleroi Airport*². Ensuite, il conviendra de faire une étude des lignes directrices relatives au financement des aéroports et des aides d'État au démarrage car celles-ci découlent directement de cette décision³. Nous constaterons que ces lignes directrices sont à l'heure actuelle en cours de révision et que la Commission a d'ailleurs publié un projet de révision. Une fois l'étude de ces lignes directrices terminée, nous entamerons une analyse de l'arrêt⁴ rendu par le Tribunal de l'Union européenne qui a d'ailleurs annulé la décision de la Commission du 12 février 2004 en invitant la Commission à prendre une nouvelle décision. Nous verrons que la Commission a notamment ouvert une nouvelle enquête suite à cet arrêt.

Le second chapitre de cette partie sera consacré à l'étude de plusieurs affaires impliquant la compagnie aérienne *Ryanair* devant les juridictions nationales. Tout d'abord, nous y examinerons les affaires résolues par les juges français, pour ensuite examiner celles résolues par les juges allemands. L'objectif étant d'examiner les solutions apportées par les juridictions françaises et allemandes et de les comparer.

² Déc. (CE) n° 2004/393 de la Commission du 12 février 2004 concernant les avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi, *J.O.U.E.*, L 137, du 30 avril 2004, p. 10.

³ Communication de la Commission. Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, *J.O.U.E.*, C 312, du 9 décembre 2005, p. 1.

⁴ T.P.I.C.E., 17 décembre 2008 (RYANAIR c. COMMISSION), T-196/04, *Rec.*, p. II-03643.

Chapitre 1^{er}. Le régime des aides d'État

Section 1^{re}. La notion d'aide d'État (notion objective)

Etant donné l'importance en nombre et la complexité des aides d'État, celles-ci occupent une place à part entière au sein des juridictions européennes ainsi que de la Commission européenne.

Les aides d'État se sont considérablement développées depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Mais il faut souligner qu'elles remontent encore plus loin dans le temps car elles étaient déjà présentes sous l'Ancien Régime⁵.

La notion d'aide d'État trouve son origine dans l'article 107, §1^{er}, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (dénommé ci-après TFUE)⁶. Cet article dispose que *« sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les États membres, les aides accordées par les États ou au moyen des 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 »*⁷.

En réalité, cet article ne donne pas une véritable définition de la notion d'aide d'État mais précise *« les effets des aides »* ainsi que *« leur origine »*⁸. La tâche de définir cette notion revient d'une part à la jurisprudence et d'autre part, à la pratique de la Commission. Mais il faut noter qu'il s'agit d'une notion tellement large qu'elle ne peut donner lieu à une définition précise regroupant toutes les formes d'aides qui peuvent être octroyées par un État membre⁹.

⁵ Pour un aperçu historique plus détaillé voy. M. WATHELET et P.-E. PARTSCH, « Délimitation des contours de la notion d'aide d'État en droit communautaire », in *Les aides d'État en droit communautaire et en droit national. Séminaire organisé à Liège les 14 et 15 mai 1998*, Bruxelles, Bruylant, 1999, pp. 3-5.

⁶ Art. 107, §1^{er}, TFUE ; Voy. également : J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, Saarbruken, Éditions universitaires européennes, 2011, p. 8.

⁷ Art. 107, §1^{er}, TFUE.

⁸ J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », in *Guide juridique de l'entreprise*, Livre 90, Waterloo, Kluwer, 2008, p. 24.

⁹ J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », *op. cit.*, p. 24.

L'article 107, §1^{er}, TFUE consacre d'une part le principe d'interdiction des aides d'État et indique d'autre part, les différentes conditions cumulatives qui doivent être réunies pour qu'une mesure étatique puisse être considérée comme étant une aide d'État. Ces conditions, que nous allons développer ci-dessous, sont au nombre de cinq : l'aide accordée doit fournir un avantage économique, elle doit être d'origine étatique, elle doit avoir un caractère sélectif, elle doit porter atteinte à la concurrence et affecter les échanges entre États membres¹⁰.

§ 1^{er}. L'avantage économique

A) La notion d'entreprise et la notion d'activité économique

L'article 107, §1^{er}, TFUE vise seulement les aides qui sont octroyées à des entreprises au sens du droit de la concurrence¹¹. D'ailleurs, la Commission a rappelé dans une décision du 26 juillet 2000¹² relative à une aide d'État accordée par l'Allemagne au groupe *SICAN* et ses partenaires, que le traité n'est pas d'application lorsque le bénéficiaire de l'aide d'État n'est pas une entreprise¹³.

Une entreprise est définie de façon constante par la jurisprudence comme étant « *toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement* »¹⁴. De plus, la notion d'activité économique, qui est un élément fondamental dans cette définition, a également été déterminée par la jurisprudence. Selon celle-ci, « *constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné* »¹⁵. Il faut noter que l'article 107, §1^{er}, TFUE concerne aussi bien les entreprises publiques que privées¹⁶.

¹⁰ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 8.

¹¹ J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », op. cit., p. 27.

¹² Déc. (CE) n° 2001/46 de la Commission du 26 juillet 2000 concernant l'aide d'État de l'Allemagne en faveur du groupe *SICAN* et de ses partenaires, *J.O.C.E.*, L. 18, du 19 janvier 2001, p. 18.

¹³ M. DONY, « Les aides d'État. Chronique (année 2000) », *J.T.-dr. eur.*, 2001, p. 110.

¹⁴ C.J.C.E., 23 avril 1991 (KLAUS HÖFNER et FRITZ ELSE c. MACROTRON GMBH), C-41/90, *Rec.*, p. I-1979, §21 ; Voy. en ce sens : C.J.C.E., 21 septembre 1999 (ALBANY INTERNATIONAL BV c. STICHTING BEDRIJFSPENSIOENFONDS TEXTIELINDUSTRIE), C-67/96, *Rec.*, p. I-5751, §77 ; C.J.C.E., 25 octobre 2001 (FIRMA AMBULANZ GLÖCKNER c. LANDKREIS SÜDWESTPFALZ), C-475/99, *Rec.*, p. I-8089, §19 ; C.J.C.E., 10 janvier 2006, (CASSA DI RISPARMIO DI FORENZE E. A.), C-222/04, *Rec.*, p. I-289, §107 ; C.J.C.E., 23 mars 2006 (ENIRISORSE SPA c. SOTACARBO SPA), C-237/04, *Rec.*, p. I-2843, §28 ; J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 10 ; J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », op. cit., p. 27 ; M. WATHELET et P.-E. PARTSCH, op. cit., p. 16.

¹⁵ C.J.C.E., 23 mars 2006 (ENIRISORSE SPA c. SOTACARBO SPA), C-237/04, *Rec.*, p. I-2843, §29 ; Voy. en ce sens : C.J.C.E., 18 juin 1998 (COMMISSION c. ITALIE), C-35/96, *Rec.*, p. I-3851, §36 ; C.J.C.E., 25 octobre 2001 (FIRMA AMBULANZ GLÖCKNER c. LANDKREIS SÜDWESTPFALZ), C-475-99, *Rec.*, p. I-8089, §19 ; C.J.C.E., 10

B) La notion d'avantage économique

Afin de savoir si une mesure étatique constitue une aide d'État, les juridictions de l'Union européenne ont précisé qu'« *il convient donc de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché* »¹⁷. Pour pouvoir apprécier l'existence d'un avantage, il faudra appréhender la mesure en fonction de ses effets sans tenir compte de la forme sous laquelle celle-ci a été octroyée¹⁸.

En 1963, la Commission a élaboré une liste de mesures pouvant être qualifiées d'aides d'État. « *Il s'agit des subventions, exonérations d'impôts et de taxes, exonérations de taxes parafiscales, bonifications de l'intérêt, garanties de prêts à des conditions particulièrement favorables, cessions de bâtiments ou de terrains à titre gratuit à des conditions particulièrement favorables, fourniture de biens ou de services à des conditions préférentielles, couvertures de pertes d'exploitation ou toute autre mesure d'effet équivalent* »¹⁹. Cette liste a ensuite été élargie par l'ajout d'autres formes d'aides²⁰. Une aide octroyant un avantage à une entreprise peut donc prendre des formes diversifiées. J.-M. COMMUNIER a d'ailleurs fait une classification des avantages pouvant être octroyés à une entreprise²¹.

C) Le principe de l'investisseur privé en économie de marché²²

Afin de déterminer l'existence d'un avantage, la Commission européenne et la Cour de justice utilisent le critère de l'investisseur privé en économie de marché. Il convient de s'interroger quant à la question de savoir si un investisseur privé X aurait investi de la même façon que

janvier 2006, (CASSA DI RISPARMIO DI FORENZE E. A.), C-222/04, *Rec.*, p. I-289, §108 ; J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, *op. cit.*, p. 10 ; J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », *op. cit.*, p. 27 ; M. WATHELET et P.-E. PARTSCH, *op. cit.*, p. 16.

¹⁶ J.-Y. CHÉRICOT, *Les aides d'État dans les communautés européennes*, Paris, Éd. ECONOMICA, 1998, p. 19.

¹⁷ C.J.C.E., 11 juillet 1996 (SFEI E.A. c. LA POSTE E. A.), C-39/94, *Rec.*, p. I-3547, §60 ; Voy. en ce sens : C.J.C.E., 29 avril 1999 (ESPAGNE c. COMMISSION), C-342/96, *Rec.*, p. I-307, §41 ; C.J.C.E., 29 juin 1999 (DM TRANSPORT), C-256/97, *Rec.*, p. I-3913, §22 ; T.P.I.C.E., 13 juin 2000 (EPAC c. COMMISSION), T-270/97, *Rec.*, p. II-2267, §66 ; J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, *op. cit.*, pp. 12-13 ; J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », *op. cit.*, p. 27 ; J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, Bruxelles, Bruylant, 1999, pp. 17-18.

¹⁸ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, *op. cit.*, pp. 18-19.

¹⁹ J.-M. COMMUNIER, *Le droit communautaire des aides d'État*, Paris, L.G.D.J., 2000, p. 11.

²⁰ J.-M. COMMUNIER, *op. cit.*, p. 11.

²¹ Voy. J.-M. COMMUNIER, *op. cit.*, pp. 12-20.

²² Pour une description plus détaillée voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, Bruxelles, éd. de l'université de Bruxelles, 2007, pp. 93-144 ; C. SMITS, « La notion d'avantage et le critère de 'l'opérateur en économie en marché' », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, pp. 57-78.

l'État au sein de l'entreprise bénéficiaire²³. En d'autres termes, il s'agit de comparer le comportement d'un État à celui qu'aurait eu un investisseur privé X et ceci dans des conditions identiques²⁴.

Le principe de l'investisseur privé a été créé en 1982 par la Commission européenne et a été par la suite confirmé par la jurisprudence européenne²⁵. Initialement, ce critère a été créé afin de pouvoir distinguer la présence ou l'absence d'une aide dans les interventions des pouvoirs publics au sein des entreprises en difficulté. Par la suite, ce critère a été appliqué dans beaucoup d'autres domaines de sorte qu'il est devenu un élément fondamental dans le cadre de la pratique décisionnelle de la Commission. Lorsque la Commission aura des suspicions quant à l'existence d'une aide dans des opérations où les États n'ont pas agi en leur qualité de puissance publique, elle examinera si l'intervention de ceux-ci a bel et bien été réalisée dans des conditions qui auraient été parfaitement acceptées par un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché²⁶.

§ 2. L'origine étatique de l'aide²⁷

L'article 107, §1^{er}, TFUE interdit « *les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État* »²⁸.

Le critère de l'origine étatique de l'aide présente deux conditions : d'une part, il faut que la mesure soit le résultat d'un comportement imputable à l'État et d'autre part, elle doit être octroyée au moyen des ressources d'État²⁹. Suite à de nombreuses controverses autour de la préposition disjonctive « ou » de l'article 107, §1^{er}, TFUE la Cour de justice s'est prononcée

²³ J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », *op. cit.*, p. 28.

²⁴ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, p. 47.

²⁵ J. DERENNE, « La notion d'aide d'État », *op. cit.*, p. 28.

²⁶ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 47 et 98.

²⁷ Pour une description plus détaillée de ce critère voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp.18-40 ; M. MEROLA, « Le critère de l'utilisation des ressources publiques », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, pp. 15-51.

²⁸ Art. 107, §1^{er}, TFUE.

²⁹ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, Bruxelles, éd. de l'université de Bruxelles, 2007, p. 18 ; Voy. également : M. MEROLA, « Le critère de l'utilisation des ressources publiques », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, p.17.

en affirmant, dans un arrêt rendu le 16 mai 2002, qu'il s'agit de deux conditions cumulatives et distinctes³⁰.

A) L'imputabilité de la mesure à l'État

La notion d'État a été interprétée de manière très large. Elle concerne tous les niveaux de pouvoirs publics : « *État central (gouvernement et administration), les autorités fédérées telles que les États fédérés, les régions, les provinces, les communes et autres collectivités locales* »³¹. Par exemple, toute aide octroyée par les entités régionales ou locales d'un État membre est soumise à l'examen de conformité de l'article 107, §1^{er}, TFUE³². Il convient aussi de préciser que sont également visés par la notion d'État les organismes publics ou privés institués ou désignés par l'État dans le but de gérer l'aide³³. Mais il faut encore déterminer dans quel cas l'action d'un organisme public ou privé peut être imputable à l'État³⁴.

Afin de pouvoir établir l'imputabilité de la mesure à l'État, il convient de prendre en compte un certain nombre de circonstances, parmi lesquelles nous retrouvons l'origine légale ou réglementaire de l'organisme concerné, la représentation de l'État dans les différents organes de l'entreprise, etc.³⁵

Il faut également savoir que le critère d'imputabilité amène à écarter les aides qui sont directement réglementées au niveau européen³⁶. Mais selon M. DONY³⁷ qui reprend J.-P. KEPPELNE³⁸, la simple existence d'une réglementation européenne ne suffit pas pour exclure de manière systématique la qualification d'aide d'État, si la mesure prise par l'État n'est pas une simple mise en œuvre de la réglementation en question et que l'État dispose d'une marge d'appréciation.

³⁰ C.J.C.E., 16 mai 2002 (FRANCE c. COMMISSION), C-482/99, *Rec.*, p. I-4397, §2 ; Pour une description des arrêts ayant amené à la consécration du caractère distinct et cumulatif des deux conditions voy. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 19-23 ; M. MEROLA, *op. cit.*, pp. 18-46.

³¹ J.-M. COMMUNIER, *op. cit.*, p. 22.

³² C.J.C.E., 14 octobre 1987 (ALLEMAGNE c. COMMISSION), C-248/84, *Rec.*, p. 4013, §17.

³³ C.J.C.E., 2 juillet 1974 (ITALIE c. COMMISSION), 173/73, *Rec.*, p. 709, §35 ; Voy. en ce sens : C.J.C.E., 22 mars 1977 (STEINKE & WEINIG c. ALLEMAGNE), 78/76, *Rec.*, p. 595, §21.

³⁴ Pour une description détaillée voy. not. : M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 24-29.

³⁵ M. WATHELET et P.-E. PARTSCH, *op. cit.*, p. 23 ; Voy. en ce sens : T.P.I.C.E., 12 décembre 1996 (AIR FRANCE c. COMMISSION), T-358/94, *Rec.*, p. II-2109, §58.

³⁶ Pour une description détaillée voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 29-30.

³⁷ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, p. 30.

³⁸ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, *op. cit.*, pp. 110-111.

B) L'utilisation des ressources publiques

La notion de ressources d'État a également reçu une interprétation très large de la part de la Commission et des juridictions européennes³⁹. Selon la Cour « *le terme «aide», (...), implique nécessairement des avantages accordés directement ou indirectement au moyen de ressources d'État ou constituant une charge supplémentaire pour l'État ou pour les organismes désignés ou institués à cet effet* »⁴⁰. Selon la jurisprudence, un transfert de ressources étatiques n'est pas obligatoire⁴¹, par exemple lorsque la mesure prise par l'État est synonyme d'une perte dans le budget de celui-ci⁴², concrètement, il pourrait s'agir notamment d'une exonération fiscale accordée par l'État en faveur de certaines entreprises⁴³.

§ 3. Le caractère sélectif de la mesure⁴⁴

Pour entrer dans le champ d'application de l'article 107, §1^{er}, TFUE une mesure doit être sélective. C'est ce caractère sélectif qui a amené le droit européen à opérer une distinction entre une aide d'État et une mesure générale⁴⁵. Une mesure est dite générale lorsqu'elle a vocation à s'appliquer à l'ensemble des entreprises se trouvant sur le territoire d'un État membre⁴⁶ et à bonifier de manière générale l'économie de cet État membre⁴⁷. Inversement, une mesure est qualifiée de sélective dès lors qu'elle « *visé un ou plusieurs bénéficiaires particuliers préalablement définis* »⁴⁸, mais aussi lorsque, « *du fait de ses critères d'application, elle procure un avantage à certaines entreprises ou à certaines productions, à l'exclusion d'autres* »⁴⁹.

³⁹ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 30.

⁴⁰ C.J.C.E., 17 juin 1998 (PIAGGIO), C-295/97, *Rec. C.J.C.E.*, p. I-3735, §35.

⁴¹ C.J.C.E., 15 mars 1994 (BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA SA c. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA), C-387/92, *Rec.*, p. I-877, §14.

⁴² M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 30

⁴³ C.J.C.E., 15 mars 1994 (BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA SA c. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA), C-387/92, *Rec.*, p. I-877, §14.

⁴⁴ Pour une description détaillée voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 55-70.

⁴⁵ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., p. 22.

⁴⁶ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 56.

⁴⁷ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 17.

⁴⁸ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 56 ; Voy. en ce sens : D. WAELBROECK, « La condition de 'sélectivité' de la mesure », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, p. 81.

⁴⁹ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 56 ; Voy. en ce sens : T.P.I.C.E., 29 septembre 2000 (CETM c. COMMISSION), T-55/99, *Rec.*, p. II-3207, §40.

§ 4. L'atteinte à la concurrence et l'affectation des échanges entre les États membres

Pour que l'interdiction de l'article 107, §1^{er}, TFUE s'applique, il faut que l'aide en cause porte atteinte à la concurrence et que celle-ci ait un effet sur les échanges entre États membres. Nonobstant le fait qu'il s'agisse de deux conditions différentes, leur examen se fait souvent en même temps⁵⁰.

A) L'atteinte à la concurrence

La notion d'atteinte à la concurrence a reçu une interprétation très extensive⁵¹. À partir du moment où une entreprise bénéficie d'une aide contrairement à ses concurrents, il y a une présomption d'affectation de la concurrence⁵². Selon la Cour de justice, la concurrence est altérée dès lors que l'intervention d'un État a pour conséquence le renforcement de la position de celle-ci par rapport à d'autres entreprises concurrentes⁵³.

B) L'affectation des échanges

Selon une formule utilisée par la Cour de justice dans son arrêt du 17 septembre 1980, « *lorsqu'une aide accordée à l'État renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide* »⁵⁴. Il faudra donc déterminer l'existence éventuelle d'entreprises concurrentes⁵⁵.

La Commission et la Cour ont une interprétation tellement large de la notion d'affectation des échanges que pratiquement toutes les aides rentrent dans l'interdiction de l'article 107, § 1^{er}, TFUE. Par conséquent, très peu d'aides échappent à cette interdiction⁵⁶.

⁵⁰ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 21.

⁵¹ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., p. 120.

⁵² J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 22.

⁵³ C.J.C.E., 17 septembre 1980 (PHILIP MORRIS HOLLAND BV c. COMMISSION), 730/79, Rec., p. 2671, §11 ; Voy. en ce sens : J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 22.

⁵⁴ C.J.C.E., 17 septembre 1980 (PHILIP MORRIS HOLLAND BV c. COMMISSION), 730/79, Rec., p. 2671, §11.

⁵⁵ J.-FR. BELLIS, « Les critères de la distorsion de concurrence et de l'effet sur le commerce international », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, p. 100.

⁵⁶ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., p. 132.

C) L'exclusion des aides de minimis

Comme expliqué ci-dessus, rares sont les aides qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'article 107, §1^{er}, TFUE. C'est le cas notamment des aides dites « *de minimis* »⁵⁷. Ce sont des aides qui, compte tenu de leur montant très peu élevé, ne relèvent pas du champ d'application de l'article 107, §1^{er}, TFUE et ne sont par conséquent pas soumises à l'obligation de notification prévue à l'article 108, §3, TFUE⁵⁸.

Section 2. Les dérogations au principe d'interdiction des aides d'État prévues par le TFUE

L'interdiction de principe prévue dans l'article 107, §1^{er}, TFUE n'est pas absolue puisque cet article prévoit en ses §§ 2 et 3, deux catégories de dérogations : les dérogations de plein droit et les dérogations facultatives⁵⁹.

§ 1^{er}. Les dérogations de plein droit⁶⁰

L'article 107, §2, TFUE vise les aides qui sont compatibles de plein droit. Cela signifie que la Commission a l'obligation d'accepter une aide dès que les conditions prévues pour bénéficier de la dérogation sont réunies. Elle ne peut donc pas user du pouvoir discrétionnaire dont elle dispose en vertu de l'article 107, §3, TFUE⁶¹.

L'article 107, §2, TFUE concerne trois catégories d'aides compatibles de plein droit avec le marché intérieur. Il s'agit des aides à caractère social accordées à des consommateurs, des aides pour la réparation des dommages causés par des calamités naturelles ou d'autres événements extraordinaires et des aides en faveur de certaines régions de l'Allemagne⁶².

⁵⁷ Règl. (CE) n° 1998/2006 de la Commission du 15 décembre 2006 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides de *minimis*, *J.O.U.E.*, L 379, du 28 décembre 2006, p. 5.

⁵⁸ Règl. (CE) n° 1998/2006 de la Commission du 15 décembre 2006 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides de *minimis*, considérant 1 et art. 2, *J.O.U.E.*, L 379, du 28 décembre 2006, p. 5 ; Pour une description détaillée voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 77-82.

⁵⁹ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, p. 191.

⁶⁰ Pour une description détaillée de ces dérogations voy not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 192-201.

⁶¹ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 191-192.

⁶² Art. 107, §2, a), b) et c), TFUE.

Ces différentes catégories d'aides ne seront pas étudiées car elles ne sont pas liées aux différentes affaires *Ryanair* qui seront analysées dans le Titre II de cette contribution.

§ 2. Les dérogations facultatives prévues par l'article 107, §3, TFUE

L'article 107, §3, TFUE vise différentes catégories d'aides qui peuvent être considérées comme étant compatibles avec le marché intérieur par la Commission et confère à cette dernière un large pouvoir d'appréciation dans le cadre de son examen de compatibilité⁶³.

Les dérogations qui nous intéressent particulièrement dans le cadre de cette contribution sont celles prévues par les points a) et c). Nous limiterons donc notre étude à celles-ci⁶⁴.

A) Les aides régionales

L'article 107, §1^{er}, TFUE met en place deux dérogations relatives aux aides à finalité régionale en ses points a) et c). D'une part, la dérogation du point a) permet l'octroi des aides à des régions ayant une situation économique très défavorable au regard du reste de l'UE. D'autre part, la dérogation prévue au point c) est beaucoup plus étendue étant donné qu'elle vise, de manière générale, le développement de certaines régions économiques⁶⁵. Néanmoins, il est essentiel que les aides octroyées à ces régions « *n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun* »⁶⁶. Il convient de mettre en exergue le fait que cette condition ne se retrouve pas dans la dérogation prévue au point a), ce qui montre par conséquent que la Commission dispose d'un plus grand pouvoir d'appréciation concernant les aides accordées en vertu du point a) que celles accordées en vertu du point c)⁶⁷. Afin de mieux encadrer les aides à finalité régionale, la Commission a pris le soin de mettre en place des lignes directrices relatives à ces aides⁶⁸.

⁶³ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., p. 331.

⁶⁴ Pour une explication des différentes catégories de dérogations voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 201-218 ; J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., pp. 385-503.

⁶⁵ C.J.C.E., 14 octobre 1987 (ALLEMAGNE c. COMMISSION), 248/84, *Rec.*, p. 4013, §19.

⁶⁶ Art. 107, §3, c), TFUE.

⁶⁷ C.J.C.E., 14 janvier 1997 (ESPAGNE c. COMMISSION), C-169/95, *Rec.*, p. I-135, §16.

⁶⁸ Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2013-2014, *J.O.U.E.*, C. 54, du 4 mars 2006, p. 13 ; La Commission a récemment adopté de nouvelles lignes directrices pour la période 2014-2020 : Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2014-2020, *non encore publié au J.O.U.E.*

B) Les aides destinées à certaines activités

Cette catégorie de dérogation est prévue par l'article 107, §3, c), TFUE⁶⁹. Elle vise à la fois certaines aides horizontales mais également les aides sectorielles. La Commission a progressivement mis en place des règles relatives à ces aides par le biais d'encadrements et de lignes directrices⁷⁰. Les aides horizontales présentent un objectif d'intérêt général. La Commission a une vision plutôt favorable de ces aides. Par contre, ce n'est nullement le cas pour les aides sectorielles au regard desquelles la Commission a un préjugé beaucoup moins favorable même si parfois, elle peut avoir une opinion plus positive pour certains secteurs par rapport à d'autres. D'ailleurs, nous trouvons parmi les secteurs où la Commission permet d'octroyer des aides d'État, sous certaines conditions, le secteur de l'aviation.⁷¹ Elle a d'ailleurs mis en place des lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage, celles-ci précisant les conditions sous lesquelles des aides peuvent être octroyées à des aéroports régionaux⁷².

Section 3. La procédure de contrôle des aides d'État

Le siège de la matière se trouve à l'article 108, TFUE⁷³. Ce dernier a été complété par un règlement du Conseil du 22 mars 1999, relatif aux modalités d'application de cet article⁷⁴. Le Conseil, en adoptant ce règlement, a fait usage de la possibilité qui lui est donnée par l'article 109, TFUE puisque celui-ci lui permet de prendre tous les règlements nécessaires afin de compléter les articles 107 et 108, TFUE⁷⁵.

⁶⁹ Art. 107, §3, c), TFUE.

⁷⁰ Pour une description des différents encadrements et lignes directrices mis en place par la Commission voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 220 à 300.

⁷¹ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 214-215.

⁷² Communication de la Commission. Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, *J.O.U.E.*, C 312, du 9 décembre 2005, p. 1, (dénommée ci-après « lignes directrices de 2005 ») ; Pour un développement de ces lignes directrices voy. *infra*, Titre II, Chapitre 1^{er}, Section 2.

⁷³ Art. 108, TFUE.

⁷⁴ Règl. (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE, *J.O.C.E.* n° 1, L 83, du 27 mars 1999, p. 1, (dénommé ci après « règlement de procédure »).

⁷⁵ Art. 109, TFUE ; Voy. en ce sens : M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, Bruxelles, op. cit., p. 304.

§ 1^{er}. Le contrôle des aides nouvelles notifiées⁷⁶

Le règlement de procédure définit en son article 1^{er}, c), une aide nouvelle comme « *toute aide, c'est-à-dire tout régime d'aides ou toute aide individuelle, qui n'est pas une aide existante y compris toute modification d'une aide existante* »⁷⁷.

En vertu de l'article 108, §3, TFUE les aides nouvelles doivent (sauf exception découlant du TFUE⁷⁸) faire l'objet d'une notification préalable de la part de l'État membre concerné, à la Commission et ne peuvent pas être mises en œuvre avant qu'il y ait une décision finale de la part de celle-ci⁷⁹. Cette notification doit contenir toutes les informations indispensables permettant à la Commission d'aboutir à une décision⁸⁰. Une fois l'aide nouvelle notifiée, la Commission dispose d'un délai de deux mois à partir de la réception de celle-ci⁸¹ pour vérifier l'existence de l'aide et sa compatibilité avec le marché intérieur. Il s'agit du délai dit *Lorenz* développé par la jurisprudence qui a été repris par le règlement de procédure⁸².

Si à la suite de cet examen préliminaire, la Commission a des doutes quant à la compatibilité de l'aide, elle va alors ouvrir la procédure formelle prévue à l'article 108, §2, TFUE⁸³. Il s'agit d'une procédure durant laquelle la Commission va essayer de rassembler tous les renseignements nécessaires pour évaluer la compatibilité de l'aide et par conséquent prendre une décision⁸⁴.

⁷⁶ Pour un développement détaillé voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 320-368.

⁷⁷ Art. 1^{er}, c) du règlement de procédure.

⁷⁸ Art. 2, §1^{er} du règlement de procédure.

⁷⁹ Art. 108, §3, TFUE ; Voy. en ce sens : M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 327.

⁸⁰ Art. 2, §2 du règlement de procédure ; Voy. en ce sens : J.-M. COMMUNIER, op. cit., p. 123-124.

⁸¹ Art. 4, §5 du règlement de procédure.

⁸² C.J.C.E., 11 décembre 1973 (LORENZ GMBH c. BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND E.A), 120/73, *Rec.*, p. 1471 ; Voy. en ce sens : J.-P. KEPPELNE, « Les premières ébauches d'une réglementation du Conseil en matière de contrôle des aides d'État : le règlement sur les exemptions par catégorie et le règlement de procédure », in *Les aides d'État en droit communautaire et en droit national. Séminaire organisé à Liège les 14 et 15 mai 1998*, Bruxelles, Bruylant, 1999, p.110.

⁸³ Art. 4, §4 du règlement de procédure.

⁸⁴ Considérant 8, Règlement de procédure ; Pour un développement de la procédure formelle voy. not. Art. 6, 7, 8 et 9 du règlement de la procédure ; M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 351-368.

Dans la pratique, il est important de noter qu'il est rare qu'une aide notifiée soit déclarée comme étant incompatible. En effet, il est clair que quand un État membre décide de notifier une aide nouvelle, il sent que celle-ci peut être considérée comme étant compatible⁸⁵.

§ 2. Le contrôle des aides existantes

Les aides existantes regroupent les aides qui peuvent être ou peuvent avoir été accordées de manière légale par un État membre⁸⁶. L'article 1^{er}, b) du règlement de procédure fournit une définition des aides existantes en distinguant les différentes catégories d'aides⁸⁷. Ces cinq catégories sont : les aides qui existaient avant l'entrée de l'État membre concerné dans l'Union européenne⁸⁸ ; les aides validées par la Commission⁸⁹ ; les aides considérées comme étant autorisées suite à l'absence de décision de la part de la Commission dans les deux mois suivant la notification de ces aides⁹⁰ ; les aides réputées existantes suite à l'expiration du délai de prescription⁹¹ et les aides qui ne constituaient pas des aides au moment de leur exécution mais qui le sont devenues suite au développement du marché intérieur⁹².

En vertu de l'article 108, §1^{er}, TFUE les régimes d'aides existant font l'objet d'un examen permanent de la part de la Commission⁹³. Cette dernière peut proposer des mesures utiles à l'État membre concerné lorsqu'elle arrive à la conclusion qu'un régime d'aide existant est incompatible ou n'est plus compatible avec le marché intérieur. Ces mesures utiles peuvent prendre la forme de modification du fond du régime d'aide concerné, d'introduction d'une série d'exigences procédurales ou encore de suppression du régime d'aide en cause⁹⁴. Lorsque l'État membre concerné a pris connaissance des mesures proposées par la Commission, il peut adopter deux types d'attitudes. Il peut soit les accepter, mais il peut aussi les refuser. Alors, celui-ci devra argumenter son refus. Si la Commission estime que les mesures proposées sont indispensables, elle ouvre la procédure prévue à l'article 4 du règlement de procédure, c'est-à-

⁸⁵ Propos recueillis auprès de M. J.-M. HUEZ, responsable de la gestion des cas d'aides d'État à la DG Concurrence, le 23 juillet 2013.

⁸⁶ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., p. 179.

⁸⁷ Art. 1^{er}, b) du règlement de procédure ; Pour une description détaillée de ces différentes catégories d'aides voy. not. M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 313-324.

⁸⁸ Art. 1^{er}, b), i) du règlement de procédure.

⁸⁹ Art. 1^{er}, b), ii) du règlement de procédure.

⁹⁰ Art. 1^{er}, b), iii) du règlement de procédure.

⁹¹ Art. 1^{er}, b), iv) du règlement de procédure.

⁹² Art. 1^{er}, b), v) du règlement de procédure.

⁹³ Art. 108, §1^{er}, TFUE.

⁹⁴ Art. 18 du règlement de procédure ; Voy. en ce sens : M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 403-404.

dire la procédure d'examen préliminaire, suivie si nécessaire de la procédure formelle de l'article 108, §2, TFUE⁹⁵.

§ 3. Le contrôle des aides illégales

En vertu de l'article 1^{er}, f) du règlement de procédure, une aide illégale est une aide qui a été mise en œuvre en violation de l'article 108, §3, TFUE⁹⁶. Constitue donc une aide illégale soit une aide accordée sans notification préalable à la Commission, soit une aide notifiée mais mise en œuvre avant qu'il y ait eu une décision finale de la Commission permettant l'octroi de l'aide en question⁹⁷.

La procédure de contrôle en matière d'aides illégales est similaire à celle prévue pour les aides nouvelles avec trois différences essentielles : le délai *Lorenz* ne s'applique pas dans le cadre des aides illégales, la Commission peut mettre en œuvre des pouvoirs d'injonction et elle peut aussi solliciter la récupération de l'aide si elle estime que celle-ci est incompatible⁹⁸.

§ 4. Le rôle du juge national

Il est important de préciser que dans le cadre du contrôle des aides illégales, la Commission et les juridictions nationales ont des rôles complémentaires et distincts. Nous parlons de rôles distincts car c'est à la Commission qu'il revient d'apprécier la compatibilité d'une aide d'État avec le marché intérieur. En effet, le juge national ne peut en aucun cas se prononcer sur la question de la compatibilité de l'aide. Par contre, il revient à ce dernier d'assurer la protection des droits subjectifs des tiers qui découlent de l'article 108, §3, TFUE lorsqu'une aide d'État a été accordée en violation de cette disposition⁹⁹.

Selon la jurisprudence, l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE qui prévoit donc l'interdiction de mettre en œuvre une aide avant l'intervention d'une décision finale de la Commission, a un effet direct. Ce dernier a été consacré pour la première fois en 1964 dans le cadre de l'arrêt

⁹⁵ Art. 19 du règlement de procédure ; Voy. en ce sens : M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, *op. cit.*, pp. 404-405.

⁹⁶ Art. 1^{er}, f) du règlement de procédure.

⁹⁷ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, *op. cit.*, p. 238.

⁹⁸ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, *op. cit.*, pp. 238- 239.

⁹⁹ J. DERENNE, « Juge national et récupération d'aide illégale : enseignements des arrêts CELF I et II », *R.D.C.*, n° 2010-7, p. 675.

*Costa c. E.N.E.L.*¹⁰⁰. Quelques années plus tard, la Cour a rappelé dans l'arrêt *Lorenz*¹⁰¹ l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE et a précisé que ce dernier crée dans le chef des justiciables des droits directs qui doivent être protégés par les juges nationaux. Selon cet arrêt, l'effet direct concerne à la fois les aides qui ont été mises en œuvre sans notification mais également celles mises en œuvre après notification mais avant une décision de la Commission, en d'autres termes les aides illégales.

La compétence des juridictions nationales découle donc de l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE¹⁰².

La question de la violation de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE peut être invoquée devant les juridictions nationales dans différentes situations. La situation que l'on rencontre le plus souvent est la suivante : le juge national est saisi par un des concurrents du bénéficiaire de l'aide illégale pour que celui-ci prononce d'une part l'annulation de l'acte instituant l'aide illégale et d'autre part, la récupération de cette aide auprès de son bénéficiaire¹⁰³.

Lorsqu'une juridiction nationale est saisie pour la méconnaissance de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE elle doit, dans un premier temps, vérifier si la mesure en question constitue bien une aide d'État au sens de l'article 107, §1^{er}, TFUE. En cas de réponse positive, elle doit, dans un deuxième temps, vérifier si cette aide a été accordée en violation de l'article 108, §3, TFUE¹⁰⁴.

Il convient de préciser que « *les juridictions nationales doivent garantir aux justiciables que toutes les conséquences d'une violation de l'article 93, paragraphe 3, dernière phrase, du traité* (actuel article 108, §3, dernière phrase, TFUE) *en seront tirées, conformément à leur droit national, en ce qui concerne tant la validité des actes d'exécution que le recouvrement des soutiens financiers accordés au mépris de cette disposition ou d'éventuelles mesures*

¹⁰⁰ C.J.C.E., 15 juillet 1964 (COSTA c. E.N.E.L.), 6/64, *Rec.*, p. 1141 ; Pour une description de cet arrêt voy. not. M. L. STRUYS, « Le rôle des juridictions nationales dans le contentieux communautaire des aides d'État », in *Les aides d'État en droit communautaire et en droit national. Séminaire organisé à Liège les 14 et 15 mai 1998*, Bruxelles, Bruylant, 1999, pp. 289-290.

¹⁰¹ C.J.C.E., 11 décembre 1973 (LORENZ GMBH c. BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND E.A.), 120/73, *Rec.*, p. 1471, §8.

¹⁰² C.J.C.E., 21 novembre 1991 (FÉDÉRATION NATIONALE DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PRODUITS ALIMENTAIRES E.A. c. FRANCE), C-354/90, *Rec.*, p. I-5505, §11.

¹⁰³ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., pp. 303-304.

¹⁰⁴ J.-P. KEPPELNE, *Guides des aides d'État en droit communautaire*, op. cit., pp. 304-305.

provisaires »¹⁰⁵. Selon la Cour, l'aide accordée en méconnaissance de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE doit être récupérée auprès de son bénéficiaire sauf dans le cas de circonstances exceptionnelles¹⁰⁶. Mais, si la Commission a déjà déclaré que l'aide litigieuse est compatible avec le marché intérieur, à ce moment-là, les juridictions nationales ne doivent plus exiger la récupération intégrale de l'aide¹⁰⁷.

Dans l'arrêt *SFEI*¹⁰⁸, la Cour a également mis en exergue le fait que les juridictions nationales sont tenues de sauvegarder les droits des justiciables, même si la Commission a été saisie et n'a pas encore pris sa décision. Cela signifie qu'elles ne peuvent pas se déclarer incompétentes ou encore surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il y ait une décision de la part de la Commission¹⁰⁹.

Précisons encore que la Commission est intervenue le 25 février 2009, par le biais d'une communication¹¹⁰ dans le but de fournir des orientations concernant l'application des règles dans le domaine des aides d'État par les juridictions nationales. Cette communication reprend, en grande partie, les exigences qui ont été développées par la jurisprudence au fil des années¹¹¹ et que nous venons de décrire.

La Commission insiste notamment dans cette communication sur le fait que l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE crée dans le chef des parties concernées des droits individuels qui ont un effet direct¹¹².

¹⁰⁵ C.J.C.E., 11 juillet 1996 (*SFEI E.A. c. LA POSTE E.A.*), C-39/94, *Rec.*, p. I-3547, §40, Voy. également : C.J.C.E., 21 novembre 1991 (*FÉDÉRATION NATIONALE DU COMMERCE EXTÉRIEUR DES PRODUITS ALIMENTAIRES E.A. c. FRANCE*), C-354/90, *Rec.*, p. I-5505, § 12.

¹⁰⁶ C.J.C.E., 11 juillet 1996 (*SFEI E.A. c. LA POSTE E.A.*), C-39/94, *Rec.*, p. I-3547, §71.

¹⁰⁷ C.J.C.E., 12 février 2008 (*CELF ET MINISTRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION*), C-199/06, *Rec.*, p. I-469, §§ 45-46.

¹⁰⁸ C.J.C.E., 11 juillet 1996 (*SFEI E.A. c. LA POSTE E.A.*), C-39/94, *Rec.*, p. I-3547, §44.

¹⁰⁹ M. L. STRUYS, *op. cit.*, p. 294.

¹¹⁰ Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'État par les juridictions nationales, *J.O.U.E.*, C 85, du 9 avril 2009, p. 1, (dénommée ci-après « communication du 25 février 2009 ») ; Pour un développement de cette communication voy not. J. DERENNE, « Aides d'Etat - Rôle des juridictions nationales : La Commission publie une série d'orientations sur le rôle des juridictions nationales dans l'application des règles sur les aides d'État et leur coopération avec la Commission », avril 2009, *Revue Concurrences*, n° 2-2009, Art. n° 26041, pp. 149-150.

¹¹¹ J. DERENNE, « Récupération d'aide : Une cour d'appel allemande déclare irrecevable, en l'absence de décision de la Commission européenne déclarant des mesures d'aide incompatibles, le recours d'un opérateur aérien qui demandait la récupération par un aéroport d'aides octroyées à un concurrent (*Lufthansa / Flughafen Frankfurt*) », avril 2009, *Revue Concurrences*, n° 2-2009, Art. n° 26084, p. 173.

¹¹² §24 de la communication du 25 février 2009.

Il ressort principalement de cette communication que la Commission y rassemble les différentes mesures qui peuvent être prises par le juge national lorsque ce dernier est saisi pour violation de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE. En voici une énumération : il peut empêcher qu'une aide qui est sur le point d'être versée à son bénéficiaire le soit effectivement ; il peut exiger la récupération de l'aide auprès de son bénéficiaire ; il peut aussi réclamer le paiement d'intérêts pour la période d'illégalité ; il peut également accorder des dommages et intérêts pour réparer le préjudice subi notamment par les concurrents du bénéficiaire de l'aide illégale ; et enfin, il peut prévoir des mesures provisoires¹¹³.

À travers le développement qui précède, nous voyons que les juges nationaux jouent un rôle considérable dans le cadre d'une violation de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE. D'ailleurs, nous allons développer dans le Titre II¹¹⁴ de cette contribution quelques cas de jurisprudence dans lesquels des juridictions nationales ont été saisies par des concurrents du bénéficiaire de l'aide illégale. Nous y verrons d'une part que certains juges ont correctement utilisé leurs pouvoirs découlant de l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE et d'autre part, que d'autres juges ont méconnu cet effet direct.

¹¹³ §26 de la communication du 25 février 2009 ; Pour une description de ces différentes mesures voy. également les §§28-69 de cette communication.

¹¹⁴ Voy. *infra*, Titre II, Chapitre 2.

Chapitre 2. Les aides d'État dans le secteur de l'aviation

Section 1^{re}. Le règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992¹¹⁵

Le règlement (CEE) n°2408/92 instaure une politique relative aux transports aériens afin d'établir de manière progressive le marché intérieur¹¹⁶. Il concerne l'accès à l'ensemble des liaisons intracommunautaires aussi bien pour les services aériens réguliers qu'irréguliers¹¹⁷. L'article 3 de celui-ci permet aux transporteurs aériens européens d'« *exercer des droits de trafic sur toutes les liaisons intracommunautaires* »¹¹⁸. Ce droit de trafic est défini par l'article 2, f), du règlement (CEE) n°2408/92 comme « *le droit d'un transporteur aérien de transporter des passagers, du fret et/ou du courrier sur une liaison aérienne desservant deux aéroports communautaires* »¹¹⁹.

Mais l'article 4, §1^{er}, a), de ce règlement précise qu'un État membre a la possibilité d'imposer « *des obligations de services publics sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport régional situé sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement de l'économie de la région dans laquelle est situé l'aéroport, dans la mesure du nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de service adéquate (...)* »¹²⁰.

Section 2. Les lignes directrices relatives aux aides dans le secteur de l'aviation¹²¹

Les lignes directrices de 1994 sur l'aviation ont été mises en place dans un contexte de libéralisation des transports aériens¹²². Elles visent les aides octroyées par les États membres à

¹¹⁵ Règl. (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transports aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, *J.O.C.E.*, L 240, du 24 août 1992, p. 8, (dénommé ci-après « règlement (CEE) n°2408/92 »).

¹¹⁶ Considérant 1^{er} du règlement (CEE) n° 2408/92.

¹¹⁷ Art. 1^{er} du règlement (CEE) n° 2408/92.

¹¹⁸ Art. 3 du règlement (CEE) n° 2408/92.

¹¹⁹ Art. 2, f) du règlement (CEE) n° 2408/92.

¹²⁰ Art. 4, §1^{er}, a) du règlement (CEE) n° 2408/92 ; Pour une définition des obligations de service public voy. Art. 2, n) du règlement (CEE) n° 2408/92.

¹²¹ Communication sur l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation, *J.O.C.E.*, C 350, du 10 décembre 1994, p. 5, (dénommée ci-après « lignes directrices de 1994 sur l'aviation »).

¹²² §1^{er} des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

des transporteurs aériens de l'Union européenne¹²³. Cependant, il y a une restriction quant aux subventions qui peuvent être accordées¹²⁴. D'ailleurs, la Commission a exclu du champ d'application de ces lignes directrices les subventions en faveur des constructeurs d'avions¹²⁵. Elle a également exclu les aides au développement des infrastructures (telles que les aéroports, les autoroutes, etc.) en précisant qu'elles ne sont pas soumises au contrôle des aides d'État¹²⁶.

De plus, elle a mis en évidence le fait que « *dans un contexte de concurrence accrue dans la Communauté, l'application plus stricte des règles concernant les aides d'État répond à un besoin évident* »¹²⁷. Selon elle, dans un tel contexte, les aides d'État pourraient avoir une importance stratégique considérable pour les États membres qui veulent protéger les différents intérêts économiques de leurs compagnies aériennes¹²⁸.

Par rapport au règlement (CEE) n°2408/92, ces lignes directrices n'apportent pas beaucoup de nouveautés. Elles évoquent notamment les conditions dans lesquelles il n'y aura pas de qualification d'aide d'État en cas d'apports en capitaux au sein d'une société, de financement des emprunts, de garanties octroyées directement ou indirectement par un État membre ainsi qu'en cas de privatisation des compagnies aériennes. Précisons, en plus, qu'il faudra appliquer à chaque fois le principe de l'investisseur privé¹²⁹.

La Commission rappelle également dans ces lignes directrices l'exemption pour les aides régionales sur base de l'article 107, § 3, a) et c), TFUE ainsi que celle prévue pour les aides à la restructuration sur base de l'article 107, §3, c), TFUE¹³⁰.

En ce qui concerne les aides octroyées pour les obligations de service public, la Commission fait référence au règlement (CEE), n°2408/92. D'ailleurs, elle reprend la définition qui se trouve dans celui-ci¹³¹.

¹²³ Voy. §§9-10 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹²⁴ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 184.

¹²⁵ §10, al. 3 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹²⁶ §12, al. 1^{er} des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹²⁷ §1^{er}, al. 2 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹²⁸ §2, al. 4 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹²⁹ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 184 ; Voy. également : §§27-34 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹³⁰ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 184 ; Voy. également : §§36-42 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

Enfin, nous trouvons également dans ces lignes directrices l'exemption prévue à l'article 107, §2, a), TFUE à savoir les aides à caractère social qui sont accordées aux consommateurs individuels. Selon ces lignes directrices, cet article, malgré le fait qu'il est très peu utilisé, « *présente une certaine pertinence dans le cas des aides directes à l'exploitation de liaisons aériennes, à condition que le bénéfice de l'aide aille effectivement aux consommateurs* »¹³².

Selon M. J. DERENNE,¹³³ ces lignes directrices sont peu à peu tombées en désuétude, et surtout après l'arrêt *Leipzig-Halle*¹³⁴ rendu récemment, concernant les aides à la construction de l'infrastructure.

Dans le cadre de cette affaire, les requérants prétendaient que la construction d'infrastructures aéroportuaires n'était pas une activité économique au sens du droit de la concurrence et que par conséquent, leur financement par des ressources étatiques ne pouvait pas être qualifié d'aide d'État. Parmi les arguments des requérants, une grande partie se basait sur les lignes directrices de 1994 sur l'aviation qui excluaient « *l'applicabilité du contrôle des aides aux constructions d'infrastructures (...)* »¹³⁵. Cependant, la Cour va réfuter un tel raisonnement en disant que ces lignes directrices ne sont applicables que si elles ne violent pas d'autres dispositions du Traité. Or, selon la jurisprudence du Tribunal *Aéroport de Paris*¹³⁶, les gestionnaires d'aéroport exercent une activité économique. Consécutivement à cette intelligente évolution jurisprudentielle, la Commission devra renoncer à l'application de certaines dispositions des lignes directrices de 1994 sur l'aviation¹³⁷. La Cour va dire que « *la construction d'infrastructures ne relève plus d'un domaine réservé de l'État échappant à la discipline des aides. Dès lors qu'il existe un marché intracommunautaire, que la construction ne relève pas des prérogatives de puissance publique strictement entendues et que le lien entre la construction et la gestion de l'infrastructure est suffisant (...)* la construction

¹³¹ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 184 ; Voy. également : §§15-23 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹³² §24 des lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

¹³³ Propos recueillis auprès de M. J. DERENNE, avocat aux barreaux de Bruxelles et de Paris, travaillant chez Hogan Lovells International LLP, le 24 juin 2013.

¹³⁴ C.J.U.E., 19 décembre 2012 (MITTELDEUTSCHE FLUGHAFEN ET FLUGHAFEN LEIPZIG-HALLE c. COMMISSION), C-288/11, non encore publié au Recueil.

¹³⁵ B. STROMSKY, « Notion d'"entreprise" : La Cour de justice de l'UE confirme que l'exploitant d'un aéroport doit financer la construction des infrastructures qui sont à la base de son activité économique, lorsqu'elle ne relève pas de prérogatives de puissance publique (Mitteldeutsche Flughafen et Flughafen Leipzig) », 19 décembre 2012, *Revue Concurrences* n° 1-2013, Art. n° 50671, p. 149.

¹³⁶ Voy. C.J.C.E., 24 octobre 2002 (AÉROPORTS DE PARIS c. COMMISSION), C-82/01, *Rec.*, p. I-9297.

¹³⁷ B. STROMSKY, op. cit., p. 149.

d'infrastructures semble bel et bien désormais soumise au contrôle des aides d'État »¹³⁸. Selon M. J. DERENNE¹³⁹, la Cour a mis en évidence des principes montrant clairement que le financement de la construction d'infrastructures aéroportuaires relève désormais du champ d'application du contrôle des aides d'État.

*Section 3. Les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux*¹⁴⁰

Les lignes directrices de 2005 ont été adoptées par la Commission suite à sa décision concernant les avantages accordés à la compagnie aérienne *Ryanair* par la Région wallonne et *Brussels South Charleroi Airport*¹⁴¹. C'est pourquoi nous en parlerons dans le Titre II de cette contribution après l'analyse de cette décision.

¹³⁸ B. STROMSKY, *op. cit.*, p. 151.

¹³⁹ Propos recueillis auprès de M. J. DERENNE, avocat aux barreaux de Bruxelles et de Paris, le 24 juin 2013.

¹⁴⁰ Lignes directrices de 2005.

¹⁴¹ Déc. (CE) n° 2004/393 de la Commission du 12 février 2004 concernant les avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi, *J.O.U.E.*, L 137, du 30 avril 2004, p. 10, (dénommée ci -après « la décision du 12 février 2004 »).

TITRE II. LES AFFAIRES *RYANAIR*

Cette partie est divisée en deux chapitres. Le premier chapitre concerne la célèbre affaire « *Ryanair-Charleroi* » qui a fait et fera encore énormément parler d'elle. Le second chapitre traite de toute une série d'affaires résolues devant des juridictions nationales impliquant à chaque fois la compagnie aérienne *Ryanair*.

Chapitre 1^{er}. L'affaire « *Ryanair-Charleroi* »¹⁴²

Section 1^{re}. La décision de la Commission européenne du 12 février 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair

§ 1^{er}. Les faits

L'aéroport de Charleroi a été créé en 1919. La naissance de cet aéroport a été suivie en 1991 par la création d'une société anonyme, à savoir la société *Brussels South Charleroi Airport* (dénommée ci-après « *BSCA* »). Celle-ci ayant pour but la gestion et l'exploitation de cet aéroport. Il s'agit d'une société publique mise sous le contrôle de la Région wallonne¹⁴³. La gestion par *BSCA* de l'aéroport de Charleroi découle d'un contrat de concession conclu avec la Région wallonne pour une durée de cinquante ans¹⁴⁴.

Le 1^{er} mai 1997, la compagnie aérienne *Ryanair* a commencé ses opérations à l'aéroport de Charleroi par le lancement d'une liaison vers Dublin qui rencontrera très vite un énorme succès¹⁴⁵.

En novembre 2001, *Ryanair* va signer deux accords pour une durée de quinze ans, l'un avec *BSCA* et l'autre avec la Région wallonne. C'est par le biais de ces accords que cette compagnie aérienne va bénéficier d'une série d'avantages conséquents¹⁴⁶.

¹⁴² Consultation du plan et de la bibliographie du mémoire : M.-E. LERAT, « Les aides d'État dans le secteur des transports aériens. Une analyse du cas Ryanair », disponible sur : <http://www.bib.ucl.ac.be/site/ucl/>.

¹⁴³ Déc. de la Commission, Aides d'État C 76/2002 (ex NN 122/2002)- Avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi-Invitation à présenter des observations en applications de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, §§7-8, *J.O.C.E.*, C 18, du 25 janvier 2003, p. 3, (dénommée ci-après « la décision d'ouverture de procédure »).

¹⁴⁴ §8 de la décision du 12 février 2004.

¹⁴⁵ §§8 et 15 de la décision d'ouverture de procédure.

¹⁴⁶ §§12-13 de la décision d'ouverture de procédure.

A) Les avantages octroyés par BSCA

Le 2 novembre 2001, le gestionnaire de l'aéroport a conclu un accord avec la compagnie aérienne *Ryanair* pour une durée de quinze ans. Cet accord contenait une série d'obligations réciproques¹⁴⁷.

1) Les engagements de *Ryanair*

Dans le cadre de cet accord, *Ryanair* s'engageait à placer, à l'aéroport de Charleroi, entre deux et quatre avions, avec au moins six vols par jour par avion¹⁴⁸. L'accord prévoyait également une clause selon laquelle si *Ryanair* diminuait le nombre d'avions à moins de deux avions, *BSCA* pourrait demander la restitution des avantages octroyés¹⁴⁹.

2) Les engagements de *BSCA*

Une première mesure prise par *BSCA* envers *Ryanair* a été sa prise en charge de cinquante pour cent des frais liés à la publicité et à la promotion des vols de cette compagnie *low cost*. Cela a été rendu possible par la création d'une société anonyme¹⁵⁰. En effet, consécutivement à l'accord conclu entre *Ryanair* et *BSCA*, celles-ci ont mis en place la *Société de Promotion de Brussels South Charleroi Airport*, appelé aussi *Promocy*. Le capital de cette société a été souscrit à concurrence de la moitié par chacune des parties à l'accord. En plus de cela, elles se sont engagées à verser quatre euros par passager au budget de cette société. Cette dernière a financé les frais de promotion et de publicité des différentes liaisons réalisées par *Ryanair*. Le but de *Promocy* est d'accroître le nombre de passagers au départ de l'aéroport de Charleroi et par conséquent, de permettre l'accroissement de ce dernier¹⁵¹.

¹⁴⁷ §33 de la décision d'ouverture de procédure.

¹⁴⁸ §34 de la décision d'ouverture de procédure ; Voy. en ce sens : J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *CRISP*, n° 1852, 2004, p. 9.

¹⁴⁹ §35 de la décision d'ouverture de procédure ; Voy. en ce sens : J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, p. 9.

¹⁵⁰ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *CRISP*, *op. cit.*, p. 7.

¹⁵¹ §§48, 49 et 51 de la décision d'ouverture de procédure.

La deuxième mesure prise par *BSCA* réside dans sa participation au financement de l'ouverture de la plate-forme de *Ryanair*. Elle a notamment octroyé 160 000 euros pour chaque nouvelle liaison ouverte et cela pour un nombre maximum de trois lignes par avion¹⁵².

Aux termes de l'accord conclu entre les deux parties, *BSCA* a également accordé à *Ryanair* un tarif préférentiel concernant l'assistance en escale. En effet, le prix pour cette assistance a été fixé à un euro, ce qui est dix fois inférieur par rapport au prix prévu par *BSCA* pour les autres compagnies aériennes¹⁵³.

B) Les avantages octroyés par la Région wallonne

Le 6 novembre 2001, la Région wallonne et *Ryanair* ont conclu un contrat aux termes duquel la Région wallonne a accordé à cette compagnie *low-cost* une réduction de cinquante pour cent sur le montant de la taxe d'atterrissage eu égard au montant qui a été établi par le gouvernement et publié par après au *Moniteur Belge*. Cette réduction a été accordée non pas par voie réglementaire mais par le biais d'une convention privée. Selon le système général prévu pour toutes les compagnies aériennes, la taxe d'atterrissage est calculée sur base du poids de l'avion. Mais contrairement à ce qui est fixé, *Ryanair* paie la taxe d'atterrissage sur base du nombre de passagers, ce qui est bien évidemment très avantageux pour elle. En plus de cette réduction, la Région wallonne a pris l'engagement d'indemniser toutes les pertes endurées dans le chef de la compagnie aérienne en raison d'une modification des taxes aéroportuaires ou des horaires d'ouverture de l'aéroport de Charleroi. Il convient de préciser que ces différentes mesures prises par la Région wallonne n'ont donné lieu à aucune publication et à aucun engagement de la part de *Ryanair*¹⁵⁴.

§ 2. Les mesures constitutives d'aides d'État

Afin que l'interdiction de l'article 107 TFUE puisse s'appliquer, il faut déterminer si les avantages accordés dans le cadre des deux contrats constituent des aides d'État au sens du

¹⁵² Pour une description détaillée voy. not. §46 de la décision d'ouverture de procédure ; J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, pp. 7-8.

¹⁵³ §10 de la décision du 12 février 2004 ; Pour une description détaillée voy. not. §§41-45 de la décision d'ouverture de procédure ; J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, pp. 8-9.

¹⁵⁴ §7 de la décision du 12 février 2004 ; Pour une description détaillée voy. not. §§21-32 de la décision d'ouverture ; J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, pp. 9-12.

TFUE. Il faut pour cela vérifier si les différentes conditions cumulatives requises pour qu'une mesure puisse être qualifiée d'aide d'État sont réunies¹⁵⁵. Nous avons d'ailleurs expliqué chacune de ces conditions dans le Titre I^{er} de cette contribution¹⁵⁶.

A) L'avantage économique

Comme vu précédemment¹⁵⁷, pour qu'une mesure puisse être qualifiée d'aide d'État, elle doit procurer un avantage économique à l'entreprise bénéficiaire dont cette dernière n'aurait pas profité dans les conditions normales de marché. Dans le cas d'espèce, malgré la tentative de défense de *Ryanair*, de *BSCA* et de la Région wallonne, la Commission est parvenue à la conclusion que les avantages accordés à *Ryanair* constituent des avantages économiques. Parmi les arguments qui ont été opposés à la Commission, il y avait d'une part l'invocation de deux précédents, à savoir le précédent *Manchester*¹⁵⁸ (pour la réduction des taxes d'atterrissage consentie par la Région wallonne) et celui d'*Ostende*¹⁵⁹ (pour la question de la publicité prise en charge par *Promocy*), et la question de l'application correcte du principe de l'investisseur privé¹⁶⁰. Concernant l'invocation des deux précédents, la Commission a démontré que ceux-ci n'étaient pas applicables dans le cas présent. Cependant, nous ne comptons pas nous attarder sur ces deux précédents¹⁶¹. Par contre, il est vital d'examiner la question de l'application du test de l'investisseur privé en économie de marché.

1) Le principe de l'investisseur privé et la Région wallonne

Dans le cadre de cette affaire, la Commission refuse d'appliquer le principe de l'investisseur privé à la Région wallonne malgré l'argument de *Ryanair* et de la Région wallonne prétendant que cette dernière a agi comme un investisseur privé en économie de marché. Selon la

¹⁵⁵ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, p. 13.

¹⁵⁶ Voy. *supra*, Titre I^{er}, Chapitre 1^{er}, Section 1^{re}.

¹⁵⁷ Voy. *supra*, Titre I^{er}, Chapitre 1^{er}, Section 1^{re}, §1^{er}, B.

¹⁵⁸ Voy. J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, p. 15.

¹⁵⁹ Déc. (CE) n° 98/337 de la Commission du 21 février 1998 concernant les aides accordées par la Région flamande à la compagnie aérienne Air Belgium et au tour-opérateur Sunair pour la fréquentation de l'aéroport d'Oostende, *J.O.C.E.*, L. 148, du 19 mai 1998, p. 36.

¹⁶⁰ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *CRISP*, *op. cit.*, p. 15.

¹⁶¹ Pour une explication sur les précédents « Manchester et Ostende » voy. not. §§72-74 et §§88-89 de la décision d'ouverture de procédure ; J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, pp. 15-17.

Commission, la Région wallonne « *en encadrant l'accès à tous les aéroports et aérodromes wallons et en fixant le niveau de la taxe d'atterrissage, a agi en tant qu'autorité publique réglementant et assurant à tous l'accès aux biens publics wallons dans des conditions d'égalité des usagers* »¹⁶². Il est avéré que la Région wallonne est intervenue dans le cadre d'une activité économique mais uniquement en tant qu'autorité régulatrice¹⁶³. De plus, selon la Commission, la Région wallonne s'est mise dans une position de confusion de pouvoirs. En effet, « *au lieu d'agir dans le cadre des pouvoirs de puissance publique qu'elle détient, elle a dérogé aux règles qu'elle s'était elle-même fixées en s'engageant comme elle l'a fait, vis-à-vis de Ryanair* »¹⁶⁴, c'est-à-dire en prenant la décision d'abaisser les charges aéroportuaires uniquement pour *Ryanair*, au moyen d'une convention privée¹⁶⁵.

Cette position de la Commission a été critiquée par J. DE BEYS¹⁶⁶. Selon lui, l'autorité publique se comporte uniquement en tant que puissance publique lorsqu'elle exerce un pouvoir qu'aucun opérateur privé n'est capable d'exercer. J. DE BEYS estime que la Région wallonne n'a pas agi en tant que puissance publique. Il justifie de tels propos par le fait qu'aujourd'hui, il existe des aéroports privés qui fixent eux-mêmes les taxes d'atterrissages. Il s'agit donc d'une activité purement commerciale, même si elle est exercée réglementairement par la Région wallonne. Mais M. DONY¹⁶⁷ évoque une interprétation contraire à J. DE BEYS, et conforme à l'interprétation suivie par la Commission.

2) Le principe de l'investisseur privé et *BSCA*

En revanche, la Commission a décidé d'appliquer le principe de l'investisseur privé en économie de marché pour les avantages consentis par l'aéroport de Charleroi nonobstant les difficultés qu'elle éprouve pour le mettre en œuvre¹⁶⁸. Afin de déterminer si *BSCA* a agi comme un investisseur privé en économie de marché, il faut tenir compte, selon la

¹⁶² M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 95.

¹⁶³ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 95 ; Voy. également : M. DONY, « Aides d'État. Chronique (année 2004) », *J.T.-dr. eur.*, 2005, p. 142 ; §§143-145 de la décision du 12 février 2004.

¹⁶⁴ §153 de la décision du 12 février 2004.

¹⁶⁵ §152 de la décision du 12 février 2004.

¹⁶⁶ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », op. cit., pp. 18-19 ; Voy. également : M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., pp. 95-96.

¹⁶⁷ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 96.

¹⁶⁸ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », op. cit., p. 19.

Commission, des paramètres d'exploitation de celui-ci¹⁶⁹. Lors de son analyse, la Commission remarque qu'à l'instar d'un investisseur privé, *BSCA* a fait un plan d'affaires pluriannuel 2001-2010 qui reprend les différents coûts et bénéfices liés à l'implantation de *Ryanair* à Charleroi¹⁷⁰. Malgré cela, elle estime que *BSCA* n'a pas agi comme un investisseur privé en économie de marché. En effet, « *au moment où elle a pris sa décision d'investissement, elle n'a pas procédé à une analyse cohérente avec toutes les hypothèses du contrat envisagé avec Ryanair et avec lui seul ; elle n'a pas non plus tenu compte de plusieurs paramètres qui étaient susceptibles de remettre en cause toute perspective de rentabilité à long terme* »¹⁷¹. La Commission arrive à la conclusion qu'un investisseur privé en économie de marché placé dans les mêmes circonstances que *BSCA*, n'aurait pas pris les risques pris par celle-ci¹⁷².

B) L'origine étatique

Comme expliqué précédemment¹⁷³, pour qu'un avantage puisse être considéré comme une aide d'État, il faut que d'une part, il soit imputable à l'État et que d'autre part, il soit financé par des ressources étatiques.

Selon la Commission, ces deux conditions sont réunies concernant les avantages consentis par la Région wallonne à *Ryanair*. En effet, « *le produit de la redevance d'atterrissage appartient au Trésor public wallon (...) et la décision d'accorder le rabais fut prise par le gouvernement wallon* »¹⁷⁴.

Quant aux avantages accordés par *BSCA*, les deux conditions semblent aussi être remplies. En ce qui concerne la condition d'utilisation des ressources d'État, il incombe à la Commission de démontrer que la Région wallonne exerce une influence considérable sur *BSCA*. Cette influence est certaine et se voit d'une part, dans la composition de l'actionnariat puisque la majorité des actions sont détenues par celle-ci et d'autre part, dans le mode d'organisation de

¹⁶⁹ §171 de la décision du 12 février 2004 ; Voy. également : M. DONY, « Aides d'État. Chronique (année 2004) », *op. cit.*, p. 144.

¹⁷⁰ §183 de la décision du 12 février 2012 ; Voy. également : M. DONY, « Aides d'État. Chronique (année 2004) », *op. cit.*, p. 144.

¹⁷¹ §184 de la décision du 12 février 2012 ; Voy. également : M. DONY, « Aides d'État. Chronique (année 2004) », *op. cit.*, p. 144.

¹⁷² §184 de la décision du 12 février 2012 ; Voy. également : M. DONY, « Aides d'État. Chronique (année 2004) », *op. cit.*, p. 144.

¹⁷³ Voy. *supra*, Titre 1^{er}, Chapitre 1^{er}, Section 1^{re}, §2.

¹⁷⁴ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, p. 13.

la société puisque la majorité des membres du Conseil d'administration sont désignés par la Région wallonne¹⁷⁵.

En ce qui concerne l'imputabilité de la mesure à l'État, la Commission a indiqué dans la décision d'ouverture de procédure qu'« *il est donc impossible que l'accord entre BSCA et Ryanair ait été signé sans implication de la Région wallonne, vu la nature des activités en cause, l'impact à long terme de cette décision pour la gestion de l'aéroport, les circonstances dans lesquelles ces mesures ont été adoptées, leur ampleur financière, et le contenu des deux contrats qui sont indissociables* »¹⁷⁶. Ces différents indices montrent qu'il y a bien une implication de la part de la Région wallonne et que par conséquent, la mesure est imputable à l'État.

C) Le caractère sélectif de la mesure

Pour qu'une mesure puisse être qualifiée d'aide d'État, elle doit favoriser « *certaines entreprises ou certaines productions* »¹⁷⁷, c'est-à-dire qu'elle doit être sélective¹⁷⁸. Cette condition est également remplie dans le cas d'espèce, aussi bien pour les avantages octroyés par la Région wallonne, que ceux octroyés par BSCA. En effet, ces différents avantages ont été uniquement accordés à Ryanair et n'ont pas été proposés aux autres compagnies aériennes de manière transparente puisqu'il n'y a pas eu de mesures de publicité officielles faisant naître des droits dans le chef des autres compagnies aériennes¹⁷⁹.

D) L'atteinte à la concurrence et l'affectation des échanges

Selon la Commission, ces deux conditions sont également réunies. Concernant l'atteinte à la concurrence, la Belgique et Ryanair ont prétendu que les accords conclus n'ont pas eu d'effet concurrentiel¹⁸⁰. Mais la Commission parvient à démontrer le contraire. Elle précise qu'en matière d'aides d'État, « *l'avantage octroyé sous la forme d'une prise en charge par l'État*

¹⁷⁵ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *CRISP*, *op. cit.*, pp. 13-14 ; Voy. également : §101 de la décision d'ouverture de procédure.

¹⁷⁶ §110 de la décision d'ouverture de procédure ; pour une description détaillée de la question d'imputabilité à l'État voy. §§102-111 de la décision d'ouverture de la procédure.

¹⁷⁷ Art. 107, §1^{er}, TFUE.

¹⁷⁸ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *CRISP*, n° 1852, 2004, p. 14.

¹⁷⁹ §§239-242 de la décision du 12 février 2004.

¹⁸⁰ §247 de la décision du 12 février 2004.

*des coûts de l'exploitation qui incombent normalement à une compagnie aérienne ne fausse pas seulement la concurrence sur une route ou plusieurs routes et sur un segment de marché déterminé. L'avantage retiré par la compagnie aérienne renforce sa position économique sur l'ensemble de son réseau par rapport aux compagnies concurrentes (...)*¹⁸¹.

Pour ce qui est de l'affectation des échanges, selon la Commission, « *les mesures en cause affectent les échanges entre les États membres dès lors qu'elles concernent une société dont l'activité de transport, qui touche par nature directement aux échanges, couvre l'ensemble du marché commun* »¹⁸². Cette affirmation n'a pas été contestée par les différentes parties intéressées et par la Belgique¹⁸³.

§ 3. L'existence éventuelle d'une dérogation à l'interdiction des aides

Ayant démontré que les différents avantages consentis à *Ryanair* constituent des aides d'État au sens de l'article 107, §1^{er}, TFUE la Commission va dans un second temps examiner si l'une des dérogations consacrées aux §§2 et 3 de l'article 107, TFUE pourrait s'appliquer¹⁸⁴. En cas d'incompatibilité d'une aide, celle-ci doit faire l'objet d'une récupération auprès du bénéficiaire en vertu de l'article 14 du règlement de procédure¹⁸⁵.

A) Il y aurait a priori pas de dérogation possible

La Commission va d'abord examiner les dérogations de l'article 107, §2, TFUE. Selon elle, celles-ci ne peuvent s'appliquer puisque les aides accordées à *Ryanair* ne rentrent dans aucune des catégories y incluses¹⁸⁶. Ensuite, elle va examiner les dérogations de l'article 107, §3, TFUE¹⁸⁷.

La première dérogation envisagée par la Commission est celle de l'article 107, §3, a) et c), TFUE concernant le développement de certaines régions. La Commission a précisé, dans ses

¹⁸¹ §249 de la décision du 12 février 2004 ; Voy. également : J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *CRISP*, *op. cit.*, p. 22.

¹⁸² §112 de la décision d'ouverture de procédure ; Voy. également : J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *op. cit.*, pp. 22-23.

¹⁸³ §247 de la décision du 12 février 2004.

¹⁸⁴ §250 de la décision du 12 février 2004.

¹⁸⁵ Art. 14 du règlement de procédure.

¹⁸⁶ §252 de la décision du 12 février 2004.

¹⁸⁷ §253 de la décision du 12 février 2004.

lignes directrices relatives aux aides d'État à finalité régionale¹⁸⁸, les différentes conditions qui doivent être réunies pour qu'une aide puisse être considérée comme étant compatible¹⁸⁹. Les aides accordées à *Ryanair* ne remplissent pas toutes les conditions prévues par ces lignes directrices. En effet, pour qu'une aide régionale puisse être considérée comme étant compatible, elle doit concerner un investissement initial. Ce n'est pas le cas des aides octroyées à *Ryanair*, puisque ce sont des aides au fonctionnement qui sont en principe interdites. Elles ne sont permises que dans des cas exceptionnels qui ne s'appliquent pas dans le cas de *Ryanair*. Donc les aides consenties à *Ryanair* ne sont pas des aides régionales¹⁹⁰.

En ce qui concerne les dérogations de l'article 107, §3, b) et d), TFUE celles-ci ne s'appliquent pas non plus car « *il ne s'agit pas d'aides destinées à la promotion d'un projet important d'intérêt commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre ou d'aides destinées à promouvoir la culture ou la conservation du patrimoine* »¹⁹¹.

La dernière dérogation qu'elle envisage est celle prévue à l'article 107, §3, c), TFUE concernant les aides en faveur de certaines activités économiques. La Commission va se référer aux règles relatives aux aides d'État à finalité horizontale, ainsi qu'aux lignes directrices de 1994 sur l'aviation¹⁹². Elle va conclure que la dérogation de l'article 107, §3, c), TFUE ne peut s'appliquer ni en vertu des encadrements à finalité horizontale, ni en vertu des lignes directrices de 1994 sur l'aviation¹⁹³.

B) Un retour au droit commun des aides d'État, à l'article 107, § 3, c), TFUE

Alors que logiquement, suite à l'examen des différentes dérogations que la Commission a faites, on s'attendait à ce que toutes les aides accordées à *Ryanair* soient considérées comme étant incompatibles avec le marché intérieur, la Commission va revenir sur la dérogation de

¹⁸⁸ Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 1999-2006, *J.O.C.E.*, C 74, du 10 mars 1998, p. 9.

¹⁸⁹ §254 de la décision du 12 février 2004.

¹⁹⁰ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à *Ryanair* », *CRISP*, *op. cit.*, p. 25 ; Pour une définition de l'aide à l'investissement initial et de l'aide au fonctionnement voy. not. Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 1999-2006, §§4.4 et 4.15, *J.O.C.E.*, C 74, du 10 mars 1998, p. 9.

¹⁹¹ §258 de la décision du 12 février 2004.

¹⁹² §259 de la décision du 12 février 2004.

¹⁹³ §262 de la décision du 12 février 2004.

l'article 107, § 3, c), TFUE¹⁹⁴ et dire que celle-ci « *doit également être envisagée étant donné le rôle de ces aides pour le développement des aéroports régionaux* »¹⁹⁵. Selon J. DE BEYS¹⁹⁶, il s'agit d'une démarche étonnante de la part de la Commission puisque les aides consenties à *Ryanair* relèvent des lignes directrices de 1994 sur l'aviation et qu'elles sont non seulement prohibées par ces lignes directrices, mais aussi par les encadrements à finalité horizontale. De plus, la Commission a l'obligation de respecter ces différentes règles qu'elle a établies. Ce qui signifie qu'elle ne peut y renoncer. Mais c'est exactement ce qu'elle fait dans le cadre des aides octroyées à *Ryanair* en disant que « *le développement des aéroports régionaux devient un objectif permettant l'octroi des aides aux compagnies aériennes* »¹⁹⁷. La Commission a donc procédé à l'examen de compatibilité des aides par rapport à ce nouvel objectif¹⁹⁸. M. J.-M. HUEZ¹⁹⁹ ne partage pas l'avis de cet auteur. En effet, selon lui, étant donné que l'article 107, §3, c), TFUE offre une très grande marge d'appréciation à la Commission, rien ne l'empêche de revenir sur cette base si elle ne peut pas prouver la compatibilité des aides octroyées sur base des lignes directrices de 1994 sur l'aviation ou des encadrements à finalité régionale. En faisant cela, la Commission ne commettrait donc aucune irrégularité.

§ 4. Les différentes aides qui peuvent être conservées par *Ryanair* et celles qui doivent être récupérées

A) Les avantages consentis par *BSCA*

La Commission a déclaré comme étant incompatible avec le marché intérieur l'octroi du tarif préférentiel concernant l'assistance en escale. Cette aide doit faire l'objet d'une récupération auprès du bénéficiaire²⁰⁰.

A propos des autres aides accordées par *BSCA*, à savoir le financement de la publicité, et la participation aux frais d'ouverture de la plate-forme, ceux-ci sont considérés comme étant

¹⁹⁴ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à *Ryanair* », *op. cit.*, p. 27.

¹⁹⁵ §262 de la décision du 12 février 2004.

¹⁹⁶ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à *Ryanair* », *op. cit.*, p. 27.

¹⁹⁷ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à *Ryanair* », *CRISP*, *op. cit.*, p. 27.

¹⁹⁸ J. DE BEYS, « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à *Ryanair* », *op. cit.*, p. 27.

¹⁹⁹ Propos recueillis auprès de M. J.-M. HUEZ, responsable de la gestion des cas d'aides d'État à la DG Concurrence, le 23 juillet 2013.

²⁰⁰ Art. 2 et 5 de la décision du 12 février 2004.

compatibles avec le marché intérieur en tant qu'aides au démarrage de nouvelles routes. Mais la Commission a assorti cette décision de certaines conditions²⁰¹. En cas de non-respect de ces conditions, la Belgique a l'obligation de récupérer les aides en question²⁰².

B) Les avantages consentis par la Région wallonne

La Commission a exigé que soient rendues caduques des garanties d'indemnisation octroyées par la Région wallonne à *Ryanair*²⁰³.

Enfin, la Commission a déclaré comme étant incompatible avec le marché intérieur, l'avantage octroyé sous la forme d'une diminution du montant des taxes aéroportuaires. Cette aide doit être récupérée auprès de son bénéficiaire²⁰⁴.

Section 2. Les lignes directrices de 2005

Les lignes directrices de 2005 concerne d'une part, le financement des aéroports et d'autre part, les aides d'État au démarrage²⁰⁵. Elles ont été adoptées par la Commission suite à sa décision du 12 février 2004 concernant les avantages qui ont été accordés à *Ryanair* par la Région wallonne et *BSCA*²⁰⁶.

Ces lignes directrices constituent un complément aux lignes directrices de 1994 sur l'aviation²⁰⁷. Elles mettent en place la manière dont les articles 106, §2, 107, §1^{er} et 107, §3, a), b) et c), TFUE doivent être appliqués par rapport au financement des aéroports ainsi qu'aux aides au démarrage²⁰⁸.

Nous voyons dans ces lignes directrices que la Commission tend vers un objectif de développement des aéroports régionaux. Mais elle insiste sur le fait qu'un tel objectif doit être

²⁰¹ Art. 4 de la décision du 12 février 2004.

²⁰² Art. 5, §2 de la décision du 12 février 2004.

²⁰³ Art. 3 de la décision du 12 février 2004.

²⁰⁴ Art. 1 et 5 de la décision du 12 février 2004.

²⁰⁵ J. DE BEYS, *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, op. cit., p. 185.

²⁰⁶ M. DONY, *Contrôle des aides d'État*, op. cit., p. 297.

²⁰⁷ §19 des lignes directrices de 2005.

²⁰⁸ J. DERENNE, « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », janvier 2006, *Revue Concurrences*, n° 4-2005, Art. n° 595, p. 103 ; Voy. également : §§24-29 des lignes directrices de 2005.

suivi dans le respect des autres objectifs européens²⁰⁹, parmi lesquels nous retrouvons notamment le respect du principe de transparence, de proportionnalité, de non-discrimination, etc.²¹⁰

Ces lignes directrices mettent en place quatre catégories d'aéroports en fonction du nombre de passagers annuel. On y retrouve les grands aéroports européens dont le nombre de passagers dépasse les dix millions (catégorie A); les aéroports nationaux dont le nombre de passagers se situe entre cinq et dix millions (catégorie B), les grands aéroports régionaux dont le nombre de passagers se situe entre un et cinq millions (catégorie C) ; et enfin les petits aéroports régionaux avec un nombre de passagers inférieur à un million (catégorie D)²¹¹.

Nous allons brièvement expliquer le financement des aéroports ainsi que les aides d'État au démarrage.

§ 1^{er}. Le financement des aéroports

Dans ces lignes directrices, la Commission précise qu'afin de décider si un financement public est constitutif d'aide d'État, il faut vérifier si l'activité de l'exploitant de l'aéroport est une activité économique et le cas échéant, si elle est synonyme d'un service d'intérêt économique général²¹². Elle ajoute que la classification des aéroports en plusieurs catégories en fonction du nombre de passagers annuel permet de donner « *une indication sur la mesure dans laquelle les aéroports sont en concurrence les uns avec les autres et un financement public accordé à un aéroport peut donc avoir un effet de distorsion sur la concurrence* »²¹³. Elle précise d'ailleurs les effets sur la concurrence et les échanges entre États membres concernant les aides d'État en faveur des aéroports de la catégorie A et B et celles en faveur des aéroports de la catégorie D²¹⁴. En principe, une mesure qui pourrait être qualifiée d'aide d'État devra faire l'objet d'une notification sauf en ce qui concerne les petits aéroports

²⁰⁹ J. DERENNE, « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », *op. cit.*, p. 103.

²¹⁰ §21 des lignes directrices de 2005.

²¹¹ J. DERENNE, « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », *op. cit.*, p. 103 ; Voy. également : §15 des lignes directrices de 2005.

²¹² J. DERENNE, « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », *op. cit.*, p. 103.

²¹³ §39, al. 1^{er} des lignes directrices de 2005.

²¹⁴ §39, al. 2 des lignes directrices de 2005.

exerçant une mission d'intérêt économique général²¹⁵. Nous voyons donc l'importance accrue du contrôle des aides d'État puisque la Commission insiste sur l'obligation de notification afin de pouvoir contrôler la mesure envisagée avant que celle-ci ne soit mise en exécution par l'État en cause.

Il convient encore de préciser que la Commission insiste, dans ces lignes directrices sur le principe de l'investisseur privé et précise que les subventions en faveur des aéroports et des compagnies aériennes seront appréciées à la lumière de ce principe. En effet, il faudra voir si un investisseur privé placé dans les mêmes conditions aurait octroyé de telles subventions en tenant compte des perspectives de rentabilité²¹⁶.

Enfin, nous trouvons dans ces lignes directrices une différenciation entre le financement des infrastructures aéroportuaires, les subventions relatives à l'exploitation des infrastructures aéroportuaires et les subventions relatives aux services aéroportuaires²¹⁷.

Concernant le financement des infrastructures aéroportuaires, la Commission précise qu'il revient au gestionnaire de l'aéroport de financer par ses propres moyens les coûts liés à l'utilisation ainsi qu'à la construction des infrastructures²¹⁸. Cependant, il est impossible d'écarter la présence d'aide dans toute situation²¹⁹. Dès lors, lorsque l'impossibilité d'exclure la présence d'une aide se présentera, sa compatibilité avec le marché intérieur sera déterminée en fonction d'un certain nombre de critères visés dans le §61 des lignes directrices de 2005²²⁰.

²¹⁵ §§40, al. 2 et 41 des lignes directrices de 2005 ; Voy. également : A. GOSSET-GRAINVILLE, « Aéroports régionaux - Aides d'État : Lignes directrices communautaires », mars 2006, *Revue Concurrences*, n° 1-2006, Art. n° 1000, p. 200.

²¹⁶ §46 des lignes directrices de 2005 ;

²¹⁷ J. DERENNE, « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », *op. cit.*, p. 103.

²¹⁸ §57 des lignes directrices de 2005 ; Voy. également : J. DERENNE, « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », *op. cit.*, p. 103.

²¹⁹ §59 des lignes directrices de 2005.

²²⁰ §61 des lignes directrices de 2005 :

« - la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondant à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...),

- l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé,

- l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes,

- l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire,

- le développement des échanges n'est pas affecté dans une mesure contraire à l'intérêt communautaire ».

Concernant les subventions relatives à l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, la Commission précise que le gestionnaire de l'aéroport doit supporter par le biais de ses propres ressources les coûts normaux en rapport avec la gestion et la maintenance des infrastructures aéroportuaires²²¹.

Enfin, concernant les subventions relatives aux services aéroportuaires, la Commission « autorise des différences de tarifs entre les compagnies pour les services rendus dans la mesure où leur coût ou leur ampleur sont différents »²²². Il s'agit là d'une nouveauté qui découle de sa décision du 12 février 2004.

§ 2. Les aides au démarrage

La Commission a pris conscience du fait que les petits aéroports ne disposent pas la plupart du temps du nombre de passagers indispensable leur permettant d'être rentable²²³. De plus, « les compagnies aériennes ne sont pas toujours prêtes, sans incitations à cette fin, à prendre le risque d'ouvrir des routes au départ d'aéroports inconnus et non testés »²²⁴.

La Commission a prévu la possibilité d'octroyer des aides au démarrage si les conditions prévues au §79 des lignes directrices de 2005 sont remplies. Ces conditions sont très nombreuses. Parmi celles-ci, nous retrouvons principalement les suivantes : l'aide ne peut être octroyée qu'à des aéroports régionaux ; elle doit être accordée uniquement pour l'ouverture de nouvelles lignes ou fréquences entraînant l'augmentation du nombre de passagers ; la durée de l'aide ne peut être supérieure à trois ans (sauf si celle-ci est destinée à un aéroport situé dans une région ultrapériphérique, à ce moment-là, la durée de l'aide est de maximum cinq ans) ; l'aide doit être dégressive, l'octroi de l'aide doit être en lien avec le développement effectif du nombre de passagers, etc.²²⁵

Selon J. DERENNE, « c'est essentiellement pour la détermination de la compatibilité des aides au démarrage de compagnies aériennes que la Commission apporte des précisions, en tirant

²²¹ §62 des lignes directrices de 2005.

²²² A. GOSSET-GRAINVILLE, *op. cit.*, p. 200.

²²³ §71 des lignes directrices de 2005.

²²⁴ §74 des lignes directrices de 2005.

²²⁵ Pour une description complète des conditions, voy. §79 des lignes directrices de 2005.

*les enseignements de sa décision du 12 février 2004 dans l'affaire Ryanair-aéroport de Charleroi »*²²⁶.

Section 3. La révision des lignes directrices de 2005 et des lignes directrices de 1994 sur l'aviation

§ 1^{er}. La consultation du 7 avril 2011

Le 7 avril 2011, la Commission a ouvert une consultation en invitant les parties intéressées à se prononcer sur la révision d'une part, des lignes directrices de 2005 et d'autre part, des lignes directrices de 1994 sur l'aviation. Les parties intéressées étaient invitées à donner leur avis au plus tard pour le 7 juin 2011 et ce, par le biais d'un questionnaire que la Commission a mis à leur disposition. L'objectif de cette consultation était de voir s'il était indispensable de réviser ces lignes directrices²²⁷. En fonction des avis récoltés auprès des parties intéressées, la Commission est arrivée aux conclusions suivantes²²⁸ :

- selon les parties intéressées, il est bel et bien indispensable de revoir les lignes directrices en fonction de l'évolution du marché. Elles ont mis en exergue le besoin d'une part, d'une plus grande clarté et d'autre part, d'une mise en exécution active des règles applicables ;
- il y a également une nécessité d'une plus grande transparence concernant les règles relatives au financement des aéroports ;
- les parties intéressées exigent en outre beaucoup « *plus de précisions quant à l'application des règles en matière d'aide d'État aux remises et autres avantages* »

²²⁶ J. DERENNE, « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », *op. cit.*, p. 103.

²²⁷ COMMISSION EUROPÉENNE, « Aides d'État: la Commission lance une consultation sur les règles en matière d'aides d'État au secteur de l'aviation », IP/11/445, communiqué de presse publié le 7 avril 2011, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-445_fr.htm (14/07/2013) ; Voy. également : COMMISSION EUROPÉENNE, « Consultation on review of the Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports », http://ec.europa.eu/competition/consultations/2011_aviation_guidelines/index_en.html (14/07/2013).

²²⁸ COMMISSION EUROPÉENNE, « Aides d'État: la Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d'aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes », IP/13/644, communiqué de presse publié le 3 juillet 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-644_fr.htm (20/07/2013).

accordés par les aéroports régionaux à certaines compagnies aériennes »²²⁹. De plus, elles désirent une simplification des règles relatives aux aides d'État au démarrage.

§ 2. Le projet de révision du 3 juillet 2013

Après avoir pris connaissance des résultats de la consultation entamée le 7 avril 2011 et après les avoir longuement étudiés, la Commission a publié le 3 juillet 2013 un projet²³⁰ de révision des lignes directrices de 2005 et des lignes directrices de 1994 sur l'aviation et a de nouveau invité les parties intéressées à faire leurs observations²³¹.

La Commission a pris conscience de l'évolution qui a eu lieu dans le secteur aérien depuis ces dix dernières années. En effet, elle a constaté que l'environnement commercial de ce secteur a fortement évolué. C'est pourquoi, le projet qu'elle propose tient compte de ce changement et précise en outre, les conditions dans lesquelles un État membre peut intervenir afin d'apporter un soutien à des aéroports ainsi qu'à des compagnies aériennes tout en respectant le droit des aides d'État²³².

Ce projet apporte principalement trois changements considérables.

Le premier changement important concerne les aides d'État à l'investissement. Contrairement aux lignes directrices de 2005, le projet précise l'intensité d'aides maximales qui peuvent être octroyées, en fonction de la taille de l'aéroport. En effet, plus l'aéroport est petit, plus l'intensité des aides à l'investissement est grande. Néanmoins pour les grands aéroports, c'est-à-dire ceux dont le nombre de passagers dépasse les cinq millions par an, une aide à l'investissement ne peut en principe pas être octroyée. Cela signifie, que si une telle aide est

²²⁹ COMMISSION EUROPÉENNE, « Aides d'État: la Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d'aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes », IP/13/644, communiqué de presse publié le 3 juillet 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-644_fr.htm (20/07/2013).

²³⁰ Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).

²³¹ COMMISSION EUROPÉENNE, « Aides d'État: la Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d'aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes », IP/13/644, communiqué de presse publié le 3 juillet 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-644_fr.htm (20/07/2013).

²³² COMMISSION EUROPÉENNE, « Aides d'État: la Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d'aides d'État applicables aux aéroports et aux compagnies aériennes », IP/13/644, communiqué de presse publié le 3 juillet 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-644_fr.htm (20/07/2013).

accordée à un tel aéroport, celle-ci ne pourra pas être considérée comme étant compatible avec le marché intérieur²³³.

Le second changement concerne les aides au fonctionnement. De telles aides sont en principe interdites dans les lignes directrices de 2005 sauf dans certains cas exceptionnels²³⁴. Le projet autorise que des aides au fonctionnement puissent être accordées à des aéroports régionaux mais uniquement pour une période transitoire de dix ans si les conditions cumulatives prévues aux §§102 à 112 du projet sont remplies²³⁵.

Une fois la période transitoire terminée, tous les aéroports doivent pouvoir couvrir l'entièreté de leurs coûts d'exploitation et par conséquent, ils ne peuvent en principe plus bénéficier d'aide au fonctionnement par après²³⁶. Selon J.-M. HUEZ²³⁷, l'objectif est de permettre à certains aéroports de se développer durant cette période transitoire pour qu'ils soient viables par eux-mêmes par après. *In fine*, seuls les aéroports autofinancés subsisteront.

Enfin, le troisième changement concerne les aides au démarrage. Dans le projet, nous constatons que la Commission a suivi la volonté des parties intéressées qui souhaitaient une simplification des règles relatives aux aides d'État au démarrage. En effet, elle a simplifié les conditions dans lesquelles une aide au démarrage peut être considérée comme étant compatible avec le marché intérieur²³⁸.

²³³ Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, §§17 et 92, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).

²³⁴ § 27 des lignes directrices de 2005.

²³⁵ Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, §17 et §§101-112, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).

²³⁶ Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, §107, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).

²³⁷ Propos recueillis auprès de M. J.-M. HUEZ, responsable de la gestion des cas d'aides d'État à la DG Concurrence, le 23 juillet 2013.

²³⁸ Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, §§17 et 113, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).

Si ce projet de révision est adopté par la Commission, celui-ci abrogera les lignes directrices de 2005 ainsi que les lignes directrices de 1994 sur l'aviation²³⁹.

Précisons encore qu'il est évident qu'il est impossible de prévoir toutes les situations dans des lignes directrices en particulier dans des secteurs comme celui de l'aviation. D'ailleurs M. J.-M. HUEZ²⁴⁰ a précisé que les lignes directrices sont mises en place afin de régler des cas plutôt généraux et que la Commission aura toujours des situations particulières à régler dans le cadre de la prise d'une décision qui ne seront pas prévues par les lignes directrices. Selon lui, la Commission essaye de ne pas prendre une position définitive lorsqu'elle adopte de nouvelles lignes directrices. Nous pouvons déduire de cela qu'il s'agit de l'une des raisons pour laquelle la Commission prévoit à chaque fois dans les lignes directrices relatives au secteur aérien, la possibilité de les réviser. En effet, dans le projet des lignes directrices de l'UE concernant les aides d'État en faveur des aéroports et des compagnies aériennes, la Commission a prévu la possibilité d'une révision dans les sept ans après leur entrée en vigueur²⁴¹.

Section 4. L'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 17 décembre 2008²⁴²

Suite à la décision du 12 février 2004, *Ryanair* a fait un recours en annulation auprès du Tribunal de l'Union européenne. Suite à ce recours, le Tribunal a annulé la décision du 12 février 2004 puisque selon lui, la Commission a commis une erreur de droit en refusant d'une part, d'examiner ensemble les différents avantages accordés à *Ryanair* par la Région wallonne et *BSCA* et d'autre part, d'effectuer le test de l'investisseur privé en économie de marché pour les aides accordées par la Région wallonne²⁴³.

²³⁹ Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, §22, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).

²⁴⁰ Propos recueillis auprès de M. J.-M. HUEZ, responsable de la gestion des cas d'aides d'État à la DG Concurrence, le 23 juillet 2013.

²⁴¹ Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, §127, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).

²⁴² T.P.I.C.E., 17 décembre 2008 (RYANAIR c. COMMISSION), T-196/04, *Rec.*, p. II-03643, (dénommé ci-après « arrêt du 17 décembre 2008 »).

²⁴³ M. DONY, « Aides d'État. Chronique (1^{er} janvier -31 décembre 2008) », *J.D.E.*, 2009, p. 138.

Dans le cadre de sa décision, le Tribunal a commencé dans un premier temps par examiner si la Région wallonne et *BSCA* devaient être appréhendées comme une seule et même entité²⁴⁴.

Dans ses arguments, *Ryanair* a d'ailleurs reproché à la Commission d'avoir fait une distinction entre la Région wallonne et *BSCA* car selon elle, celles-ci constituent une seule et même entité économique. C'est pourquoi, la Commission aurait du examiner les mesures conjointement afin de déterminer si elles pouvaient être qualifiées d'aide d'État²⁴⁵. Pour *Ryanair*, la différenciation effectuée par la Commission est purement artificielle²⁴⁶.

Le Tribunal va suivre l'argument de *Ryanair*. Il va rappeler que *BSCA* est une société publique sous le contrôle de la Région wallonne et que cette dernière détenait la majorité des parts de *BSCA*²⁴⁷.

Selon lui, la Commission devait tenir compte des différents liens entre les deux entités, à savoir les liens économiques, juridiques ainsi que financiers pour arriver à la conclusion que celles-ci constituaient une seule et unique entité. La Commission aurait du prendre en compte cette entité unique afin d'effectuer le test de l'investisseur privé en économie de marché²⁴⁸.

Le Tribunal précise en plus que la Commission doit, lorsqu'elle examine si des mesures peuvent être qualifiées d'aide d'État, prendre en considération non seulement tous les éléments pertinents mais aussi leur contexte. C'est ainsi qu'il affirme qu'« *il est nécessaire, dans le cadre de l'application du critère de l'investisseur privé, d'envisager la transaction commerciale dans son ensemble en vue de vérifier si l'entité étatique et l'entité contrôlée par celle-ci, prise ensemble, se sont comportées comme des opérateurs rationnels en économie de*

²⁴⁴ §45 de l'arrêt du 17 décembre 2008.

²⁴⁵ §§46 et 49 de l'arrêt du 17 décembre 2008 ; Voy. également : J. DE BEYS, « Aides d'État : annulation de la décision Ryanair par le Tribunal de première instance », *J.D.E.*, 2009, n°157, p. 75.

²⁴⁶ §46 de l'arrêt du 17 décembre 2008 ; Voy. également : D. VOUGIOUKAS, « Commentaire de l'arrêt du TPI du 17 décembre 2008, dans l'affaire T –196/04, Ryanair c/ Commission: Les aéroports publics : entre puissance publique et économie de marché », p. 2, http://www.stateaid-law.eu/cms/images/stories/publications/Vougioukas/Commentaire_de_Ryanair.pdf (11/10/2012).

²⁴⁷ §53 de l'arrêt du 17 décembre 2008 ; Voy. également : J. DE BEYS, « Aides d'État : annulation de la décision Ryanair par le Tribunal de première instance », *op. cit.*, p. 75.

²⁴⁸ J. DERENNE, « Principes de l'investisseur privé : Le Tribunal de première instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la région wallonne en faveur de Ryanair (Ryanair) », janvier 2009, *Revue Concurrences*, n° 1-2009, Art. n° 23592, p. 158.

marché »²⁴⁹. Nous en déduisons que le Tribunal démontre clairement que les deux entités sont tellement liées qu'elles constituent ensemble une seule entité.

Dans un second temps, le Tribunal va vérifier si le refus de la Commission d'appliquer le principe de l'investisseur privé en économie de marché à la Région wallonne est justifié²⁵⁰.

Il rappelle que selon la Commission, la Région wallonne en octroyant un rabais sur les taxes d'atterrissage avait agi en tant qu'autorité publique, en tant que régulateur et que par conséquent, elle n'exerçait pas une activité économique. C'est pourquoi, elle avait conclu que le principe de l'investisseur privé en économie de marché ne pouvait pas lui être appliqué²⁵¹. Il rappelle que pour l'application de l'article 107, §1^{er}, TFUE il est indispensable d'effectuer une distinction entre les obligations que l'État doit assumer en tant qu'entreprise en exerçant une activité économique et celles qu'il doit assumer en tant que puissance publique²⁵². Le Tribunal affirme que si l'État a agi en tant que puissance publique, il faut exclure l'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché tandis que si celui-ci a agi en tant qu'entreprise, il faut lui appliquer le principe en question²⁵³.

Dans le cas d'espèce, le Tribunal va estimer que la Région wallonne, en octroyant les différents avantages à *Ryanair*, a agi dans le cadre d'activités économiques et que par conséquent, ces avantages doivent être examinés au regard du principe de l'investisseur privé²⁵⁴. Il va s'appuyer sur l'arrêt *Aéroport de Paris*²⁵⁵ pour affirmer que la fixation de la taxe d'atterrissage est une activité qui est directement liée à la gestion des infrastructures aéroportuaires qui est considérée comme une activité économique²⁵⁶. Il va en outre ajouter

²⁴⁹ §59 de l'arrêt du 17 décembre 2008.

²⁵⁰ §61 de l'arrêt du 17 décembre 2008.

²⁵¹ §§82-83 de l'arrêt du 17 décembre 2008 ; Voy également : J. DERENNE, « Principes de l'investisseur privé : Le Tribunal de première instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la région wallonne en faveur de Ryanair (Ryanair) », *op. cit.*, p. 158.

²⁵² §84 de l'arrêt du 17 décembre 2008 ; Voy également : J. DERENNE, « Principes de l'investisseur privé : Le Tribunal de première instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la région wallonne en faveur de Ryanair (Ryanair) », *op. cit.*, p. 158.

²⁵³ §85 de l'arrêt du 17 décembre 2008.

²⁵⁴ §88 de l'arrêt du 17 décembre 2008 ; Voy également : J. DERENNE, « Principes de l'investisseur privé : Le Tribunal de première instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la région wallonne en faveur de Ryanair (Ryanair) », *op. cit.*, p. 158.

²⁵⁵ C.J.C.E., 24 octobre 2002 (*AÉROPORTS DE PARIS c. COMMISSION*), C-82/01, *Rec.*, p. I-9297.

²⁵⁶ §88 de l'arrêt du 17 décembre 2008.

que « la mise à disposition des compagnies aériennes, par une autorité publique, d'installations aéroportuaires, ainsi que de leur gestion, moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par celle-ci, peuvent être qualifiées d'activités de nature économique, de telles activités étant certes exécutées sur le domaine public, mais ne relevant pas, de ce seul fait, de l'exercice de prérogatives de puissance publique »²⁵⁷. Le Tribunal ne va pas accepter l'argument de la Commission selon lequel la Région wallonne est intervenue sous sa fonction régulatrice en utilisant ses prérogatives réglementaires et fiscales²⁵⁸. Selon lui, le simple fait que la Région wallonne possède des prérogatives réglementaires concernant la fixation des taxes aéroportuaires n'empêche pas l'application du critère de l'investisseur privé au système de réduction de ces taxes car un opérateur privé est également en mesure de prévoir un tel système²⁵⁹. Il démontre que la Commission aurait du appliquer le principe de l'investisseur privé.

Nous pouvons faire ici un lien avec l'affaire *EDF*²⁶⁰ dans laquelle la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé l'arrêt rendu par le Tribunal le 5 décembre 2009²⁶¹ annulant la décision de la Commission du 16 décembre 2003 relative aux aides d'État accordées par la France à *EDF*²⁶².

Le problème était le suivant : selon le Tribunal et par conséquent la Cour de justice, le fait que l'État français ait fait usage d'une exonération fiscale afin de procéder à une recapitalisation de l'entreprise *EDF* n'octroyait pas à la Commission la possibilité d'écarter d'entrée de jeu l'application du critère de l'investisseur privé. En effet, la Commission avait refusé d'examiner ce critère car elle estimait que l'État français n'avait pas agi en tant qu'investisseur privé mais en tant qu'autorité publique disposant de prérogatives de puissance publique. Le Tribunal avait cependant estimé que le principe de l'investisseur privé ne

²⁵⁷ §91 de l'arrêt du 17 décembre 2008.

²⁵⁸ §§93-94 de l'arrêt du 17 décembre 2008 ; Voy également : J. DERENNE, « Principes de l'investisseur privé : Le Tribunal de première instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la région wallonne en faveur de Ryanair (Ryanair) », *op. cit.*, p. 158.

²⁵⁹ §101 de l'arrêt du 17 décembre 2008.

²⁶⁰ C.J.U.E., 5 juin 2012 (COMMISSION c. EDF), C-124/10, *non encore publié au Recueil*.

²⁶¹ Trib., 5 décembre 2009 (EDF c. COMMISSION), T-156/04, *Rec.*, p. II-4503.

²⁶² Déc. (CE) n° 2005/245 de la Commission du 16 décembre 2003 relative aux aides d'État accordées par la France à EDF et au secteur des industries électriques et gazières, *J.O.U.E.*, 22 février 2005, L 49, p. 9.

pouvait être écarté à partir du moment où l'État a agi en tant qu'opérateur économique et non en tant qu'autorité publique²⁶³.

Section 5. L'ouverture de la procédure formelle de l'article 108, § 2, TFUE

Suite à l'arrêt du 17 décembre 2008 par lequel le Tribunal a annulé la décision du 12 février 2004 concernant les avantages accordés par la Région wallonne et *BSCA* à *Ryanair*, la Commission a décidé d'étendre la procédure formelle prévue à l'article 108, §2, TFUE qu'elle avait ouverte en 2002, et en a informé les autorités belges par une lettre du 21 mars 2012. Elle a invité les parties intéressées à faire leurs observations afin de prendre une nouvelle décision²⁶⁴.

Dans le cadre de cette décision, la Commission a étendu son examen à d'autres avantages qui pourraient constituer des aides d'État au sens de l'article 107, §1^{er}, TFUE. Il s'agit d'un certain nombre d'avantages qui ont été accordés par la Région wallonne à *BSCA* ainsi qu'à *Ryanair* et qui n'étaient pas visés par sa première décision d'ouverture de la procédure formelle prévue à l'article 108, §2, TFUE²⁶⁵.

La Commission devra prendre sa nouvelle décision en tenant compte de l'arrêt du 17 décembre 2008 rendu par le Tribunal. En effet, comme nous l'avons vu²⁶⁶, elle devra considérer la Région wallonne et *BSCA* comme étant une seule et unique entité et appliquer à cette dernière le principe de l'investisseur privé en économie de marché. Cela signifie qu'elle devra se poser la question de savoir si un investisseur X placé dans les mêmes conditions aurait consenti les mêmes avantages que ceux qui ont été octroyés à *Ryanair* par cette entité

²⁶³ J.-Y. CHÉROT, « Principe de l'investisseur privé : La CJUE juge qu'il n'est pas possible d'écarter l'applicabilité du critère de l'investisseur privé avisé sur la seule base de la nature fiscale des moyens employés pour recapitaliser une entreprise (EDF) », 5 juin 2012, *Revue Concurrences*, n° 3-2012, Art. n° 48427, p. 170 ; Pour une explication plus détaillée de « l'affaire EDF » voy également : J.-Y. CHÉROT, « Prerogatives de puissance publique : Selon le Tribunal de l'UE, la seule circonstance que l'État ait accès à des ressources financières découlant de l'exercice de la puissance publique ne permet pas de justifier, à elle seule, que les mesures financées par la renonciation à ces ressources soient considérées comme relevant de ses prerogatives de puissance publique (EDF) », février 2010, *Revue Concurrences*, n° 1-2010, Art. n° 30337, pp. 149-153 ; J. DERENNE et C. KACZMAREK, « Regards sur le principe de l'investisseur privé en économie de marché – A propos des derniers développements jurisprudentiels », *J.D.E.*, mars 2011, n°177, pp. 61-68.

²⁶⁴ Déc. de la Commission, Aide d'État SA.14093 (C 76/2002) — Avantages consentis par la Région Wallonne à Brussels South Charleroi Airport et à la compagnie aérienne Ryanair — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 248, du 17 août 2012, p. 1 (dénommé ci-après « la décision d'ouverture de procédure de 2012 »).

²⁶⁵ Pour une description de ces nouveaux avantages voy. §§ 41-81 de la décision d'ouverture de procédure de 2012.

²⁶⁶ Voy. *supra*, Titre II, Chapitre 1^{er}, Section 4.

unique²⁶⁷. La Commission devra donc faire une analyse globale des différentes mesures prises en faveur de *Ryanair*.

Il est important de préciser que la décision d'ouverture de procédure de 2012 a été prise sur base des lignes directrices de 2005. Selon M. J.-M. HUEZ²⁶⁸, il est fort possible que la décision finale soit adoptée sur base des nouvelles lignes directrices si le projet de révision dont nous avons parlé²⁶⁹ est adopté avant que la Commission se prononce.

Nous devons donc attendre la décision de la Commission afin de connaître le sort des différentes mesures prises en faveur de *Ryanair* ayant fait l'objet de la décision du 12 février 2004 mais également le sort des nouvelles mesures auxquelles s'étend la décision d'ouverture de procédure de 2012.

Section 6. Les nouvelles affaires Ryanair post Ryanair-Charleroi

Suite à l'affaire « *Ryanair-Charleroi* », la compagnie aérienne *Ryanair* ne s'est pas faite discrète. Et plus particulièrement, après l'arrêt du 17 décembre 2008 rendu par le Tribunal de l'Union européenne. En effet, depuis 2008, la Commission a été amenée à ouvrir la procédure formelle de l'article 108, §2, TFUE dans plusieurs affaires où *Ryanair* est à chaque fois accusée d'avoir bénéficié de toute une série d'avantages dans des aéroports régionaux se trouvant dans plusieurs pays différents, notamment en Allemagne, en France, en Italie, etc.²⁷⁰

Ces nombreuses ouvertures de procédure montrent à quel point la compagnie aérienne *low cost Ryanair* a été privilégiée par des avantages octroyés par des aéroports régionaux. D'ailleurs, son développement incroyable est fortement lié à ces avantages perçus. *Ryanair* a fait en sorte que les aéroports régionaux lui accordent un certain nombre d'avantages pour qu'elle ouvre de nouvelles liaisons à partir des aéroports en question.

Malgré la constatation inévitable que *Ryanair* est la compagnie aérienne reine en matière d'obtention d'aides d'État légales ou illégales, celle-ci sera la première à dégainer son fusil

²⁶⁷ J. DE BEYS, « Aides d'État : annulation de la décision Ryanair par le Tribunal de première instance », *op. cit.*, p. 75.

²⁶⁸ Propos recueillis auprès de M. J.-M. HUEZ, responsable de la gestion des cas d'aides d'État à la DG Concurrence, le 23 juillet 2013.

²⁶⁹ Voy. *supra*, Titre II, Chapitre 1^{er}, Section 3.

²⁷⁰ Pour une liste non limitative des affaires pendantes devant la Commission impliquant *Ryanair* voy. Annexe I.

lorsqu'il s'agira d'accuser un de ses concurrents ayant bénéficié d'une aide d'État autour de laquelle planent certains soupçons d'illégalité.

Chapitre 2. Les affaires *Ryanair* devant les juridictions nationales

Dans ce chapitre, nous allons examiner différentes affaires impliquant *Ryanair*, tant devant les juridictions françaises qu'allemandes. Nous constaterons que les solutions apportées par les juges sont différentes en France et en Allemagne.

Section 1^{re}. Les affaires Ryanair en France

§ 1^{er}. L'affaire « Ryanair-Strasbourg »

Depuis quelques années, les aéroports régionaux ont tendance à faire appel à des compagnies aériennes *low cost* pour l'ouverture de nouvelles lignes aériennes en leur offrant des conditions financières très favorables. C'est d'ailleurs le cas en France dans l'affaire « *Ryanair-Strasbourg* » qui concerne l'ouverture de la ligne Strasbourg-Londres par la compagnie aérienne *Ryanair*²⁷¹.

Afin de mieux comprendre les différentes décisions prises par les juges français, nous allons dans un premier temps expliquer les faits de cette affaire. Ensuite, nous expliquerons le jugement du Tribunal administratif de Strasbourg²⁷². Puis nous parlerons de l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Nancy²⁷³ et enfin, l'arrêt du Conseil d'État²⁷⁴ qui vient mettre un terme à cette affaire.

A) Les faits

Le 28 janvier 2002, l'Assemblée plénière de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin (dénommée ci-après « CCI de Strasbourg ») a d'une part, donné son accord quant à l'ouverture d'une nouvelle route aérienne entre l'aéroport de Strasbourg et Londres par la compagnie aérienne *Ryanair* et d'autre part, permis au président de cette Chambre de conclure des engagements financiers très avantageux pour cette compagnie. Le

²⁷¹ E. BERKANI, « French Courts ruled that contracts passed between the airport of Strasbourg and a low cost airline company is a State aid submitted to notification to the EC Commission (Brit Air/Ryan Air) », 18 décembre 2003, *Bulletin e-Competitions*, December 2003, Art. n° 486, p. 1.

²⁷² Trib. administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n° 02-046541, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013)

²⁷³ Cour administrative d'appel de Nancy, 18 décembre 2003, n° 03NC00864, <http://www.cabinet-richer.com> (28/06/2013).

²⁷⁴ C.E., 27 février 2006, n° 264406, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

président a d'ailleurs signé, le jour même, deux contrats avec *Ryanair*²⁷⁵. Par le biais de ces contrats, la CCI de Strasbourg a pris l'engagement d'effectuer un certain nombre de versements en faveur de *Ryanair*. En effet, elle a pris la décision de lui octroyer la somme de 150 000 euros pour chaque nouvelle fréquence qui sera mise en place entre la ligne Strasbourg-Londres. En plus de cela, elle a pris la décision de lui accorder 708 000 euros par an, ainsi que par fréquence, dans le cas où au moins deux fréquences ont été effectuées par *Ryanair* et 732 000 euros par an et par fréquence si la compagnie a effectué entre trois et six fréquences. De son côté, la compagnie aérienne *Ryanair* s'est engagée d'une part à promouvoir sur son site internet, ainsi que par d'autres moyens de publicité, la ville de Strasbourg et la région Alsace et d'autre part, à transporter un certain nombre de passagers. En ce qui concerne cette dernière obligation, *Ryanair* s'est engagée sur un minimum de 375 000 passagers par an à partir de la cinquième année et 500 000 passagers par an à partir de la dixième année d'exploitation²⁷⁶.

Un des concurrents de *Ryanair*, à savoir la compagnie aérienne *Brit Air* qui est une filiale d'*Air France*, a contesté les subventions octroyées à *Ryanair* et a, par conséquent, demandé au Tribunal administratif de Strasbourg l'annulation de la délibération du 28 juin 2002, ainsi que des décisions relatives aux signatures des deux conventions par le président de la CCI de Strasbourg²⁷⁷. *Brit Air* est une compagnie aérienne qui était un exploitant de la ligne Strasbourg-Londres, mais qui a dû mettre un terme à cette exploitation une fois que *Ryanair* a ouvert sa liaison Strasbourg-Londres. Selon *Brit Air*, les mesures prises en faveur de *Ryanair* constituent des aides d'État au sens de l'article 107, §1^{er}, TFUE et de ce fait, auraient dû faire l'objet d'une notification à la Commission. Pour cette compagnie aérienne, le Tribunal devrait arriver à la conclusion que les mesures en question sont des aides illégales puisque celles-ci n'ont pas été notifiées à la Commission avant leur exécution²⁷⁸. Si le Tribunal arrive à la conclusion que les mesures prises en faveur de *Ryanair* constituent bel et bien des aides d'État, il est évident que celui-ci devra déclarer ces aides comme étant illégales puisque

²⁷⁵ Considérant 1, Trib. administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n° 02-046541, p. 2, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁷⁶ Considérant 1, Cour Administrative d'Appel de Nancy, 18 décembre 2003, n° 03NC00864, <http://www.cabinet-richer.com> (28/06/2013).

²⁷⁷ RICHER & ASSOCIÉS, note sous Cour Administrative d'Appel de Nancy, 18 décembre 2003, n° 03NC00864, <http://www.cabinet-richer.com> (28/06/2013).

²⁷⁸ E. BERKANI, « French Courts ruled that contracts passed between the airport of Strasbourg and a low cost airline company is a State aid submitted to notification to the EC Commission (Brit Air/Ryan Air) », *op. cit.*, p. 2.

comme nous l'avons vu dans le Titre I^{er} de cette contribution²⁷⁹, toute aide nouvelle est soumise à l'obligation de notification à la Commission et ne peut être mise en œuvre avant la décision finale de celle-ci. Lorsqu'une aide a été mise en œuvre sans notification, elle sera qualifiée d'aide illégale.

B) Le jugement du Tribunal administratif de Strasbourg

Par son jugement du 24 juillet 2003, le juge du Tribunal administratif de Strasbourg a suivi les arguments de la compagnie aérienne *Brit Air* et a conclu que les subventions octroyées à *Ryanair* au moyen des deux contrats signés entre *Ryanair* et la CCI de Strasbourg sont constitutives d'aides d'État et sont par ailleurs des aides illégales car elles ont été mises en œuvre sans notification préalable à la Commission²⁸⁰.

Selon le Tribunal, la promotion publicitaire faite par *Ryanair* se concentre principalement sur les bas prix pratiqués pour la ligne Strasbourg-Londres exploitée par celle-ci et beaucoup moins sur la promotion de la ville de Strasbourg et de la région Alsace, malgré le fait qu'il fallait essentiellement se concentrer sur la promotion touristique de ces dernières. C'est pourquoi le Tribunal a estimé que la contrepartie fournie par *Ryanair* était insuffisante par rapport aux subventions qui lui ont été octroyées. Par conséquent, le Tribunal a estimé que la délibération du 28 janvier 2002 devait être considérée comme mettant en place une aide financière en faveur de *Ryanair*. Il précise en outre que les subventions octroyées à *Ryanair* n'étaient pas disponibles pour les autres compagnies aériennes et qu'elles étaient financées par des ressources publiques puisque la CCI est un organe de l'État qui ne s'est pas comporté comme l'aurait fait un investisseur privé en économie de marché placé dans les mêmes conditions. Il rappelle aussi que l'aide instaurée par la délibération du 28 janvier 2002 est illégale car elle n'a pas été notifiée à la Commission²⁸¹.

²⁷⁹ Voy. *supra*, Titre I^{er}, Chapitre 1^{er}, Section 3.

²⁸⁰ E. BERKANI, « French Courts ruled that contracts passed between the airport of Strasbourg and a low cost airline company is a State aid submitted to notification to the EC Commission (Brit Air/Ryan Air) », *op. cit.*, p. 2.

²⁸¹ E. BERKANI, « French Courts ruled that contracts passed between the airport of Strasbourg and a low cost airline company is a State aid submitted to notification to the EC Commission (Brit Air/Ryan Air) », *op. cit.*, p. 2 ; Voy. également : considérants 10 et 11, Trib. Administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n° 02-046541, p. 4, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

Le Tribunal a donc annulé la délibération du 28 janvier 2002²⁸² et les décisions de signer les contrats avec *Ryanair* prises sur base de la délibération²⁸³ et a ordonné (sous astreinte) à la CCI de Strasbourg, soit de saisir le juge du contrat afin de prononcer la nullité des deux contrats, soit de les résilier dans les deux mois après notification du jugement²⁸⁴.

Il est également important de préciser que le Tribunal ne pouvait pas exiger la suspension de l'octroi de l'aide ni la récupération des aides déjà octroyées étant donné qu'il avait été saisi pour excès de pouvoir²⁸⁵.

C) L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Nancy

La CCI de Strasbourg et *Ryanair* ont fait appel du jugement rendu par le Tribunal administratif de Strasbourg devant la Cour administrative d'appel de Nancy²⁸⁶. La Cour administrative d'appel de Nancy, malgré le fait qu'elle ait annulé le jugement du Tribunal administratif de Strasbourg en raison de la composition irrégulière de celui-ci, a par ailleurs confirmé le jugement rendu par le Tribunal administratif de Strasbourg au niveau du fond²⁸⁷.

La Cour a principalement axé sa décision sur les éléments de droit suivants²⁸⁸. Tout d'abord, la Cour a mis en exergue le fait que le non-respect par *Ryanair* de ses engagements annuels portant sur le nombre minimum de passagers à transporter pouvait entraîner pour seule et unique sanction le non renouvellement du contrat par la CCI de Strasbourg. Il s'agit donc d'une sanction extrêmement légère. De plus, la Cour a également concentré son examen sur la balance entre les avantages accordés par la CCI de Strasbourg à la société *Ryanair* et les obligations qui étaient censées en résulter pour la compagnie *low cost*. En effet, la Cour a insisté sur le déséquilibre manifeste qui existe entre les prestations des deux parties, à savoir

²⁸² Art. 1^{er}, Trib. Administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n°02-046541, p. 5, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁸³ Art. 2, Trib. Administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n°02-046541, p. 5, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁸⁴ Art. 3, Trib. Administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n° 02-046541, pp. 5-6, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁸⁵ Considérant 15, Trib. Administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n° 02-046541, p. 5, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁸⁶ Cour Administrative d'Appel de Nancy, 18 décembre 2003, n° 03NC00864, <http://www.cabinet-richer.com> (28/06/2013).

²⁸⁷ E. BERKANI, « French Courts ruled that contracts passed between the airport of Strasbourg and a low cost airline company is a State aid submitted to notification to the EC Commission (Brit Air/Ryan Air) », *op. cit.*, p. 2.

²⁸⁸ Cour administrative d'appel de Nancy, 18 décembre 2003, n° 03NC00864, <http://www.cabinet-richer.com> (28/06/2013).

le versement de sommes très importantes par la CCI de Strasbourg à *Ryanair* et l'obligation dans le chef de cette dernière de promouvoir la ville de Strasbourg ainsi que la région Alsace. Or, dans les faits, il s'est avéré que la compagnie aérienne *Ryanair* a principalement tiré profit des subventions qui lui ont été accordées, sans pour autant concéder de véritables efforts pour le développement de la ville de Strasbourg et de la région Alsace. En effet, *Ryanair* a concentré sa publicité sur les prix exceptionnels qu'elle pratique sur cette liaison, avec pour seule et unique publicité relative à la ville de Strasbourg, l'apparition accessoire de plusieurs liens sur son site internet qui renvoyaient l'internaute sur des sites internet touristiques préexistants relatifs à la ville de Strasbourg ainsi qu'à la région Alsace.

D) L'arrêt du Conseil d'État

La CCI de Strasbourg et *Ryanair* ont décidé d'aller devant le Conseil d'État afin de lui demander d'annuler la décision du 18 décembre 2003 de la Cour administrative d'appel de Nancy²⁸⁹. Il s'agit du dernier recours possible au niveau national. Le Conseil d'État a confirmé la décision rendue précédemment par la Cour administrative d'appel de Nancy à l'encontre de *Ryanair*. Il a insisté sur les trois éléments suivants afin de justifier sa décision dans cette affaire²⁹⁰. Tout d'abord, le Conseil d'État a rappelé que les subventions versées à *Ryanair* par la CCI de Strasbourg afin de promouvoir la ville de Strasbourg et la région Alsace n'étaient pas du tout équitables au regard des prestations de basse qualité fournies par *Ryanair*. De plus, le Conseil d'État a mis en avant la faiblesse des sanctions contractuelles prévues par la CCI de Strasbourg en cas de non-respect par *Ryanair* de ses obligations contractuelles. Enfin, le Conseil d'État en a déduit qu'un investisseur privé, placé dans les mêmes conditions de marché, n'aurait pas investi de la même manière. Le Conseil d'État a donc tranché définitivement cette affaire en faveur de la compagnie *Brit Air*.

Il convient également de préciser un élément important. Dans le cadre de cette affaire, le Conseil d'État a mis en évidence le principe constant selon lequel, il incombe uniquement à la

²⁸⁹ C.E., 27 février 2006, n°264406, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁹⁰ E. BERKANI, « The French Administrative Supreme Court decides that the contracts signed by Ryanair with the Strasbourg airport are State aids subjected to the obligation of prior notification to the EC Commission (Strasbourg Chamber of Commerce and Industry/ Ryanair) », 27 février 2006, *Bulletin e-Competitions*, February 2006, Art. n° 531, p. 2 ; Voy. en ce sens : J. DERENNE et C. KACZMAREK, « The French Council of State upholds the annulment of a decision by the Commercial Court of Strasbourg finding that the support measures granted to a lowcost airplane company constituted unlawful State aid in application of the private investor test (Ryanair) », 27 février 2006, *Bulletin e-Competitions*, February 2006, Art. n° 28049, pp. 1-2.

Commission d'examiner si une aide au sens de l'article 107, §1^{er}, TFUE est compatible ou non avec le marché intérieur. Par contre, il revient aux juges nationaux de sanctionner l'invalidité d'une disposition nationale mettant en place une aide en violation de l'article 108, §3, dernière phrase TFUE²⁹¹. Le Conseil d'État rappelle ici l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE.

§ 2. L'affaire « *Ryanair-Pau-Pyrénées* »

La compagnie aérienne *Ryanair* a une nouvelle fois fait parler d'elle au travers de cette affaire²⁹². En effet, une fois de plus, elle a bénéficié d'un certain nombre d'avantages conséquents. Ce jugement illustre à merveille la situation suivante : les aéroports régionaux sont prêts à offrir toutes sortes d'avantages afin de favoriser la venue de certaines compagnies aériennes, en oubliant parfois le respect de la frontière entre la légalité et l'illégalité.

A) Les faits

Le 28 janvier 2003, un an jour pour jour après la décision du président de la CCI de Strasbourg octroyant les avantages litigieux dans l'affaire « *Ryanair-Strasbourg* » précédemment analysée²⁹³, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Pau-Béarn (dénommée ci-après « CCI de Pau »), qui est l'exploitant de l'aéroport de Pau-Pyrénées, a conclu un contrat avec la compagnie aérienne *Ryanair*. Ce contrat portait sur l'ouverture d'une nouvelle liaison aérienne entre l'aéroport de Pau-Pyrénées et celui de Londres moyennant certains avantages conséquents accordés à *Ryanair*²⁹⁴. Dès lors, nous sommes ici dans un schéma très similaire à celui précédemment évoqué au travers de l'affaire « *Ryanair-Strasbourg* ».

En effet, pour l'ouverture de cette nouvelle liaison, la CCI de Pau a pris l'engagement d'octroyer à *Ryanair* la somme de 80 000 euros. Elle a également décidé de lui accorder le montant de onze euros par passager au départ de l'aéroport de Pau-Pyrénées vers Londres, mais néanmoins avec un plafond de 400 000 euros par an et, en échange, *Ryanair* s'est engagée à entreprendre des actions de promotion de la ville de Pau, avec une totale liberté.

²⁹¹ Considérant 5, C.E. 27 février 2006, n° 264406, pp. 2-3, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁹² Trib. administratif de Pau, 3 mai 2005, n° 0301635, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁹³ Voy. *supra*, Titre II, Chapitre 2, Section 1^{re}.

²⁹⁴ E. BERKANI, « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », 3 mai 2005, *Bulletin e-Competitions*, May 2005, Art. n° 339, pp. 1-2.

Effectivement, aucune précision n'apparaissait à ce titre dans le contrat conclu entre *Ryanair* et la CCI de Pau. Enfin, elle lui a aussi octroyé une réduction des redevances aéroportuaires²⁹⁵.

Le contrat conclu entre la CCI de Pau et *Ryanair* a été contesté devant le Tribunal administratif de Pau, par la compagnie aérienne *Air Méditerranée* qui exploite une liaison aérienne entre Londres et l'aéroport de Tarbes-Lourdes. Elle a avancé l'argument selon lequel les avantages dont *Ryanair* a bénéficié sont constitutifs d'aides d'État et par conséquent, auraient du faire l'objet d'une notification préalable à la Commission en vertu de l'article 108, §3, TFUE²⁹⁶.

B) Le jugement du Tribunal administratif de Pau

Dans un premier temps, le Tribunal administratif de Pau s'est prononcé sur la question de la recevabilité de la demande d'*Air Méditerranée* puisque celle-ci a été mise en cause non seulement par la CCI de Pau mais également par la compagnie aérienne *Ryanair*²⁹⁷.

Il a mis en évidence que l'aéroport de Tarbes-Lourdes était très proche de l'aéroport de Pau-Pyrénées. En effet, une distance de quarante kilomètres sépare les deux aéroports. En outre, il a précisé « *qu'il n'est pas sérieusement contesté qu'une partie importante non négligeable des passagers de la ligne nouvelle entre Londres et Pau faisant l'objet de la convention dont [il] s'agit est susceptible de se rendre à Lourdes depuis l'aéroport de Pau-Pyrénées* »²⁹⁸. Il en a donc déduit un intérêt à agir dans le chef de la compagnie aérienne *Air Méditerranée* au

²⁹⁵ E. BERKANI, « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », *op. cit.*, pp. 1-2 ; Voy. également : Considérant 9, Trib. administratif de Pau, n° 0301635, pp. 5 et 7, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

²⁹⁶ E. BERKANI, « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », *op. cit.*, p. 2.

²⁹⁷ E. BERKANI, « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », *op. cit.*, p. 2.

²⁹⁸ Considérant 4, Trib. Administratif de Pau, 3 mai 2005, n° 0301635, p. 6, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

regard de l'existence possible d'une affectation de la concurrence engendrée par la mesure prise par le président de la CCI de Pau²⁹⁹.

Ensuite, le Tribunal s'est prononcé sur la question des avantages octroyés à *Ryanair* et a conclu qu'il s'agissait bel et bien d'aides d'État. Selon celui-ci, l'octroi de la somme de 80 000 euros à *Ryanair*, sans aucune contrepartie objective, constitue une aide d'État au sens de l'article 107, §1^{er}, TFUE. Il a aussi considéré que l'octroi de la somme de onze euros par passager au départ de l'aéroport de Pau-Pyrénées (avec un plafond de 400 000 euros par an) en échange de l'obligation dans le chef de *Ryanair* d'entreprendre des actions de promotion de la ville de Pau, constitue une aide d'État³⁰⁰. Le Tribunal a mis en exergue l'imprécision manifeste des obligations de promotion qui incombaient à la compagnie *Ryanair*. En effet, aucune indication n'apparaissait dans le contrat conclu entre cette dernière et la CCI de Pau, ce qui nous laisse à penser que l'argument invoqué par la CCI de Pau, et relatif à la promotion de la ville de Pau, est totalement fictif. De plus, *Ryanair* n'était soumise à aucun contrôle au niveau de ses obligations, ce qui a encore un peu plus affaibli sa défense. Le Tribunal a également relevé qu'aucune clause de récupération des avantages accordés à la compagnie aérienne n'apparaissait dans le contrat en cas de manquement à ses obligations³⁰¹. Nous pouvons dès lors nous poser la question suivante : quelle aurait été la motivation dans le chef de *Ryanair* de mettre en place de réels moyens visant à favoriser le développement de la ville de Pau ?

Le Tribunal a également estimé que les réductions octroyées à *Ryanair* au niveau des redevances aéroportuaires constituent des aides d'État. Les sommes payées par *Ryanair* pour les redevances d'atterrissage et de balisage sont inférieures aux montants en vigueur. De plus, ces derniers étant fixés par l'État, toute réduction doit être considérée comme étant un avantage et, par conséquent, une aide d'État³⁰².

²⁹⁹ E. BERKANI, « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », *op. cit.*, p. 2.

³⁰⁰ Considérant 9, Trib. Administratif de Pau, 3 mai 2005, n° 0301635, p. 7, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

³⁰¹ Considérants 9 et 10, Trib. Administratif de Pau, 3 mai 2005, n° 0301635, p. 7, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).

³⁰² E. BERKANI, « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », *op. cit.*, p. 3.

Le Tribunal est arrivé à la conclusion que le contrat signé entre *Ryanair* et la CCI de Pau était déséquilibré et que les mesures en faveur de *Ryanair* constituaient des aides d'État illégales puisqu'elles n'avaient pas été notifiées à la Commission comme l'exige l'article 108, §3, TFUE³⁰³. Par conséquent, le Tribunal a annulé la décision du 28 janvier 2003 relative à la conclusion du contrat en question³⁰⁴. Enfin, il a ordonné (sous astreinte) à la CCI de Pau de, soit saisir le juge du contrat afin qu'il puisse prononcer la nullité de celui-ci, soit de le résilier et ce dans les deux mois suivant la notification du jugement³⁰⁵.

A la suite de cette affaire, une certaine cohésion s'est créée au sein de la jurisprudence relative aux aides d'État accordées dans le secteur de l'aviation. Pour preuve, la ligne de conduite identique suivie à la fois par le Tribunal administratif de Strasbourg, la Cour administrative d'appel de Nancy et le Conseil d'État dans l'affaire « *Ryanair-Strasbourg* », ainsi que par le Tribunal administratif de Pau dans l'affaire « *Ryanair-Pau-Pyrénées* ». En effet, ces différentes juridictions ont insisté sur des éléments communs de droit, tels qu'examinés ci-dessus. Une certaine unicité existe donc en France au niveau jurisprudentiel dans la manière de juger les aides apportées au secteur de l'aviation. Cette cohésion peut s'expliquer par la parfaite application du droit des aides d'État par les juridictions françaises et notamment par la reconnaissance de l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE. Nous allons maintenant procéder à une étude de la jurisprudence allemande afin de déterminer l'approche favorisée par les juridictions allemandes dans ce domaine, ainsi que les conséquences qui en résultent. Ceci nous permettra peut-être de pouvoir prétendre à une unicité encore plus large que celle évoquée en cet instant.

³⁰³ E. BERKANI, « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », *op. cit.*, p. 2.

³⁰⁴ Art. 1^{er}, Trib. administratif de Pau, 3 mai 2005, n° 0301635, p. 8, [http://www.concurrences.com/\(28/06/2013\)](http://www.concurrences.com/(28/06/2013)).

³⁰⁵ Art. 2, Trib. administratif de Pau, 3 mai 2005, n° 0301635, pp. 8-9, [http://www.concurrences.com/\(28/06/2013\)](http://www.concurrences.com/(28/06/2013)).

Section 2. Les affaires Ryanair en Allemagne

§ 1^{er}. L'affaire « Ryanair-Lübeck »

A) Les faits

L'affaire opposait la compagnie aérienne *Air Berlin*, la demanderesse, à une société privée, la défenderesse, dont l'activité consistait dans la gestion et l'exploitation de l'aéroport de Lübeck situé à environ septante-cinq kilomètres de Hambourg. Cette société était soumise au contrôle de la ville de Lübeck, avant de passer en société privée en 2005. Les tarifs relatifs au décollage et à l'atterrissage sur cet aéroport étaient gouvernés par une réglementation dénommée : *Entgeltordnung*. Celle-ci faisait l'objet de nombreuses révisions par le corps législatif compétent³⁰⁶. Néanmoins, *Ryanair* n'était pas soumise aux tarifs prévus par le *Entgeltordnung*. En effet, elle bénéficiait de tarifs préférentiels accordés par le gestionnaire de l'aéroport par le biais d'un contrat conclu entre les deux parties. En conséquence, la compagnie aérienne *Air Berlin* a déposé une plainte, estimant que ces tarifs contractuels sont constitutifs d'aides d'État. *Air Berlin* s'estimait lésée étant donné qu'elle opérait de nombreux vols au départ de l'aéroport d'Hambourg situé à proximité de l'aéroport de Lübeck. Celle-ci n'ayant pas accès aux termes contractuels, elle ne pouvait pas demander la récupération de l'aide accordée à *Ryanair* puisqu'elle ne pouvait pas en déterminer le montant exact. C'est pourquoi, elle a, dans un premier temps, demandé au Tribunal d'ordonner à la défenderesse de fournir toutes les informations financières régissant le contrat³⁰⁷. *Air Berlin* a mis en exergue l'argument selon lequel l'article 108, §3, TFUE lui octroyait le droit de demander au gestionnaire de l'aéroport de Lübeck de récupérer l'aide illégale auprès de son bénéficiaire. Selon la défenderesse, la demande d'*Air Berlin* était irrecevable car il n'y avait aucune base juridique allemande lui permettant de demander la récupération de l'aide auprès de son bénéficiaire³⁰⁸.

³⁰⁶ D. VON BREVERN, « The German Kiel District Court found that a low cost airplane company received unlawful State aid (Ryanair) », 28 juillet 2006, *Bulletin e-Competitions*, July 2006, Art. n° 12620, p. 1.

³⁰⁷ D. VON BREVERN, *op. cit.*, pp. 1-2.

³⁰⁸ A. MÜLLER-RAPPARD, « A German district court holds that the difference of terms between two airlines operator concerning the use of Lübeck airport amounts to unlawful State aid (Ryanair 1) », 27 juin 2006, *Bulletin e-Competitions*, July 2006, Art. n° 28796, p. 2.

B) Le jugement du Tribunal de première instance de Kiel du 28 juillet 2006³⁰⁹

Le Tribunal a répondu positivement à la demande d'*Air Berlin* et a, par conséquent, ordonné la communication des termes contractuels. Selon celui-ci, il s'agissait d'une demande totalement justifiée puisque l'obtention des informations requises allait dissiper le doute dans le chef d'*Air Berlin*. De plus, le Tribunal a estimé que l'article 108, §3, TFUE constitue une loi de protection et que toute aide accordée en violation de cette disposition fait naître dans le chef des concurrents du bénéficiaire de l'aide un droit légitime à demander la récupération de l'aide³¹⁰.

Il a en outre suivi l'argument d'*Air Berlin* selon lequel les conditions prévues dans le contrat conclu entre le gestionnaire de l'aéroport de Lübeck et *Ryanair* étaient très favorables pour cette dernière et non pour les autres compagnies aériennes qui opéraient sur cet aéroport. Ces avantages accordés à *Ryanair* étaient donc sélectifs. De plus, la société gestionnaire de l'aéroport ayant été contrôlée par une entité publique jusqu'à fin 2004, l'aide a effectivement été accordée au moyen de ressources étatiques. Il s'agit donc d'une aide d'État illégale. Le Tribunal a également rejeté l'application du principe de l'investisseur privé invoqué par la société gestionnaire de l'aéroport : « *The court rejected the defendant's argument that a private investor operating the airport would also have granted individual terms and conditions to a customer like Ryanair, who significantly contributed to increasing the airport's utilization. The court held that the defendant, by operating the airport, provided a service of general interest. The defendant was therefore prevented from treating different customers differently, unless the differentiation is transparent and justified* »³¹¹.

Enfin, le Tribunal a estimé qu'*Air Berlin* était un véritable concurrent de *Ryanair* sur la zone Hamburg-Lübeck. Dès lors, *Air Berlin* était en droit de demander la récupération de l'aide illégale accordée à *Ryanair*. Pour qu'*Air Berlin* puisse faire valoir une telle demande, le Tribunal a donc exigé la communication des conditions financières prévues dans le contrat litigieux³¹².

³⁰⁹ Landgericht Kiel, 28 juillet 2006, n° 14 O Kart. 174/04, <http://www.concurrences.com/> (02/07/2013).

³¹⁰ A. MÜLLER-RAPPARD, « A German district court holds that the difference of terms between two airlines operator concerning the use of Lübeck airport amounts to unlawful State aid (Ryanair 1) », *op. cit.*, p. 2.

³¹¹ D. VON BREVERN, *op. cit.*, p. 2.

³¹² D. VON BREVERN, *op. cit.*, p. 2.

En reconnaissant l'effet direct de l'article 108, §3, TFUE le jugement constitue un tournant en la matière car la dernière fois qu'une juridiction allemande avait dû faire face à une affaire similaire, la Cour chargée de l'affaire avait déclaré que le droit allemand n'offrait pas au concurrent une base légale lui permettant de demander la récupération d'une aide d'État illégale accordée à un de ses concurrents³¹³.

C) L'arrêt de la Cour d'appel de Schleswig-Holstein du 20 mai 2008³¹⁴

La société gestionnaire de l'aéroport de Lübeck a fait appel de la décision rendue par le Tribunal de première instance de Kiel, devant la Cour d'appel de Schleswig-Holstein.

Elle a avancé l'argument selon lequel la requête d'*Air Berlin* de fournir des détails concernant le contrat conclu entre le gestionnaire de l'aéroport et *Ryanair* ne pouvait pas être considérée comme étant recevable étant donné que celle-ci avait eu accès aux informations relatives au contrat en question. En outre, contrairement au dire d'*Air Berlin*, le contrat conclu n'était pas constitutif d'une aide d'État au sens de l'article 107, §1^{er}, TFUE d'où la non-application de l'article 108, §3, TFUE.

Selon cette société gestionnaire, le Tribunal de première instance de Kiel a commis une erreur en concluant que l'article 108, §3, TFUE constitue une loi de protection et qu'elle crée dans le chef des concurrents du bénéficiaire de l'aide illégale un droit légitime de demander une récupération.

La Cour s'est prononcée sur la demande de communication d'informations financières relatives au contrat et a estimé que malgré sa recevabilité, celle-ci était non fondée. Il est évident que l'objectif d'*Air Berlin* était d'obtenir la récupération des avantages octroyés à *Ryanair* mais la Cour a mis l'accent sur le fait que le droit allemand ne comprenait aucune base légale lui permettant de demander la récupération de l'aide illégale.

³¹³ Oberlandesgericht München, 15 mai 2003, n° 29 U 1703/03, voy. D. VON BREVERN, *op. cit.*, p. 2.

³¹⁴ Oberlandesgericht Schleswig-Holsteinisches, 20 mai 2008, n° 6 U 54/06, [http://www.concurrences.com/\(02/07/2013\)](http://www.concurrences.com/(02/07/2013)) ; La rédaction de cette partie se base sur l'article de A. MÜLLER-RAPPARD, « A German higher regional court quashes the 2006 ruling of a lower regional court and rejects an air carrier claims on grounds of inadmissibility and on the merits, holding that Art. 87 and 88 EC as the related national provisions cannot be construed as supporting claims of competitors (Ryanair 2) », 20 mai 2008, *Bulletin e-Competitions*, May 2008, Art. n° 28798, pp. 1-3.

La Cour a déclaré que les règles en matière d'aide d'État ne pouvaient en aucun cas être considérées comme des règles de protection. En effet, selon celle-ci, l'article 108, §3, TFUE ne vise pas la protection des individus, étant donné qu'il vise uniquement les États membres. Même si les avantages octroyés à *Ryanair* constitueraient des aides d'État, l'article 107, §1^{er}, TFUE ne s'adresse pas à *Air Berlin* mais seulement à la société gérante de l'aéroport.

Selon la Cour, pour qu'une juridiction allemande puisse ordonner la récupération de l'aide illégale auprès de son bénéficiaire, elle doit puiser ce droit dans une base juridique allemande correspondante. Cela signifie que les juridictions des États membres ont l'obligation d'ordonner la récupération de l'aide illégale auprès de son bénéficiaire lorsqu'une telle demande est faite par un concurrent mais uniquement s'ils ont dans leur droit national une base juridique correspondante.

In fine, la Cour a décidé qu'*Air Berlin* ne disposait d'aucune base légale lui octroyant le droit de demander la récupération d'une aide illégale auprès de son bénéficiaire.

Dans le cas présent, nous déduisons que la Cour a méconnu l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE dont l'application n'exige aucune base juridique au sein du droit national.

§ 2. L'affaire « *Ryanair-Frankfurt-Hahn* »

A) Les faits

L'affaire opposait *Deutsche Lufthansa AG* (dénommée ci-après « *DL* »), une compagnie aérienne et *Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH* (dénommé ci-après « *FFH* »), le gestionnaire de l'aéroport de Frankfurt-Hahn, une société majoritairement publique. *DL* se plaignait d'une série d'avantages octroyés, en violation de l'article 108, §3, TFUE par *FFH* à la compagnie aérienne *Ryanair*. Ces avantages se retrouvaient d'une part, au travers d'un *discount* accordé à *Ryanair*, en fonction du nombre de passagers transportés, sur les redevances dont elle est redevable à l'égard de la *FFH* ainsi que d'autre part, par la conclusion d'un contrat secret entre la *FFH* et *Ryanair* accordant à cette dernière un soutien à la commercialisation par lequel la *FFH* aide financièrement *Ryanair* à promouvoir la région de Frankfurt-Hahn. Ces

avantages ont été accordés et maintenus malgré le fait que la société *FFH* a enregistré des pertes continues sur une période de dix ans³¹⁵.

Il convient de souligner que nous sommes ici face à des mesures identiques à celles soumises au Tribunal administratif de Strasbourg, à la Cour administrative d'appel de Nancy et au Conseil d'État de France, précédemment examinées³¹⁶.

DL a donc demandé dans un premier temps, la communication des avantages financiers contenus dans le contrat secret afin de pouvoir estimer ceux-ci³¹⁷ et dans un deuxième temps, une récupération de l'aide, ainsi qu'une cessation de toute aide future au profit de la compagnie aérienne *Ryanair*³¹⁸.

B) Le jugement du Tribunal civil de première instance de Bad Kreuznach du 16 mai 2007³¹⁹

Au même titre que dans l'affaire précédente, le Tribunal a estimé que la demande était non fondée car il n'existait pas de base juridique en droit allemand permettant à un concurrent du bénéficiaire de l'aide de prétendre à une récupération de l'aide illégalement octroyée. Il a donc de nouveau méconnu l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE qui permet à un concurrent de demander la récupération d'une aide illégale auprès de son bénéficiaire³²⁰.

³¹⁵ Conclusions de l'avocat général P. MENDOZZI du 27 juin 2013, affaire C-284/12, pp. 1-2.

³¹⁶ Voy. *supra*, Titre II, Chapitre 2, Section 1^{re}.

³¹⁷ A. MÜLLER-RAPPARD, « A German regional court holds that Art. 88.3 EC does not confer any specific protection to a competitor and does not entitle the latter to challenge the award of State aid ; therefore, the payment of so-called marketing support from an airport operator to an airline company does not constitute an unlawful action to the detriment of a competitor, even if the payment is inadmissible according to EC State aid law (*Ryanair 3*) », 16 mai 2007, *Bulletin e-Competitions*, May 2007, Art. n° 28804, p. 2.

³¹⁸ Conclusions de l'avocat général P. MENDOZZI du 27 juin 2013, affaire C-284/12, p. 2.

³¹⁹ Landgericht Bad Kreuznach, 16 mai 2007, n° 2 O 441/06, <http://www.concurrences.com/> (02/07/2013).

³²⁰ A. MÜLLER-RAPPARD, « A German regional court holds that Art. 88.3 EC does not confer any specific protection to a competitor and does not entitle the latter to challenge the award of State aid ; therefore, the payment of so-called marketing support from an airport operator to an airline company does not constitute an unlawful action to the detriment of a competitor, even if the payment is inadmissible according to EC State aid law (*Ryanair 3*) », *op cit.*, 4, pp. 2-3.

C) L'arrêt de la Cour d'appel de Coblenz du 25 février 2009³²¹

DL a fait appel du jugement rendu par le Tribunal de première instance de Bad Kreuznach devant la Cour d'appel de Coblenz. Elle a prétendu d'une part, que la violation de l'article 108, §3, TFUE lui donne des droits directs et d'autre part, que les articles 107 et 108, TFUE constituent des règles de protection et confèrent par conséquent une protection aux concurrents du bénéficiaire de l'aide illégale³²².

La Cour d'appel de Coblenz a rejeté cet appel au motif qu'il était dépourvu de fondement et a par ailleurs validé le jugement rendu en première instance³²³.

Elle a mis en exergue le fait que les articles 107 et 108, TFUE ne peuvent être considérés comme étant « *une base légale permettant à un concurrent du bénéficiaire de l'aide de réclamer la divulgation d'informations contractuelles confidentielles, la récupération de mesures d'aide illégales ou encore l'octroi de dommages et intérêts* »³²⁴. Aux yeux de la Cour, ces articles n'ont pas pour objectif de viser les concurrents, c'est pourquoi ils ne leur confèrent aucun droit subjectif³²⁵.

La Cour d'appel s'est appuyée sur un arrêt rendu le 11 juillet 1996 par la Cour de justice de l'UE³²⁶, afin de prétendre qu'en cas de demande de la part d'un concurrent, les juridictions nationales doivent ordonner la récupération de l'aide illégale auprès de son bénéficiaire. Mais l'interprétation faite par la Cour d'appel de cet arrêt est surprenante. En effet, la Cour d'appel

³²¹ Oberlandesgericht Koblenz, 25 février 2009, n° 4 U 759/09, <http://www.concurrences.com/> (02/07/2013).

³²² R. WESSELY et A. MÜLLER-RAPPARD, « A German Regional Court rules that an EC Commission decision ordering recovery of an illegal aid measure must first be issued before a German court may deal with a request brought by a competitor ("Ryanair 4") », 25 février 2009, *Bulletin e-Competitions*, February 2009, Art. ° 26919, p. 1.

³²³ R. WESSELY et A. MÜLLER-RAPPARD, *op. cit.*, pp. 1-2.

³²⁴ J. DERENNE, « Récupération d'aide : Une cour d'appel allemande déclare irrecevable, en l'absence de décision de la Commission européenne déclarant des mesures d'aide incompatibles, le recours d'un opérateur aérien qui demandait la récupération par un aéroport d'aides octroyées à un concurrent (Lufthansa / Flughafen Frankfurt) », *op. cit.*, p. 172.

³²⁵ J. DERENNE, « Récupération d'aide : Une cour d'appel allemande déclare irrecevable, en l'absence de décision de la Commission européenne déclarant des mesures d'aide incompatibles, le recours d'un opérateur aérien qui demandait la récupération par un aéroport d'aides octroyées à un concurrent (Lufthansa / Flughafen Frankfurt) », *op. cit.*, p. 172.

³²⁶ C.J.C.E., 11 juillet 1996 (SFEI E.A. c. LA POSTE E.A.), C-39/94, *Rec.*, p. I-3547.

estime que les juridictions nationales doivent ordonner une telle récupération mais seulement si elles ont une base légale au sein de leur droit national³²⁷.

En outre, la Cour a estimé qu'admettre qu'un concurrent puisse réclamer que l'aide octroyée en violation de l'article 108, §3, TFUE soit récupérée auprès de son bénéficiaire avant qu'il y ait une décision finale de la part de la Commission relative à la compatibilité de l'aide revient à prendre le risque d'être confronté à une contradiction entre la décision de la juridiction de l'État membre concerné et celle de la Commission si celle-ci arrive à la conclusion que l'aide en question est compatible avec le marché intérieur³²⁸. Cela signifie qu'une telle réclamation n'est possible que s'il y a une décision de la part de la Commission déclarant l'aide comme étant incompatible.

Malgré l'affirmation faite par *DL*, la Cour est convaincue que l'article 108, §3, TFUE ne constitue pas une loi de protection des intérêts des individus. Il a pour objectif la protection du marché intérieur et non pas des tiers, en l'occurrence des concurrents. De ce fait, il vise seulement les États membres³²⁹.

La Cour est arrivée à la conclusion que le droit allemand respecte le droit des aides d'État mais ne dispose pas de base légale permettant à un concurrent d'exiger, avant qu'il y ait une décision négative de la part de la Commission, que l'aide illégalement octroyée soit récupérée auprès de son bénéficiaire³³⁰.

Nous constatons à nouveau que la Cour a suivi le même raisonnement que la Cour d'appel de Schleswig-Holstein dans le cadre de l'affaire précédente³³¹.

³²⁷ R. WESSELY et A. MÜLLER-RAPPARD, *op. cit.*, p. 2.

³²⁸ J. DERENNE, « Récupération d'aide : Une cour d'appel allemande déclare irrecevable, en l'absence de décision de la Commission européenne déclarant des mesures d'aide incompatibles, le recours d'un opérateur aérien qui demandait la récupération par un aéroport d'aides octroyées à un concurrent (Lufthansa / Flughafen Frankfurt) », *op. cit.*, p. 172.

³²⁹ R. WESSELY et A. MÜLLER-RAPPARD, *op. cit.*, p. 2.

³³⁰ J. DERENNE, « Récupération d'aide : Une cour d'appel allemande déclare irrecevable, en l'absence de décision de la Commission européenne déclarant des mesures d'aide incompatibles, le recours d'un opérateur aérien qui demandait la récupération par un aéroport d'aides octroyées à un concurrent (Lufthansa / Flughafen Frankfurt) », *op. cit.*, p. 172.

³³¹ Voy. *supra*, Titre II, Chapitre 2, Section 2, §1^{er}, C).

D) L'arrêt de la Cour fédérale du 10 février 2011

Suite à cette décision, *DL* a saisi la Cour fédérale (*Bundesgerichtshof*) qui, par un arrêt du 10 février 2011³³², a annulé l'arrêt de la Cour d'appel de Coblenz au motif que cette dernière avait méconnu l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE dont l'application ne nécessite aucune base légale au sein des États membres. La Cour fédérale a donc reconnu que l'article 108, §3, TFUE est une disposition qui protège les particuliers et notamment les concurrents. Elle a renvoyé l'affaire devant la Cour d'appel de Coblenz pour que cette dernière « *se prononce sur l'existence d'une violation de l'article 108, paragraphe 3, TFUE* »³³³. Afin de pouvoir prendre sa décision, elle a posé un certain nombre de questions préjudicielles à la Cour de justice de l'UE³³⁴, mais la Cour ne s'est pas encore prononcée.

La Cour fédérale étant intervenue dans le cadre de cette affaire, il convient désormais de faire preuve de patience et donc, de voir comment les juridictions du fond vont appliquer cet arrêt. En cas d'application correcte par ces dernières de l'arrêt rendu par la Cour fédérale, nous pourrions alors prétendre à une unicité entre la France et l'Allemagne dans le cadre de l'application du droit des aides d'État.

E) L'ouverture de la procédure formelle de l'article 108, §2, TFUE

Par une lettre du 17 juin 2008, la Commission a informé l'État allemand qu'elle déclenchait la procédure formelle prévue à l'article 108, §2, TFUE relativement aux aides d'État octroyées d'une part à *FFH* et d'autre part, à *Ryanair*³³⁵. A l'heure actuelle, cette ouverture de procédure est toujours pendante devant la Commission car cette dernière n'a pas encore pris sa décision finale. Il faudra donc attendre qu'elle se prononce afin de connaître le sort des avantages octroyés à *Ryanair*.

³³² Bundesgerichtshof, 10 février 2011, n° I ZR 136/09 <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=55464&pos=0&anz=1> (08/07/2013).

³³³ Conclusions de l'avocat général P. MENDOZZI du 27 juin 2013, affaire C-284/12, p. 2.

³³⁴ Demande de décision préjudicielle présentée par l'Oberlandesgericht Koblenz (Allemagne) le 7 juin 2012 — Deutsche Lufthansa/Flughafen Frankfurt-Hahn, *J.O.U.E.*, C 273, du 9 septembre 2012, p. 4 ; Voy. également : Conclusion de l'avocat général P. MENDOZZI du 27 juin 2013, affaire C-284/12, p. 2.

³³⁵ Déc. de la Commission, Aide d'État C 29/08 (ex NN 54/07) — Allemagne — Flughafen Frankfurt-Hahn et Ryanair- Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, *J.O.U.E.*, C 12, du 17 janvier 2009, p. 6.

Nous constatons donc l'existence de difficultés quant à la possibilité d'agir des concurrents du bénéficiaire de l'aide devant les juridictions nationales.

Une étude comparative entre la France et l'Allemagne permet de déduire que les juridictions respectives de ces deux États ont apporté des solutions différentes à des problématiques similaires. D'une part, les juridictions françaises ont correctement appliqué les pouvoirs qui leur sont attribués en matière d'aide d'État puisqu'elles ont reconnu l'effet direct de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE. D'autre part, les juridictions allemandes (à l'exception du Tribunal de première instance de Kiel) ont méconnu l'effet direct de cet article jusqu'à l'arrêt du 10 février 2011 de la Cour fédérale allemande. Les juridictions allemandes suivaient donc la logique d'une jurisprudence dominante.

CONCLUSION

Préalablement à l'examen du cas *Ryanair* sous l'angle des aides d'État dans le secteur de l'aviation, il convenait de construire les fondations de notre raisonnement, sous entendu : un développement du droit des aides d'État et du secteur de l'aviation. Il a donc fallu expliciter la notion d'aide d'État, celle-ci étant consacrée par l'article 107, §1^{er}, TFUE qui exprime le principe selon lequel les aides d'État sont interdites. De plus, il prévoit les différentes conditions qui doivent être réunies pour qu'une mesure prise par un État membre puisse être considérée comme étant une aide d'État. En effet, il faut que la mesure procure un avantage économique à l'entreprise bénéficiaire, qu'elle soit d'origine étatique, qu'elle soit sélective et qu'elle porte atteinte à la concurrence et affecte les échanges entre États membres. Malgré ce principe d'interdiction, nous avons également constaté qu'il existait deux types de dérogations à celui-ci. Ce sont les dérogations de plein droit et les dérogations facultatives consacrées respectivement par les §§2 et 3 de l'article 107, TFUE. D'une part, nous parlons de dérogations de plein droit car une fois que l'aide octroyée réunit les conditions requises pour bénéficier de la dérogation, la Commission doit l'autoriser. D'autre part, nous parlons de dérogations facultatives, car celles-ci visent les aides pouvant être déclarées comme étant compatibles avec le marché intérieur et dans le cadre duquel elle dispose d'une très grande marge d'appréciation. Il a encore fallu expliciter la procédure de contrôle des aides d'État dont le siège de la matière se trouve à l'article 108, TFUE, complété par le règlement de procédure. En effet, nous y avons brièvement expliqué les contrôles des aides nouvelles notifiées, des aides existantes et des aides illégales. Nous y avons également développé le rôle du juge national en cas de violation de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE. Désormais, nous savons que ce dernier a un effet direct et que la compétence des juges nationaux découle de celui-ci. A l'heure actuelle, il incombe au juge national de sauvegarder les droits des individus lorsqu'une aide a été accordée en cas de violation de l'article 108, §3, TFUE. Enfin, nous avons achevé la première partie de cette contribution en expliquant brièvement les dispositions relatives au secteur de l'aviation, à savoir le règlement (CEE) n°2408/92 et les lignes directrices de 1994 sur l'aviation et nous avons constaté que ces lignes directrices sont progressivement tombées en désuétude.

Une fois cette première partie terminée, nous avons commencé à développer le cœur de cette contribution, à savoir l'analyse de certaines affaires *Ryanair* dans le cadre des aides d'État au sein du secteur de l'aviation.

Tout d'abord, nous avons procédé à une analyse approfondie de l'affaire « *Ryanair-Charleroi* ». Il s'agit d'une affaire extrêmement importante dans le domaine des aides d'État dans le secteur aérien. Elle fait parler d'elle depuis de nombreuses années et continue à le faire. Dans cette affaire, toute une série d'avantages ont été octroyés à la compagnie aérienne *Ryanair* lors de son installation à l'aéroport de Charleroi. Ces avantages lui ont été accordés par la Région wallonne et par *BSCA*. Dans le cadre de cette affaire, la Commission a rendu une première décision, à savoir la décision du 12 février 2004, partiellement négative puisqu'elle a d'une part, considéré que certaines aides étaient compatibles avec le marché intérieur et d'autre part, que d'autres aides ne l'étaient pas. Cette décision a donné naissance aux lignes directrices de 2005 qui sont en cours de révision avec les lignes directrices de 1994 sur l'aviation.

Suite à la décision du 12 février 2004, la Tribunal de l'Union européenne, a rendu un arrêt qui a annulé la décision de la Commission au motif que cette dernière a commis une erreur de droit en refusant d'une part, d'examiner l'ensemble des avantages comme constituant un tout et d'autre part, d'appliquer le principe de l'investisseur privé aux mesures prises par la Région wallonne. Il a d'ailleurs invité la Commission à prendre une nouvelle décision. C'est pourquoi la Commission a récemment ouvert une nouvelle enquête sur ces différents avantages tout en profitant pour étendre son examen à d'autres avantages susceptibles d'être considérés comme des aides d'État, accordés par la Région wallonne à *BSCA* et *Ryanair*. Lorsqu'elle devra prendre sa décision, elle devra donc tenir compte de l'arrêt du 17 décembre 2008 rendu par le Tribunal. Précisons encore qu'à l'heure actuelle, il y a toute une série d'affaires qui sont pendantes devant la Commission et dans le cadre desquelles il est reproché à *Ryanair* d'avoir bénéficié d'une série d'avantages susceptibles de constituer des aides d'État.

Ensuite, nous avons entamé une étude de différentes affaires résolues devant les juridictions françaises et allemandes. Dans le cadre de chacune des ces affaires, *Ryanair* est à chaque fois accusée, par un de ses concurrents, d'avoir bénéficié de certains avantages par l'aéroport régional concerné. A travers l'étude de ces affaires, nous sommes parvenus au constat que les juges français ont correctement utilisé les pouvoirs qu'ils détiennent de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE puisqu'ils ont reconnu l'effet direct de cette disposition. Par contre, ce ne fut pas le cas des juges allemands, qui ont méconnu cet effet direct et cette méconnaissance a eu pour conséquence qu'ils ont mal utilisé leurs pouvoirs découlant de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE. Ils ont notamment prétendu qu'ils ne pouvaient pas ordonner la récupération d'une aide octroyée illégalement auprès de son bénéficiaire lorsqu'une telle

demande émane d'un des concurrents du bénéficiaire de cette aide. En effet, selon eux pour ordonner cette récupération, le juge allemand doit puiser ce droit au sein d'une base juridique allemande correspondante. Or, il a été clairement démontré que l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE ayant un effet direct, son application ne nécessite aucune base légale au sein du droit national d'un État membre. Précisons, en outre, que cette position dominante des juges allemands quant à l'application de l'article 108, §3, dernière phrase, TFUE a été mise à mal par l'arrêt rendu par la Cour fédérale allemande le 10 février 2011. Nous espérons que les juridictions allemandes appliqueront correctement cet arrêt.

Cette étude a donc prouvé à quel point la compagnie aérienne *Ryanair* a profité de toute une série d'avantages dans plusieurs pays différents. Son développement extrêmement rapide est sans doute lié aux nombreux avantages qu'elle est parvenue à obtenir de la part des aéroports régionaux en échange de l'ouverture de nouvelles lignes. C'est donc en grande partie grâce à la perception de nombreux avantages qu'elle a réussi à devenir le numéro un des compagnies aériennes *low cost*.

Selon nous, cette compagnie aérienne qui ne cesse de faire parler d'elle continuera à encore le faire dans les années à venir. Nous pouvons donc conclure que la légende *Rynair* est loin d'être finie.

BIBLIOGRAPHIE

Législation

Européenne :

- TFUE.
- Règl. (CE) n° 1998/2006 de la Commission du 15 décembre 2006 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides de *minimis*, *J.O.U.E.*, L 379, du 28 décembre 2006, p. 5.
- Règl. (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE, *J.O.C.E.* n°1, L 83, du 27 mars 1999, p. 1.
- Règl. (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transports aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, *J.O.C.E.*, L 240, du 24 août 1992, p. 8.
- Déc. de la Commission, Aide d'État SA.14093 (C 76/2002) — Avantages consentis par la Région Wallonne à Brussels South Charleroi Airport et à la compagnie aérienne Ryanair — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 248, du 17 août 2012, p. 1.
- Déc. de la Commission, Aide d'État C 29/08 (ex NN 54/07) — Allemagne — Flughafen Frankfurt-Hahn et Ryanair- Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, *J.O.U.E.*, C 12, du 17 janvier 2009, p. 6.
- Déc. (CE) n° 2005/245 de la Commission du 16 décembre 2003 relative aux aides d'État accordées par la France à EDF et au secteur des industries électriques et gazières, *J.O.U.E.*, L 49, du 22 février 2005, p. 9.
- Déc. (CE) n° 2004/393 de la Commission du 12 février 2004 concernant les avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi, *J.O.U.E.*, L 137, du 30 avril 2004, p. 10.
- Déc. de la Commission, Aides d'État C 76/2002 (ex NN 122/2002)- Avantages consentis par la Région wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair lors de son installation à Charleroi-Invitation à présenter des

observations en applications de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, *J.O.C.E.*, C 18, du 25 janvier 2003, p. 3.

- Déc. (CE) n° 2001/46 de la Commission du 26 juillet 2000 concernant l'aide d'État de l'Allemagne en faveur du groupe SICAN et de ses partenaires, *J.O.C.E.*, L 18, du 19 janvier 2001, p. 18.
- Déc. (CE) n° 98/337 de la Commission du 21 février 1998 concernant les aides accordées par la Région flamande à la compagnie aérienne Air Belgium et au tour-opérateur Sunair pour la fréquentation de l'aéroport d'Oostende, *J.O.C.E.*, L 148, du 19 mai 1998, p. 36.
- Communication de la Commission. Projet de lignes directrices de l'UE sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, http://ec.europa.eu/competition/consultations/2013_aviation_guidelines/index_en.html (20/07/2013).
- Communication de la Commission relative à l'application des règles en matière d'aides d'État par les juridictions nationales, *J.O.U.E.*, C 85, du 9 avril 2009, p. 1.
- Communication de la Commission. Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux, *J.O.U.E.*, C 312, du 9 décembre 2005, p. 1.
- Communication sur l'application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 61 de l'accord EEE aux aides d'État dans le secteur de l'aviation, *J.O.C.E.*, C 350, du 10 décembre 1994, p. 5.
- Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 1999-2006, *J.O.C.E.*, C 74, du 10 mars 1998, p. 9.
- Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2014-2020, *non encore publié au J.O.U.E.*
- Les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013, *J.O.U.E.*, C 54, du 4 mars 2006, p. 13.

Jurisprudence

Européenne :

- Demande de décision préjudicielle présentée par l'Oberlandesgericht Koblenz (Allemagne) le 7 juin 2012 — Deutsche Lufthansa/Flughafen Frankfurt-Hahn, *J.O.U.E.*, C 273, du 9 septembre 2012, p. 4.
- C.J.U.E., 19 décembre 2012 (MITTELDEUTSCHE FLUGHAFEN ET FLUGHAFEN LEIPZIG-HALLE c. COMMISSION), C-288/11, *non encore publié au Recueil*.
- C.J.U.E., 5 juin 2012 (COMMISSION c. EDF), C-124/10, *non encore publié au Recueil*.
- C.J.C.E., 12 février 2008 (CELF ET MINISTRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION), C-199/06, *Rec.*, p. I-469.
- C.J.C.E., 23 mars 2006 (ENIRISORSE SPA c. SOTACARBO SPA), C-237/04, *Rec.*, p. I-2843.
- C.J.C.E., 10 janvier 2006, (CASSA DI RISPARMIO DI FIRENZE E. A.), C-222/04, *Rec.*, p. I-289.
- C.J.C.E., 24 octobre 2002 (AÉROPORTS DE PARIS c. COMMISSION), C-82/01, *Rec.*, p. I-9297.
- C.J.C.E., 16 mai 2002 (FRANCE c. COMMISSION), C-482/99, *Rec.*, p. I-4397.
- C.J.C.E., 25 octobre 2001 (FIRMA AMBULANZ GLÖCKNER c. LANDKREIS SÜDWESTPFALZ), C-475/99, *Rec.*, p. I-8089.
- C.J.C.E., 21 septembre 1999 (ALBANY INTERNATIONAL BV c. STICHTING BEDRIJFSPENSIOENFONDS TEXTIELINDUSTRIE), C-67/96, *Rec.*, p. I-5751.
- C.J.C.E., 29 juin 1999 (DM TRANSPORT), C-256/97, *Rec.*, p. I-3913.
- C.J.C.E., 29 avril 1999 (ESPAGNE c. COMMISSION), C-342/96, *Rec.*, p. I-307.
- C.J.C.E., 18 juin 1998 (COMMISSION c. ITALIE), C-35/96, *Rec.*, p. I-3851.
- C.J.C.E., 17 juin 1998 (PIAGGIO), C-295/97, *Rec.*, p. I-3735.
- C.J.C.E., 14 janvier 1997 (ESPAGNE c. COMMISSION), C-169/95, *Rec.*, p. I-135.
- C.J.C.E., 11 juillet 1996 (SFEI E.A. c. LA POSTE E.A.), C-39/94, *Rec.*, p. I-3547.
- C.J.C.E., 15 mars 1994 (BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA SA c. AYUNTAMIENTO DE VALENCIA), C-387/92, *Rec.*, p. I-877.
- C.J.C.E., 21 novembre 1991 (FEDERATION NATIONALE DU COMMERCE EXTERIEUR DES PRODUITS ALIMENTAIRES E.A. c. FRANCE), C-354/90, *Rec.*, p. I-5505.

- C.J.C.E., 23 avril 1991 (KLAUS HÖFNER et FRITZ ELSE c. MACROTRON GMBH), C-41/90, *Rec.*, p. I-1979.
- C.J.C.E., 14 octobre 1987 (ALLEMAGNE c. COMMISSION), C-248/84, *Rec.*, p. 4013.
- C.J.C.E., 17 septembre 1980 (PHILIP MORRIS HOLLAND BV c. COMMISSION), 730/79, *Rec.*, p. 2671.
- C.J.C.E., 22 mars 1977 (STEINIKE & WEINLIG c. ALLEMAGNE), 78/76, *Rec.*, p. 595.
- C.J.C.E., 2 juillet 1974 (ITALIE c. COMMISSION), 173/73, *Rec.*, p. 709.
- C.J.C.E., 11 décembre 1973 (LORENZ GMBH c. BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND E.A.), 120/73, *Rec.*, p. 1471.
- C.J.C.E., 15 juillet 1964 (COSTA c. E.N.E.L.), 6/64, *Rec.*, p. 1141.
- Trib., 5 décembre 2009 (EDF c. COMMISSION), T-156/04, *Rec.*, p. II-4503.
- T.P.I.C.E., 17 décembre 2008 (RYANAIR c. COMMISSION), T-196/04, *Rec.*, p. II-03643.
- T.P.I.C.E., 29 septembre 2000 (CETM c. COMMISSION), T-55/99, *Rec.*, p. II-3207.
- T.P.I.C.E., 13 juin 2000 (EPAC c. COMMISSION), T-270/97, *Rec.*, p. II-2267.
- T.P.I.C.E., 12 décembre 1996 (AIR FRANCE c. COMMISSION), T-358-94, *Rec.*, p. II-2109.

Nationale :

1. France

- C.E., 27 février 2006, n°264406, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).
- Trib. administratif de Pau, 3 mai 2005, n° 0301635, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).
- Trib. administratif de Strasbourg, 24 juillet 2003, n° 02-046541, <http://www.concurrences.com/> (28/06/2013).
- Cour administrative d'appel de Nancy, 18 décembre 2003, n° 03NC00864, <http://www.cabinet-richer.com> (28/06/2013).

2. Allemagne

- Bundesgerichtshof, 10 février 2011, n° I ZR 136/09 <http://juris.bundesgerichtshof.de/cgi-bin/rechtsprechung/document.py?Gericht=bgh&Art=en&nr=55464&pos=0&anz=1> (08/07/2013).
- Oberlandesgericht Koblenz, 25 février 2009, n° 4 U 759/09, <http://www.concurrences.com/> (02/07/2013).

- Oberlandesgericht Schleswig-Holsteinisches, 20 mai 2008, n° 6 U 54/06, <http://www.concurrences.com/> (02/07/2013).
- Oberlandesgericht München, 15 mai 2003, n° 29 U 1703/03, voy. D. VON BREVERN, « The German Kiel District Court found that a low cost airplane company received unlawful State aid (Ryanair) », 28 juillet 2006, *Bulletin e-Competitions*, July 2006, Art. n° 12620, p. 2
- Landgericht Bad Kreuznach, 16 mai 2007, n° 2 O 441/06, <http://www.concurrences.com/> (02/07/2013).
- Landgericht Kiel, 28 juillet 2006, n° 14 O Kart. 174/04, <http://www.concurrences.com/> (02/07/2013).

Doctrine

- BELLIS, J.-FR., « Les critères de la distorsion de concurrence et de l'effet sur le commerce interétatique », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, pp. 97-106.
- BERKANI, E., « The French Administrative Supreme Court decides that the contracts signed by Ryanair with the Strasbourg airport are State aids subjected to the obligation of prior notification to the EC Commission (Strasbourg Chamber of Commerce and Industry/ Ryanair) », 27 février 2006, *Bulletin e-Competitions*, February 2006, Art. n° 531, pp. 1-3.
- BERKANI, E., « A French Court rules that a contract passed between a regional airport and a low cost airline company to develop a new route is invalid for lack of notification to the EC Commission in breach of Art. 88.3 EC (Air Méditerranée/Ryanair) », 3 mai 2005, *Bulletin e-Competitions*, May 2005, Art. n° 339, pp. 1-3.
- BERKANI, E., « French Courts ruled that contracts passed between the airport of Strasbourg and a low cost airline company is a State aid submitted to notification to the EC Commission (Brit Air/Ryan Air) », 18 décembre 2003, *Bulletin e-Competitions*, December 2003, Art. n° 486, pp. 1-3.
- DE BEYS, J., *Le droit européen des aides d'État et intérêt général*, Saarbruken, Éditions universitaires européennes, 2011.
- DE BEYS, J., « Aides d'État : annulation de la décision Ryanair par le Tribunal de première instance », *J.D.E.*, 2009, n°157, pp. 74-76.
- DE BEYS, J., « La décision de la Commission européenne du 12 janvier 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair », *CRISP*, n° 1852, 2004.
- CHERICOT, J.-Y., *Les aides d'État dans les communautés européennes*, Paris, Éd. ECONOMICA, 1998.
- CHEROT, J.-Y., « Principe de l'investisseur privé : La CJUE juge qu'il n'est pas possible d'écarter l'applicabilité du critère de l'investisseur privé avisé sur la seule base de la nature fiscale des moyens employés pour recapitaliser une entreprise (EDF) », 5 juin 2012, *Revue Concurrences*, n° 3-2012, Art. n° 48427, pp. 169-171.

- CHEROT, J.-Y., « Prérogatives de puissance publique : Selon le Tribunal de l'UE, la seule circonstance que l'État ait accès à des ressources financières découlant de l'exercice de la puissance publique ne permet pas de justifier, à elle seule, que les mesures financées par la renonciation à ces ressources soient considérées comme relevant de ses prérogatives de puissance publique (EDF) », février 2010, *Revue Concurrences*, n° 1-2010, Art. n° 30337, pp. 149-153.
- COMMISSION EUROPEENNE, « Consultation on review of the Community guidelines on financing of airports and start-up aid to airlines departing from regional airports », http://ec.europa.eu/competition/consultations/2011_aviation_guidelines/index_en.html (14/07/2013)
- COMMUNIER, J.-M., *Le droit communautaire des aides d'État*, Paris, L.G.D.J., 2000.
- DERENNE, J. et KACZMAREK, C., « Regards sur le principe de l'investisseur privé en économie de marché – A propos des derniers développements jurisprudentiels », *J.D.E.*, mars 2011, n°177, pp. 61-68.
- DERENNE, J., « Juge national et récupération d'aide illégale : enseignements des arrêts CELF I et II », *R.D.C.*, n°2010-7, pp. 673-684.
- DERENNE, J., « Aides d'Etat - Rôle des juridictions nationales : La Commission publie une série d'orientations sur le rôle des juridictions nationales dans l'application des règles sur les aides d'État et leur coopération avec la Commission », avril 2009, *Revue Concurrences*, n° 2-2009, Art. n° 26041, pp. 149-150.
- DERENNE, J., « Récupération d'aide : Une cour d'appel allemande déclare irrecevable, en l'absence de décision de la Commission européenne déclarant des mesures d'aide incompatibles, le recours d'un opérateur aérien qui demandait la récupération par un aéroport d'aides octroyées à un concurrent (Lufthansa / Flughafen Frankfurt) », avril 2009, *Revue Concurrences*, n° 2-2009, Art. n° 26084, pp. 171-174.
- DERENNE, J., « Principes de l'investisseur privé : Le Tribunal de première instance précise les conditions d'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché et sanctionne la Commission pour avoir refusé de l'appliquer pour l'analyse de mesures adoptées par la région wallonne en faveur de Ryanair (Ryanair) », janvier 2009, *Revue Concurrences*, n° 1-2009, Art. n° 23592, pp. 157-158.
- DERENNE, J., « La notion d'aide d'État », in *Guide juridique de l'entreprise*, Livre 90, Waterloo, Kluwer, 2008.

- DERENNE, J. et KACZMAREK, C. « The French Council of State upholds the annulment of a decision by the Commercial Court of Strasbourg finding that the support measures granted to a lowcost airplane company constituted unlawful State aid in application of the private investor test (Ryanair) », 27 février 2006, *Bulletin e-Competitions*, February 2006, Art. n° 28049, pp. 1-3.
- DERENNE, J., « Transports aériens : Lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux », janvier 2006, *Revue Concurrences*, n° 4-2005, Art. n° 595, pp. 103-104.
- DONY, M., « Aides d'État. Chronique (1^{er} janvier -31 décembre 2008) », *J.D.E.*, 2009, pp. 137-145.
- DONY, M., *Contrôle des aides d'État*, Bruxelles, éd. de l'université de Bruxelles, 2007.
- DONY, M., « Aides d'État. Chronique (année 2004) », *J.T.-dr. eur.*, 2005, pp. 141-153.
- DONY, M., « Les aides d'État. Chronique (année 2000) », *J.T.-dr. eur.*, 2001, pp. 110-126.
- GOSSET-GRAINVILLE, A., « Aéroports régionaux - Aides d'État : Lignes directrices communautaires », mars 2006, *Revue Concurrences*, n° 1-2006, Art. n° 1000, pp. 199-200.
- KEPENNE, J.-P., *Guides des aides d'État en droit communautaire*, Bruxelles, Bruylant, 1999.
- KEPENNE, J.-P., « Les premières ébauches d'une réglementation du Conseil en matière de contrôle des aides d'État : le règlement sur les exemptions par catégorie et le règlement de procédure », in *Les aides d'État en droit communautaire et en droit national. Séminaire organisé à Liège les 14 et 15 mai 1998*, Bruxelles, Bruylant, 1999, pp. 93-125.
- Conclusions de l'avocat général P. MENGOSZI du 27 juin 2013, affaire C-284/12, pp. 1-22.
- MEROLA, M., « Le critère de l'utilisation des ressources publiques », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, pp. 15-51.
- MÜLLER-RAPPARD, A., « A German higher regional court quashes the 2006 ruling of a lower regional court and rejects an air carrier claims on grounds of inadmissibility and on the merits, holding that Art. 87 and 88 EC as the related national provisions cannot

be construed as supporting claims of competitors (Ryanair 2) », 20 mai 2008, *Bulletin e-Competitions*, May 2008, Art. n° 28798, pp. 1-3.

- MÜLLER-RAPPARD, A., « A German regional court holds that Art. 88.3 EC does not confer any specific protection to a competitor and does not entitle the latter to challenge the award of State aid ; therefore, the payment of so-called marketing support from an airport operator to an airline company does not constitute an unlawful action to the detriment of a competitor, even if the payment is inadmissible according to EC State aid law (Ryanair 3) », 16 mai 2007, *Bulletin e-Competitions*, May 2007, Art. n° 28804, pp. 1-3.
- MÜLLER-RAPPARD, A., « A German district court holds that the difference of terms between two airlines operator concerning the use of Lübeck airport amounts to unlawful State aid (Ryanair 1) », 27 juin 2006, *Bulletin e-Competitions*, July 2006, Art. n° 28796, pp. 1-3.
- RYANAIR, « History of Ryanair » , <http://www.ryanair.com/fr/about> (09/08/2013).
- RICHER & ASSOCIES, note sous Cour administrative d'appel de Nancy, 18 décembre 2003, n° 03NC00864, <http://www.cabinet-richer.com> (28/06/2013).
- SMITS, C., « La notion d'avantage et le critère de 'l'opérateur en économie en marché' », in *Aides d'État*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, pp. 53-78.
- STROMSKY, S., « Notion d'"entreprise" : La Cour de justice de l'UE confirme que l'exploitant d'un aéroport doit financer la construction des infrastructures qui sont à la base de son activité économique, lorsqu'elle ne relève pas de prérogatives de puissance publique (Mitteldeutsche Flughafen et Flughafen Leipzig) », 19 décembre 2012, *Revue Concurrences*, n° 1-2013, Art. n° 50671, pp. 149-151.
- STRUYS, M. L., « Le rôle des juridictions nationales dans le contentieux communautaire des aides d'État », in *Les aides d'État en droit communautaire et en droit national. Séminaire organisé à Liège les 14 et 15 mai 1998*, Bruxelles, Bruylant, 1999, pp. 287-314.
- VON BREVERN, D., « The German Kiel District Court found that a low cost airplane company received unlawful State aid (Ryanair) », 28 juillet 2006, *Bulletin e-Competitions*, July 2006, Art. n° 12620, pp. 1-3.
- VOUGIOUKAS, D., « Commentaire de l'arrêt du TPI du 17 décembre 2008, dans l'affaire T –196/04, Ryanair c/ Commission: Les aéroports publics : entre puissance

publique et économie de marché », http://www.stateaid-law.eu/cms/images/stories/publications/Vougioukas/Commentaire_de_Ryanair.pdf (11/10/2012), pp. 1-11.

- WAELBROECK, D., « La condition de ‘sélectivité’ de la mesure », in *Aides d’État*, Bruxelles, Éditions de l’Université de Bruxelles, 2005, pp. 79-95.
- WATHELET, M. et PARTSCH, P.-E., « Délimitation des contours de la notion d’aide d’État en droit communautaire », in *Les aides d’État en droit communautaire et en droit national. Séminaire organisé à Liège les 14 et 15 mai 1998*, Bruxelles, Bruylant, 1999, pp. 3-60.
- WESSELY, R. et MÜLLER-RAPPARD, A., « A German Regional Court rules that an EC Commission decision ordering recovery of an illegal aid measure must first be issued before a German court may deal with a request brought by a competitor ("Ryanair 4") », 25 février 2009, *Bulletin e-Competitions*, February 2009, Art. n° 26919, pp. 1-3.

Interviews

- Propos recueillis auprès de M. J. DERENNE, avocat aux barreaux de Bruxelles et de Paris, travaillant chez Hogan Lovells International LLP, le 24 juin 2013.
- Propos recueillis auprès de M. J.-M. HUEZ, responsable de la gestion des cas d’aides d’État à la DG Concurrence, le 23 juillet 2013.

Mémoire

- Consultation du plan et de la bibliographie du mémoire : M.-E. LERAT, « Les aides d’État dans le secteur des transports aériens. Une analyse du cas Ryanair », <http://www.bib.ucl.ac.be/site/ucl/>.

Communiqués de presse

- COMMISSION EUROPEENNE, « Aides d’État: la Commission lance une consultation sur les règles en matière d’aides d’État au secteur de l’aviation », IP/11/445, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-445_fr.htm (14/07/2013).
- COMMISSION EUROPEENNE, « Aides d’État: la Commission lance une consultation sur les nouvelles règles en matière d’aides d’État applicables aux aéroports et aux

compagnies aériennes », IP/13/644, communiqué de presse publié le 3 juillet 2013, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-644_fr.htm (20/07/2013).

ANNEXE

1. Allemagne

- Déc. de la Commission, Aide d'État n o SA.26500 (ex 227/2008) — Aéroport d'Altenburg Nobitz — aides en faveur de Ryanair (plainte BDF — Association fédérale de compagnies aériennes allemandes) - Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 149, du 25 mai 2012, p. 5.
- Décision de la Commission, Aide d'État C 24/07 (ex NN 71/06) — Aide d'État à Flughafen Lübeck GmbH et à Ryanair- Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, *J.O.U.E.*, C 295, du 7 décembre 2009, p. 29.
- Déc. de la Commission, Aide d'État C 29/08 (ex NN 54/07) — Allemagne — Flughafen Frankfurt-Hahn et Ryanair- Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, *J.O.U.E.*, C 12, du 17 janvier 2009, p. 6.

2. Autriche

- Déc. de la Commission, Aide d'État n o SA.24221 (ex CP 281/2007) — Aéroport de Klagenfurt — Ryanair et autres compagnies utilisant l'aéroport - Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 233, du 3 août 2012, p. 28.

3. Danemark

- Déc. de la Commission, Aide d'État C 5/08 (ex NN 58/07) — Régime de subventions illégales accordées par la société aéroportuaire d'Aarhus à Ryanair- Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, *J.O.U.E.*, C 109, 30 avril 2008, p. 15.

4. France

- Lette à l'État français du 21 mars 2013, Aides d'État SA.33963 (2012/C) (ex 2012/NN) – France, Aéroport d'Angoulême, *non encore publiée au journal officiel de l'Union européenne*.

- Déc. de la Commission, Aide d'État SA.33960 (2012/C) (ex 2012/NN) Aéroport de Beauvais - Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C. 279, du 14 septembre 2012, p. 23.
- Déc. de la Commission, Aide d'État SA.33962 (2012/C ex 2012/NN) — Aéroport de Carcassonne- Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 254, du 23 août 2012, p. 11.
- Déc. de la Commission, Aide d'État SA.33961 2012/C — Aéroport de Nîmes - Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 241, du 10 août 2012, p. 11.
- Déc. de la Commission, Aide d'État SA.26494 (12/C) (ex 12/NN) — Aéroport de La Rochelle - Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 130, du 4 mai 2012, p. 10.
- Déc. de la Commission, Aides d'État SA.22932 (11/C) (ex NN 37/07) — Aides d'État à l'aéroport de Marseille-Provence et aux compagnies aériennes utilisant l'aéroport - Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 344, du 15 novembre 2011, p. 8.

5. Italie

- Déc. de la Commission, Aides d'État SA.23098 (C 37/2007) — Aeroporto di Alghero - Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, *J.O.U.E.*, C 40, du 12 février 2013, p. 15.
- Déc. de la Commission, Aide d'État C 37/07 (ex NN 36/07) — Aide d'État présumée octroyée à et par l'aéroport d'Alghero en faveur de Ryanair et d'autres transporteurs aériens- Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, *J.O.U.E.*, C 12, du 17 janvier 2008, p. 7.

6. Suède

- Décision de la Commission, Aide d'État n° SA.18857 (2012/C) (ex 2011/NN) — Aide présumée en faveur de VFAB et de Ryanair Ltd — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE, *J.O.U.E.*, C 172, du 16 juin 2012, p. 27.

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	4
Titre I^{er}. Les aides d'État et le secteur de l'aviation	6
Chapitre 1^{er}. Le régime des aides d'État	6
Section 1 ^{re} . La notion d'aide d'État (notion objective).....	6
§ 1 ^{er} . L'avantage économique.....	7
A) La notion d'entreprise et la notion d'activité économique	7
B) La notion d'avantage économique	8
C) Le principe de l'investisseur privé en économie de marché.....	8
§ 2. L'origine étatique de l'aide	9
A) L'imputabilité de la mesure à l'État.....	10
B) L'utilisation des ressources publiques.....	11
§ 3. Le caractère sélectif de la mesure	11
§ 4. L'atteinte à la concurrence et l'affectation des échanges entre les États membres	12
A) L'atteinte à la concurrence	12
B) L'affectation des échanges	12
C) L'exclusion des aides <i>de minimis</i>	13
Section 2. Les dérogations au principe d'interdiction des aides d'État prévues par le TFUE.....	13
§ 1 ^{er} . Les dérogations de plein droit	13
§ 2. Les dérogations facultatives prévues par l'article 107, §3, TFUE.....	14
A) Les aides régionales.....	14
B) Les aides destinées à certaines activités	15
Section 3. La procédure de contrôle des aides d'État.....	15
§ 1 ^{er} . Le contrôle des aides nouvelles notifiées	16
§ 2. Le contrôle des aides existantes	17
§ 3. Le contrôle des aides illégales	18
§ 4. Le rôle du juge national	18
Chapitre 2. Les aides d'État dans le secteur de l'aviation	22
Section 1 ^{re} . Le règlement (CEE) n°2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992.....	22
Section 2. Les lignes directrices relatives aux aides dans le secteur de l'aviation	22
Section 3. Les lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux.....	25
Titre II. Les affaires Ryanair	26
Chapitre 1^{er}. L'affaire « Ryanair-Charleroi »	26
Section 1 ^{re} . La décision de la Commission européenne du 12 février 2004 sur les aides d'État accordées à Ryanair	26
§ 1 ^{er} . Les faits	26
A) Les avantages octroyés par BSCA	27
B) Les avantages octroyés par la Région wallonne	28
§ 2. Les mesures constitutives d'aides d'État	28
A) L'avantage économique	29
B) L'origine étatique.....	31
C) Le caractère sélectif de la mesure	32
D) L'atteinte à la concurrence et l'affectation des échanges.....	32
§ 3. L'existence éventuelle d'une dérogation à l'interdiction des aides.....	33

A) <i>Il y aurait a priori</i> pas de dérogation possible	33
B) Un retour au droit commun des aides d'État, à l'article 107, § 3, c), TFUE	34
§ 4. Les différentes aides qui peuvent être conservées par <i>Ryanair</i> et celles qui doivent être récupérées	35
A) Les avantages consentis par <i>BSCA</i>	35
B) Les avantages consentis par la Région wallonne	36
Section 2. Les lignes directrices de 2005	36
§ 1 ^{er} . Le financement des aéroports	37
§ 2. Les aides au démarrage	39
Section 3. La révision des lignes directrices de 2005 et des lignes directrices de 1994 sur l'aviation	40
§ 1 ^{er} . La consultation du 7 avril 2011	40
§ 2. Le projet de révision du 3 juillet 2013	41
Section 4. L'arrêt du Tribunal de l'Union européenne du 17 décembre 2008	43
Section 5. L'ouverture de la procédure formelle de l'article 108, § 2, TFUE	47
Section 6. Les nouvelles affaires <i>Ryanair</i> post <i>Ryanair-Charleroi</i>	48
Chapitre 2. Les affaires <i>Ryanair</i> devant les juridictions nationales	50
Section 1 ^{re} . Les affaires <i>Ryanair</i> en France	50
§ 1 ^{er} . L'affaire « <i>Ryanair-Strasbourg</i> »	50
A) Les faits	50
B) Le jugement du Tribunal administratif de Strasbourg	52
C) L'arrêt de la Cour administrative d'appel de Nancy	53
D) L'arrêt du Conseil d'État	54
§ 2. L'affaire « <i>Ryanair-Pau-Pyrénées</i> »	55
A) Les faits	55
B) Le jugement du Tribunal administratif de Pau	56
Section 2. Les affaires <i>Ryanair</i> en Allemagne	59
§ 1 ^{er} . L'affaire « <i>Ryanair-Lübeck</i> »	59
A) Les faits	59
B) Le jugement du Tribunal de première instance de Kiel du 28 juillet 2006	60
C) L'arrêt de la Cour d'appel de Schleswig-Holstein du 20 mai 2008	61
§ 2. L'affaire « <i>Ryanair-Frankfurt-Hahn</i> »	62
A) Les faits	62
B) Le jugement du Tribunal civil de première instance de Bad Kreuznach du 16 mai 2007	63
C) L'arrêt de la Cour d'appel de Coblenz du 25 février 2009	64
D) L'arrêt de la Cour fédérale du 10 février 2011	66
E) L'ouverture de la procédure formelle de l'article 108, §2, TFUE	66
Conclusion	68
Bibliographie	71
Législation	71
Jurisprudence	73
Doctrine	76
Interviews	80
Mémoire	80
Communiqués de presse	80
Annexe	82

Table des matières	85
---------------------------------	-----------