



COMMISSION EUROPEENNE

Bruxelles, le 21.03.2012
C(2012) 1747 final

<p>Dans la version publique de cette décision, des informations ont été supprimées conformément aux articles 24 et 25 du règlement du Conseil (CE) n° 659/1999 concernant la non-divulgateion des informations couvertes par le secret professionnel. Les omissions sont donc indiquées par [...].</p>	<p style="text-align: center;">VERSION PUBLIQUE</p> <p>Ce document est publié uniquement pour information.</p>
--	--

Objet: Aides d'État SA.14093 (C 76/2002) – Belgique
Avantages consentis par la Région Wallonne à Brussels South
Charleroi Airport et à la compagnie aérienne Ryanair

Monsieur le Ministre,

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

1. PROCEDURE

1. A la suite d'informations parues dans la presse belge au mois de juillet 2001 et à la réception d'une plainte en janvier 2002, la Commission a été informée de ce que la Belgique avait octroyé un certain nombre d'avantages au bénéfice de la compagnie aérienne Ryanair pour l'exploitation de services aériens sur l'aéroport de Charleroi. Par lettres des 21 novembre 2001, 13 juin 2002, 4 juillet 2002 et à l'occasion d'une réunion le 9 octobre 2002, la Belgique a communiqué des informations à la Commission.
2. Par lettre du 11 décembre 2002 (SG (2002) D/233141) (ci-après « *la Décision d'ouverture* »), la Commission a informé la Belgique de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) à l'encontre de ces mesures. La Belgique a transmis ses observations le 14 février 2003.

Son Excellence Monsieur Didier REYNDERS
Ministre des Affaires étrangères
Rue des Petits Carmes, 15
B - 1000 Bruxelles

Commission européenne, B-1049 Bruxelles – Belgique
Europese Commissie, B-1049 Brussel – België
Téléphone: 00 32 (0) 2 299.11.11.

3. La décision d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*¹. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur les mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de publication.
4. La Commission a reçu des observations à ce sujet de la part des intéressés. Elle a transmis les observations à la Belgique par lettres du 19 mars 2003 et du 22 avril 2003 en donnant à chaque fois à la Belgique la possibilité de les commenter. La Commission a reçu ses commentaires par lettres datées des 16 et 27 mai 2003.
5. A la demande de la Commission, trois réunions ont eu lieu avec les autorités belges les 24 juin 2003, 23 et 25 juillet 2003. Ces réunions ont été suivies de l'envoi le 27 août 2003 de renseignements complémentaires demandés par la Commission.
6. Le 19 décembre 2003, la Belgique a envoyé à la Commission un dernier courrier contenant des informations complémentaires. Dans ce même courrier, les autorités belges signalaient leur demande d'une nouvelle réunion avec la Commission ; celle-ci s'est tenue le 16 janvier 2004.
7. La Commission a rendu une décision finale partiellement négative le 12 février 2004² (ci-après « *la Décision finale de 2004* »). Cette décision a été annulée par un arrêt du Tribunal de Première Instance en date du 17 décembre 2008³ (ci-après « *l'Arrêt de 2008* »), mettant la Commission dans l'obligation de prendre une nouvelle décision finale concernant la procédure en objet.
8. Par courrier du 23 juillet 2010, la Commission a donné à la Belgique, ainsi qu'aux parties ayant fourni des observations suite à l'ouverture de la procédure, la possibilité de fournir de nouvelles observations suite au jugement. Sur demande de la Commission du 20 avril 2011, les autorités belges ont envoyé des renseignements complémentaires par lettres des 14 juillet et 21 septembre 2011.

2. INFORMATIONS GENERALES CONCERNANT L'AEROPORT

2.1. L'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud et son gestionnaire BSCA

9. L'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud (ci-après « *l'aéroport de Charleroi* ») est situé en région wallonne, à 7 km du centre-ville de Charleroi, et à environ 50 km au sud de la ville de Bruxelles. En 1991, la Région wallonne (ci-après « *la Région* ») a créé la société anonyme Brussels South Charleroi Airport (ci-après « *BSCA* ») et lui a confié la gestion de l'aéroport. BSCA a bénéficié à cette fin d'une concession domaniale et de services de la Région, propriétaire des infrastructures, d'une durée de 50 ans. Une convention de concession a notamment été établie afin que l'aéroport de Charleroi « *soit doté d'instruments juridiques adéquats lui permettant d'opter pour une gestion de type commercial* »⁴. Cette opération s'est inscrite dans le cadre plus général du transfert

¹ JO C 18 du 25.1.2003, p. 3.

² JO L-137 du 30 avril 2004, p.1.

³ Arrêt T-196/04, Recueil 2008, page II – 03646.

⁴ Considérant de la Convention de concession du 9 juillet 1991 entre la Région Wallonne et BSCA.

des pouvoirs de gestion et d'exploitation des aéroports régionaux de l'Etat aux Régions⁵.

10. Pratiquement dépourvu d'utilisateurs réguliers jusque-là, l'aéroport de Charleroi a accueilli, à partir du 1^{er} mai 1997, la compagnie Ryanair, initialement pour l'exploitation d'une ligne Dublin-Charleroi. Par la suite, Ryanair a ouvert sa première base continentale à Charleroi le 26 avril 2001, en y installant, dans un premier temps, deux avions, et en ouvrant de nouvelles destinations (Shannon, Glasgow, Pise, Venise et Carcassonne). C'est à cette occasion que la Région wallonne et BSCA ont signé, avec Ryanair, les accords qui ont fait l'objet de l'ouverture de procédure de 2002⁶. Depuis, Ryanair a continué le développement de son activité en basant d'autres avions à Charleroi et en ouvrant des lignes supplémentaires. L'aéroport de Charleroi a également accueilli d'autres compagnies aériennes.
11. Le succès commercial de BSCA s'est traduit par une forte augmentation du trafic sur l'aéroport de Charleroi depuis 1997 (voir tableau 1 ci-dessous). L'aéroport a atteint progressivement le seuil de saturation de son terminal, estimé à 1,8 millions de passagers par an. Les capacités n'étaient néanmoins pas saturées au niveau de la piste, qui permet d'accueillir annuellement 5 à 6 millions de passagers de jour, voire 10 à 15 millions si l'aéroport était également utilisé de nuit.

Tableau 1 – Statistiques annuelles de trafic à l'aéroport de Charleroi⁷

Année	Passagers	Mouvements
1997	211 065	74 433
1998	210 727	62 539
1999	235 549	60 060
2000	255 317	57 042
2001	773 431	57 216
2002	1 271 596	64 237
2003	1 804 287	63 140
2004	2 034 140	65 952
2005	1 873 651	61 212
2006	2 166 915	66 480
2007	2 458 980	70 725
2008	2 957 026	79 487
2009	3 937 187	81 726
2010	5 195 372	80 009
2011	5 901 007	85 597

12. En juillet 2000, le Gouvernement wallon a jeté les bases d'un plan d'investissement destiné à accroître la capacité de l'aéroport. Ce plan mentionne notamment, des investissements visant à l'allongement de la piste et à la construction d'un nouveau taxiway, de parkings pour avions, d'une nouvelle aérogare et de nouveaux parkings véhicules, d'une nouvelle tour de contrôle et l'extension du parc pétrolier. Une nouvelle aérogare, d'une capacité annuelle de 3 millions de passagers, dont les travaux ont débuté en 2005, a été inaugurée en janvier 2008.

⁵ Décret du 23 Juin 1994 du Conseil régional wallon relatif à la création et à l'exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne (Moniteur belge du 15 juillet 1994).

⁶ Voir section 3.

⁷ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/statistiques/index.html> (dernière consultation le 6/01/2012).

13. En octobre 2011, 4 compagnies aériennes opéraient des vols réguliers à partir ou à destination de Charleroi : Ryanair (56 destinations, 14 B737-800 basés), Wizzair (7 destinations), Jetairfly (TUI) (13 destinations, 3 B737-800 basés) et Jet4you (TUI) (1 destination)⁸.
14. Le tableau 2 ci-dessous reprend les chiffres-clés décrivant la situation financière de BSCA de 2000 à 2010 :

Tableau 2 – Chiffres-clés de BSCA

BSCA (.000 Euro)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Produits d'exploitation (y compris subsides et montants compensatoires)	7.578	11.513	23.619	28.656	31.441	31.275	33.338	36.888	55.247	67.533	81.387
EBITDA	789	-532	-333	1.527	2.893	2.246	4.564	3.008	3.746	8.839	17.374
Amortissements	1.062	1.086	865	630	844	1.101	1.065	991	1.296	1.780	2.149
Résultat d'exploitation (EBIT)	-273	-1.618	-1.198	897	2.049	1.145	3.499	2.017	2.451	7.059	15.225
Résultat de l'exercice	117	-998	-867	1.414	1.511	1.250	2.881	1.968	1.915	4.445	9.994
Total de bilan	8.895	17.483	18.922	16.497	25.926	19.930	23.326	26.513	44.709	52.291	63.199
Immobilisés	1.602	1.512	1.305	1.352	1.949	2.061	1.851	3.396	18.309	19.361	22.694
Capitaux propres	4.643	3.728	6.636	8.412	10.123	11.534	14.028	15.321	16.682	20.703	24.191
Dette Long Terme	474	177	39	39	386	471	397	234	11.943	11.399	11.060
Dette financière	474	177	39	39	386	471	397	234	12.580	11.811	11.489
Fonds de Roulement Net	3.515	2.393	5.370	7.099	8.560	9.944	12.574	12.159	10.317	12.740	12.557
Besoin de fonds de roulement	-2.522	-4.009	-2.928	-3.690	-4.422	-3.821	-2.992	-5.238	-2.019	-5.346	-10.157
Trésorerie	6.037	6.402	8.298	10.789	12.982	13.765	15.566	17.397	12.972	18.499	23.143

Source: Comptes annuels de BSCA de 2001 à 2010, annexe 21 de la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

2.2. La Sowaer

15. Parallèlement, la Région a constitué au 1^{er} juillet 2001⁹ une société sous son contrôle exclusif, la Société Wallonne des Aéroports (ci-après « Sowaer »), pour gérer, développer et financer les infrastructures aéroportuaires de Charleroi, Liège ainsi que des autres aérodromes de la Région. La Sowaer a en conséquence repris le volet domanial de la concession entre la Région et BSCA, qui détient toujours une concession de services de la Région¹⁰. Depuis le 15 avril 2002, la Sowaer met donc à disposition de BSCA, via une convention de sous-concession¹¹, les terrains, les bâtiments et équipements qui lui ont été apportés, mais aussi les nouvelles infrastructures qu'elle finance notamment par des augmentations de capital souscrites par son actionnaire unique, et des emprunts bancaires garantis par la Région.
16. La Sowaer est chargée de trois types de missions :

- Première mission : devenue concessionnaire des terrains et propriétaire des immeubles et infrastructures construits dans les zones aéroportuaires appartenant à la Région, la Sowaer doit développer les infrastructures aéroportuaires grâce aux moyens financiers à sa disposition¹², mettre ces infrastructures à disposition des sociétés gestionnaires des aéroports concernés et les maintenir dans un état

⁸ <http://www.charleroi-airport.com/presse/statistiques-et-donnees-cles/index.html> (dernière consultation le 6/01/2012).

⁹ Les statuts et le plan d'affaires de la Sowaer ont été approuvés par la Région dans une décision du 23 mai 2001.

¹⁰ Avenant n°3 à la convention de concession, en date du 23 mars 2002.

¹¹ Acte de cession du 29 mars 2002 et convention de sous-concession domaniale Sowaer – BSCA du 15 avril 2002.

¹² Capital (75 millions d'euros de initialement, emprunts, garanties, constitution de sûretés).

opérationnel¹³. La Sowaer prend donc en charge les gros entretiens et réparations liés aux infrastructures. Au titre de cette mission de valorisation de l'infrastructure aéroportuaire¹⁴, la Sowaer fournit également à BSCA des prestations de services de toutes natures.

- Deuxième mission : la Sowaer prend et gère pour compte de la Région des participations dans des sociétés privées ou publiques dont l'objet est en rapport avec le sien, dont BSCA.
- Troisième mission : la Sowaer gère pour le compte de la Région au titre de mission déléguée la problématique des nuisances environnementales générées par l'activité des aéroports, notamment par la gestion d'un réseau de sonomètres, le rachat d'immeubles de riverains, le paiement de dédommagements ou la prise en charge de frais d'isolation.

17. Dans le cadre de sa première mission, selon les autorités belges, la valeur du programme d'investissement mis en œuvre par la Sowaer à Charleroi depuis sa création en 2001 était de 213 millions d'euros¹⁵ au 31 décembre 2009.

18. Pour la mise à disposition des infrastructures aéroportuaires, ainsi que pour l'ensemble de ces autres prestations, BSCA verse à la Sowaer depuis sa création en 2002, une redevance annuelle initialement dans les mêmes termes que la redevance versée à la Région sous l'empire de la concession domaniale directe entre la Région et BSCA. Le montant de cette redevance comprend un montant forfaitaire indexé, ainsi qu'un montant variable.

Tableau 3 – Redevance payée par BSCA à la Sowaer

SOWAER (Euro)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (est)
Concession BSCA (Variable)	956.532	2.651.067	2.704.088	2.758.170	2.813.333	2.869.600
Concession BSCA (Fixe)	10.094.000	10.262.000	10.478.000	10.150.000	10.150.000	10.353.000
Extension Charleroi				591	1.206	5.306
Total Charleroi	11.050.532	12.913.067	13.182.088	12.908.761	12.964.539	13.227.906

Source: Annexe 13 à la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

19. Dans le cadre de sa deuxième mission, la Sowaer détient la participation de la Région dans BSCA, qui a varié de 49% en 2002 à 22,56% en 2009.

20. Dans le cadre de sa troisième mission, la Sowaer reçoit une dotation de la Région pour les mesures environnementales liées aux activités des aéroports de Charleroi et de Liège (voir tableau 4 ci-dessous).

Tableau 4 – Dotation pour mission déléguée

SOWAER (Euro)	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (est)
Dotation RW Mission déléguées	[...]*	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Source: Annexe 13 à la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

¹³ La convention de concession domaniale et de service liant, de 1991 à 2002, la Région à BSCA prévoyait en revanche que cette dernière prenait à sa charge, en tant que concessionnaire, les raccordements utilitaires (égouts, télécommunications, voirie, etc.); le nettoyage et l'entretien de la zone et des immeubles; toutes les petites ou grosses réparations nécessaires; les aménagements intérieurs, le balisage des ouvrages, l'éclairage des installations.

* Information couverte par le secret professionnel.

¹⁴ Voir par exemple le contrat de gestion 2006-2009 de la Sowaer.

¹⁵ Cf. rapport d'activité 2010 de la Sowaer, et <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=3&sscat=31>.

21. Le tableau 5 ci-dessous reprend les chiffres-clés décrivant la situation financière de la Sowaer de 2005 à 2010.

Tableau 5 – Chiffres-clés de la Sowaer

SOWAER (.000 Euro)	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Chiffre d'affaires	26.566	27.541	32.124	37.312	46.973	37.996
dont revenus de concessions		23.157	25.228	25.754	25.201	25.299
EBITDA	20.199	20.974	22.566	11.690	9.998	5.868
Amortissements	16.496	15.998	27.719	22.469	22.094	23.974
Résultat d'exploitation (EBIT)	3.703	4.976	-5.152	-10.779	-12.097	-18.106
Résultat de l'exercice	138	2.610	-8.369	-9.242	-8.492	-24.157
Total de bilan	265.507	282.756	362.520	405.608	420.920	421.274
Immobilisés	217.915	253.919	330.140	356.887	395.556	395.196
Capital libéré	191.719	201.719	211.719	221.719	231.719	248.179
Résultat reporté	-11.341	-8.431	-16.800	-26.042	-34.534	-58.691
Subsides en capital	6.142	5.384	5.125	4.683	4.262	3.872
Capitaux propres	186.520	198.672	200.044	200.359	207.931	199.844
Dette Long Terme (incl. Provisions)	66.008	64.886	139.427	175.784	166.331	166.042
Dette financière	68.638	65.779	145.605	184.680	197.426	205.811
Fonds de Roulement Net	34.614	9.638	9.331	19.257	-21.294	-29.310
Besoin de fonds de roulement	13.516	1.233	-375	7.013	2.520	3.072
Trésorerie	21.098	8.406	9.706	12.244	-23.814	-32.382

Source: Comptes annuels de la Sowaer de 2006 à 2010, annexe 16 de la lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

2.3. Le statut et l'actionariat de BSCA

22. L'actionariat de BSCA a été remodelé à de nombreuses reprises depuis 2001 (voir tableau 6 ci-dessous). A la fin de l'année 2000, BSCA était en effet détenue à plus de 80% par Sambrinvest¹⁶, et dans une moindre mesure par Cockerill Sambre, Igretec¹⁷ et quelques autres actionnaires.

23. Une première refonte est intervenue sur base d'une décision du gouvernement wallon du 8 février 2001. Par cette décision, le gouvernement a chargé la Sogepa¹⁸, une société contrôlée par la Région, de racheter 2 680 actions de BSCA (soit 43.79 % du capital) détenues par Sambrinvest, les actions propres détenues par BSCA, ainsi que les parts que souhaiteraient vendre les «*actionnaires privés*». En outre, le gouvernement a chargé dans la même convention le ministre responsable de la gestion aéroportuaire de «*préparer une convention d'actionnaires liant Sowaer, Sambrinvest et éventuellement Igretec, qui organisera entre elles la coordination des pouvoirs au sein de BSCA tant à l'assemblée générale qu'au conseil d'administration et au comité de direction.*»

24. La Région a également décidé d'engager parallèlement une augmentation de capital de BSCA : le principe d'une telle recapitalisation apparaît en mai 2001 dans une décision du gouvernement wallon¹⁹. Cette augmentation de capital, d'un montant total de

¹⁶ Sambrinvest est un acteur de capital à risque actif dans la région de Charleroi - Thuin. Il a pour objet l'accompagnement et le développement des PME. Il est détenu à 50% par la Région wallonne.

¹⁷ Igretec est l'Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques. Elle participe au développement et à la reconversion de Charleroi au travers du développement de l'aéroport, de l'aéropole voisin, et de l'aménagement des zones industrielles, Igretec regroupe 68 communes, principalement de la province de Hainaut. Elle est présidée par le ministre-président de la Région wallonne.

¹⁸ La Société Wallonne de Gestion et de Participation (Sogepa) est le bras financier privilégié de la Région wallonne pour l'aide aux entreprises en redéploiement. Elle intervient soit sous la forme de prêts, soit sous la forme de capital, et gère les participations, obligations, avances ou intérêts que la Région wallonne ou elle-même détient dans ces sociétés via des missions déléguées du Gouvernement.

¹⁹ Décision du 23 mai 2001 intitulée '*Développement des aéroports, mise en place d'un mécanisme financier et création d'une société spécialisée*'. C'est par cette décision que le gouvernement wallon marque son accord sur les statuts de la Sowaer, sur son plan financier, ses prévisions budgétaires et sa structure de

3 941 300 euros, a été réalisée le 3 décembre 2002 ; la Sowaer a apporté en numéraire la somme de 3 808 660 euros, contre 49.23% des parts du capital de BSCA.

Tableau 6 – Evolution de la composition de l'actionnariat de BSCA (en %)²⁰

Année	BSCA	Sowaer	Sogepa	Sambrinvest	Igretec	Belgian airport	Autres
2000	6,21	-	0,00	82,84	2,29	0,00	8,66
2001	0,00	-	55,07	39,05	2,29	0,00	3,59
2002	0,00	49,23	27,01	19,16	2,32	0,00	2,28
2003	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2004	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2005	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2006	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2007	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2008	0,00	48,89	27,65	19,16	2,32	0,00	1,99
2009	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67
2010	0,00	22,56	27,65	19,16	2,32	27,65	0,67

Les chiffres sont valables au 31 décembre de l'année indiquée.

25. A partir de 2002, la Sowaer a géré une part d'environ 49% du capital de BSCA jusqu'en 2009. Comme l'indiquent les autorités belges, cette gestion est effectuée pour le compte du Gouvernement Wallon, qui désigne lui-même les administrateurs qui le représenteront.
26. En 2009, BSCA a ouvert son capital à un partenaire privé. Le consortium Belgian Airports, composé du groupe italien SAVE et de la société belge Holding Communal S.A., a ainsi acquis 27.65% des parts du gestionnaire d'aéroport. La Commission ne dispose pas d'information concernant d'éventuelles modifications ultérieures de l'actionnariat de BSCA.
27. Suite à la création de la Sowaer, la Région wallonne et BSCA ont apporté en mars 2002 un certain nombre de modifications à la convention de 1991²¹. Il est tout d'abord prévu que BSCA paie la Sowaer pour la mise à disposition des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires nécessaires à l'exécution de ses missions. Par ailleurs, la Région prend à sa charge les dépenses liées aux services « *incendie et entretien* » sur la base des coûts qui doivent leur être imputés, par BSCA, dans une comptabilité séparée. Enfin, la Région compense BSCA pour les frais encourus dans l'exercice de certaines missions considérées comme relevant des prérogatives régaliennes de la Région.

gestion. Il invite la Sogepa à procéder à la constitution de la Sowaer, et dispose que « *le financement des mesures environnementales, hors isolations, sera examiné par la Sowaer, en concertation avec les sociétés concessionnaires* ».

²⁰ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

²¹ Avenant n°3 à la convention de concession, en date du 23 mars 2002.

3. OBJET DE L'OUVERTURE DE LA PROCEDURE FORMELLE D'EXAMEN DE 2002

3.1. Mesures en cause

28. Les mesures faisant déjà l'objet de la procédure formelle concernent les engagements de la Région et de BSCA vis-à-vis de Ryanair et de ses filiales, découlant de l'engagement du gouvernement wallon du 6 novembre 2001, du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001 (ci-après « *le Contrat de 2001* »), de la convention Promocy du 12 décembre 2001 et du contrat entre Promocy et Leading Verge du 31 janvier 2002, pour lesquels la décision a été prise au conseil d'administration de BSCA du 31 juillet 2001²². L'ensemble de ce dispositif juridique sera ci-après dénommé « *les Accords de 2001* ».
29. La Commission ne fournit ici qu'un bref rappel des mesures en cause, nécessaire à l'examen des faits inclus dans la présente extension de procédure. Les mesures présentées dans cette partie font l'objet d'une description *in extenso* dans la décision d'ouverture de procédure²³ du 13 décembre 2002.

3.1.1. Engagement de la Région Wallonne vis-à-vis de Ryanair

30. La Région a signé le 6 novembre 2001 un accord avec Ryanair qui implique une réduction de l'ordre de 50% du niveau de la « taxe d'atterrissage » par rapport au montant fixé par le gouvernement et publié au Moniteur belge, et procédant d'une autre méthode de calcul²⁴. Cette réduction a été octroyée à Ryanair de manière discrétionnaire par le ministre wallon des transports, par voie de contrat de type privé, et non par l'adoption d'une mesure réglementaire.
31. En outre, la Région s'est engagée à indemniser Ryanair pour les pertes que la compagnie viendrait à subir du fait d'une modification éventuelle du niveau de toutes les taxes aéroportuaires ou des horaires d'ouverture de l'aéroport durant les années 2001 à 2016. Ces avantages n'ont fait l'objet d'aucune mesure de publicité et d'aucun engagement particulier de Ryanair vis-à-vis de la Région.

3.1.2. Engagements de BSCA vis-à-vis de Ryanair

32. En vertu des accords précités, BSCA a fixé un prix pour l'assistance en escale pour Ryanair de 1 euro par passager²⁵, soit 10 fois moins que le prix affiché en 2001 par BSCA pour les autres utilisateurs. Les redevances par passager partant applicables aux opérations de Ryanair en vertu du Contrat de 2001 sont synthétisées dans le tableau n°7 ci-dessous. BSCA s'était également engagée à contribuer financièrement et par diverses

²² Information indiquée au cours de la réunion du 24 juin 2003 entre la Commission et les autorités belges.

²³ JO C 18 du 25.1.2003, p. 3.

²⁴ Alors que la taxe d'atterrissage était calculée en fonction du poids à la tonne des avions dans le système général applicable à tous, elle était calculée selon une assiette différente pour Ryanair et prélevée par passager embarquant.

²⁵ Point 1.3 du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001.

prestations de service aux dépenses liées à l'ouverture de la base de Ryanair à Charleroi²⁶.

33. Par ailleurs, selon les termes du Contrat de 2001, Ryanair et BSCA ont constitué une société de promotion et de publicité conjointe, baptisée Promocy, afin de financer les actions de publicité et de marketing de Ryanair en relation avec ses activités à Charleroi. Cette société finançait par exemple une partie du prix des billets promotionnels de Ryanair. BSCA et Ryanair devaient contribuer dans les mêmes proportions au fonctionnement de Promocy²⁷. Les contributions au financement de Promocy sont également reprises dans le tableau n°7 ci-dessous.

Tableau 7 – Redevances applicables à Ryanair aux termes du Contrat de 2001²⁸

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Redevance d'atterrissage	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Redevance par passager	7	7	7,38	7,5	7,88	8	8	8	8	8	8	8
Assistance en escale	1	1	1,1	1,13	1,13	1,13	1,26	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Promocy	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4
Total net payé par Ryanair	5	5	5,58	5,76	6,14	6,26	6,52	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6

Les tarifs du Contrat de 2001, variant au 1^{er} avril, font l'objet d'une application au prorata pour être comparables sur une base annuelle (1^{er} janvier – 31 décembre).

34. En contrepartie, la compagnie Ryanair s'est engagée vis-à-vis de BSCA à baser un certain nombre d'avions (entre deux et quatre) à Charleroi, et à opérer au moins trois rotations par jour et par avion au départ de Charleroi sur la période de 15 années (2001-2016). La compagnie irlandaise assurait ainsi au gestionnaire de l'aéroport un trafic passagers qui lui permettait d'espérer des recettes, que ce soit au titre des taxes aéroportuaires ou des activités autres qu'aéronautiques. Si Ryanair avait cessé ses opérations à Charleroi au cours des cinq premières années du contrat, la compagnie aurait été tenue de rembourser à BSCA la participation aux dépenses liées à l'ouverture

²⁶ Point 1.5 du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001. Cette contribution était à hauteur de :
- 250 000 euros pour les frais d'hôtel et de subsistance du personnel de Ryanair ;
- 160 000 euros par nouvelle route ouverte, à concurrence de trois routes maximum par avion basé, soit un maximum de 1 920 000 euros ;
- 768 000 euros pour participer aux frais de recrutement et d'entraînement des pilotes et des équipages affectés aux nouvelles destinations desservies par l'aéroport ;
- 4 000 euros pour l'achat d'équipements de bureau.

BSCA a du parallèlement mettre gratuitement à disposition de Ryanair 100 mètres carrés de bureaux et 100 mètres carrés d' « engineering store », ainsi que garantir un droit d'accès non-exclusif à une salle de formation. BSCA a aussi du fournir ses bons offices afin que Ryanair obtienne un coût minimum ou nul pour l'utilisation d'un hangar dédié à la maintenance d'avions.

²⁷ Point 1.6 et Annexe C du contrat entre BSCA et Ryanair du 2 décembre 2001. Les montants concernés étaient de 62 500 euros pour constituer le capital social, et le versement d'une contribution 'marketing' de 4 euros par passager.

²⁸ Redevances par passager partant, conformément aux données fournies par la réponse des autorités belges du 14 juillet 2011. Les redevances pour les années de 2001 à 2003 sont identiques à celles de 2004.

de la base de Ryanair et la contribution marketing. À compter de la cinquième année d'existence du contrat, le montant du remboursement est fixé de manière dégressive²⁹.

3.2. Raisons ayant conduit à l'ouverture de la procédure formelle d'examen

35. Dans sa décision d'ouverture de la procédure³⁰, la Commission a tout d'abord considéré que l'octroi, par la Région Wallonne, d'une réduction des taxes aéroportuaires à une seule compagnie aérienne, sur tous ses vols, pendant une durée de quinze ans, dans une convention bilatérale qui n'a reçu aucune publicité et qui déroge à ce que prévoit la loi plaçait ladite compagnie dans une situation plus avantageuse que ses concurrentes. Une assurance d'indemnisation au bénéfice de Ryanair au cas où la Région wallonne exercerait ses pouvoirs fiscaux (augmentation des taxes) ou réglementaires (modification des heures d'ouverture de l'aéroport) lui garantissait en effet d'opérer dans des conditions et dans un environnement commercial tout à fait stables, à l'abri de tout risque commercial, ce qui constituait un avantage privilégiant uniquement cette compagnie aérienne. La Commission avait également considéré que le principe de l'investisseur avisé en économie de marché n'était pas applicable au comportement de la Région wallonne dans l'exercice de ses pouvoirs réglementaires et fiscaux. Ces mesures ont été considérées comme spécifiques, octroyées au moyen de ressources d'Etat, susceptibles de fausser la concurrence et les échanges intra-communautaires et pouvaient par conséquent être assimilées à des aides d'Etat.
36. La Commission a jugé que la prise en charge par BSCA de certains coûts d'exploitation de services aériens revenait en outre à placer Ryanair dans une situation plus avantageuse que ses concurrentes, qu'il s'agisse des compagnies qui opèrent au départ de Charleroi ou d'autres compagnies opérant au départ d'autres aéroports qui doivent financer elles-mêmes leurs coûts de publicité, de formation des pilotes, de logement de leurs employés, etc. Quant au principe de l'investisseur avisé en économie de marché, la Commission avait initialement considéré qu'il serait difficile de l'appliquer au cas d'espèce, les rôles de la Région wallonne en tant qu'autorité publique et de BSCA en tant qu'entreprise aéroportuaire ayant été largement confondus. Il paraissait donc difficile de déterminer avec certitude si BSCA s'était comportée comme un investisseur avisé en concluant ces accords avec Ryanair ; la Commission a alors exprimé des doutes sur la légalité et la compatibilité avec le marché intérieur de l'octroi des mesures litigieuses par les pouvoirs publics belges et l'entreprise publique BSCA. La Commission a, en conséquence, décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen afin de dissiper ses doutes quant à la qualification d'aide d'Etat des mesures en cause et quant à leur compatibilité avec le marché intérieur.

3.3. Décision finale de 2004 et Arrêt de 2008

37. Dans sa décision finale du 12 février 2004, la Commission avait considéré que les deux ensembles de mesures en cause comportaient des éléments d'aides d'Etat. Les aides accordées à Ryanair par la Région avaient été considérées comme incompatibles avec le marché intérieur. S'agissant des aides versées par BSCA, leur compatibilité partielle était conditionnée au respect d'un ensemble de critères. La Commission a ensuite repris ces critères dans les Lignes directrices de 2005.

²⁹ Article 2 du Contrat de 2001.

³⁰ JO C 18 du 25.1.2003, p. 3.

38. Par l'arrêt susmentionné, le Tribunal de première instance a annulé la décision de la Commission du 12 février 2004 portant sur les avantages consentis par la Région Wallonne et par l'aéroport de Charleroi à Ryanair. Le Tribunal a considéré que le refus de la Commission d'examiner ensemble les avantages octroyés par la Région wallonne et par l'aéroport de Charleroi, et de vérifier si, prises ensemble, ces deux entités s'étaient comportées comme des opérateurs rationnels en économie de marché, était entaché d'une erreur de droit. Le Tribunal ne s'est pas prononcé sur la qualification d'aide et leur éventuelle compatibilité.
39. Aux termes de l'Arrêt de 2008, « *la Région wallonne et BSCA devaient être considérées comme une seule et même entité aux fins de l'application du principe de l'investisseur privé en économie de marché* »³¹. En effet, le Tribunal souligne qu'« *il ne peut être a priori exclu que la Région wallonne a non seulement pris part à l'activité exercée par BSCA, mais a également obtenu une contrepartie financière à l'octroi des mesures litigieuses* »³².
40. La Commission devra donc appliquer le principe de l'investisseur avisé en économie de marché à « *l'ensemble constitué par la Région wallonne et BSCA* »³³.

4. DESCRIPTION DETAILLÉE DES MESURES FAISANT L'OBJET DE LA PRÉSENTE EXTENSION DE LA PROCÉDURE

41. La présente extension de procédure porte sur les mesures suivantes :
- Premièrement sur l'avantage pour BSCA résultant, d'une part, de la sous-compensation par cette entreprise de la mise à disposition, du développement et du financement des infrastructures aéroportuaires ainsi que de la prestation d'un ensemble de services par la Région et la Sowaer, et d'autre part, de la prise en charge par la Région / la Sowaer de certains services liés à l'activité aéroportuaire sur la période considérée, soit de 2000 à 2011 et, le cas échéant, au-delà. L'extension de procédure porte également sur les avantages pour Ryanair résultant des mesures ci-dessus ;
 - Deuxièmement, sur un ensemble d'avantages résultant des conditions contractuelles et financières modifiées, accordées par BSCA et/ou la région wallonne à Ryanair après les Accords de 2001.

4.1. Mesures de la Région et de la Sowaer en faveur de BSCA

4.1.1. Programme d'investissement pluriannuel

42. Lors d'une séance du 20 juillet 2000, la Région wallonne a approuvé les orientations d'un accord-cadre portant notamment sur un programme d'investissement pluriannuel sur l'aéroport de Charleroi, mentionnant en particulier « *le concept d'une nouvelle aérogare passagers* », pour un volant budgétaire global de 113,74 millions d'euros (voir tableau 8 ci-dessous).

³¹ Arrêt de 2008, point 61.

³² Arrêt de 2008, point 60.

³³ Arrêt de 2008, point 103.

Tableau 8 – Investissements d'infrastructure prévus par l'accord-cadre du 20 juillet 2000 (millions)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Terrains	[...]					[...]		
Infrastructures	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total BEF	Total EUR							
[...]	[...]							
[...]	[...]							

43. Le 8 novembre 2000, la Région a adopté une décision en exécution de sa décision du 20 juillet 2000, modifiant les hypothèses du programme d'investissement pluriannuel et estimant le coût global d'investissement à [...] millions d'euros. Néanmoins, selon la note attachée à cette décision, « *les investissements relatifs à la nouvelle aérogare et à ses infrastructures d'accompagnement ne verront leur réalisation s'effectuer qu'au fur et à mesure de l'évolution des besoins spécifiques. La prise en charge de ces investissements devant être examinée en fonction du développement des activités.* ». La note précise l'évaluation à ce stade des coûts engendrés par une nouvelle aérogare : « *si les besoins réels de l'aéroport le nécessitent (...), la réalisation de la nouvelle aérogare et des infrastructures d'accompagnement qui lui sont liées pourrait engendrer un investissement de l'ordre de [...] MBEF* », soit environ [...] millions d'euros, sans toutefois détailler le calendrier de mise en œuvre de cette somme (voir tableau 9 ci-dessous). A cette date, les modalités de financement du programme d'investissement de l'aéroport de Charleroi n'étaient pas encore déterminées³⁴.

Tableau 9 – Investissements d'infrastructure prévus par la note jointe à la décision du 8 novembre 2000 (millions)

	2000	2001	2002	2003	2004	Post 2004	Total BEF	Total EUR
Total A	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aérogare	[...]	[...]	[...]				[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

A : Financement direct par la Région ; B : Subventions d'investissement.

44. Dans une décision du 23 mai 2001 ayant pour objet la « *mise en place d'un mécanisme financier et [la] création d'une société spécialisée* », la Région approuve les statuts et le plan financier de la Sowaer pour les années 2001 à 2004, et notamment un montant d'investissement total sur l'aéroport de Charleroi de 3 753 MBEF, soit environ 93 millions d'euros, dont [...] pour la nouvelle aérogare (voir tableau 10 ci-dessous). Comme indiqué plus haut (section 2.2 ci-dessus), la Sowaer est notamment chargée de réaliser des investissements d'infrastructures permettant le développement de l'activité aéronautique.

³⁴ Une intervention financière de la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT), finalement abandonnée, était alors envisagée. La note susmentionnée indique ainsi qu'« *il conviendra donc d'adapter les textes existants (convention de concession, cahier des charges et protocoles annexes) en fonction de la formule nouvelle qui aura été retenue pour le financement des investissements* ».

45. Par ailleurs, la valeur totale d'apport des infrastructures aéroportuaires existantes à Charleroi lors de la constitution de la Sowaer au 1^{er} juillet 2001 a été estimée à 62 395 000 € par un réviseur d'entreprises, en application des articles 602 et 603 du Code des Sociétés. La propriété des terrains n'a pas été transférée à la Sowaer. Ceux-ci font l'objet d'une concession domaniale.

Tableau 10 – Investissements d'infrastructure prévus par le plan financier de la Sowaer, approuvé par la Région le 23 mai 2001 (millions)

	2001	2002	2003	2004	Total BEF	Total EUR
Terrains	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Infrastructures	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aérogare	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	3 753	93,03

46. Le calendrier de la procédure pour les marchés publics en cause a débuté au 11 octobre 2001 par le choix de la procédure négociée. L'appel d'offres pour les lots principaux date du 13 mai 2004, selon le plan d'entreprises 2006 de la Sowaer³⁵. Certaines dépenses, comme les investissements dans la tour de contrôle, ont en fait été engagées en 2008. Au total, au 31 décembre 2009, la Sowaer évalue l'investissement effectué depuis sa création en 2001 à 219 103 435 euros, en excluant certains investissements complémentaires prévus à partir de 2010 ainsi que les investissements financés en propre par BSCA. Le détail de ce programme d'investissement à la fin 2009, transmis par les autorités belges, est synthétisé dans le tableau 11 ci-dessous.
47. Par ailleurs, le Contrat de 2001 stipulait que l'aéroport de Charleroi devait entreprendre d'être certifié ILS Cat.III³⁶. Selon les informations transmises par la Belgique³⁷, les travaux entrepris en vue de cette certification ont nécessité des investissements en infrastructure de l'ordre de [...] millions d'euros de 2003 à 2009³⁸.

³⁵ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

³⁶ Article III.3 du Contrat de 2001.

³⁷ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

³⁸ Le cabinet du ministre wallon André Antoine assistait ainsi à la réunion du 16 janvier 2007 ayant acté le lancement des travaux d'infrastructures pour l'ILS Cat. III, selon le plan d'entreprises 2009 de la Sowaer, en son annexe 4.

Tableau 11 – Coût des programmes d'investissement de la Sowaer à Charleroi, à fin 2009 (euros)³⁹

Type d'investissements	Programme fin 2009
Investissements classiques	[...]
<i>Dont terrains</i>	[...]
<i>Dont parking avion</i>	[...]
<i>Dont nouvelle aérogare</i>	[...]
<i>Dont tour de contrôle</i>	[...]
Anciens engagements	[...]
Inv. Générant des recettes	[...]
Sécu - Sûreté - Environn.	[...]
Entretiens extraordinaires	[...]
Total	219.103.435

4.1.2. Missions assurées par la Sowaer au profit de BSCA

48. Dans ses engagements contractuels vis-à-vis de BSCA⁴⁰, la Sowaer s'oblige à effectuer une large palette de prestations pour le gestionnaire de l'aéroport, qui comprennent notamment, outre le volet domanial et la définition, gestion et développement des programmes d'investissements, la réalisation des gros entretiens et grosses réparations, des conseils de toutes natures (juridique, environnemental, financier, administratif, etc.), l'analyse et les recommandations concernant les nuisances sonores liées à l'aéroport, la définition et la mise à jour d'un Système d'Information Géographique (SIG). Ces missions figurent dans l'objet social général de la Sowaer⁴¹ et sont donc entre autres financées par le biais des redevances payées par BSCA. La convention de services de 2006⁴² dresse une liste non limitative de ces prestations, dans la mesure où la Sowaer peut être amenée à effectuer « *toutes autres prestations de services à fournir à BSCA en vue de la réalisation de son objet social* »⁴³.

49. Les autorités belges exposent d'ailleurs que le remplacement de la convention de 2002 par celle de 2006 avait notamment pour objectif « *de décrire les services qui étaient rendus dans les faits par la Sowaer à BSCA* ».

4.1.3. Redevances de concession et de services payées par BSCA à la Sowaer

50. Cette partie regroupe les éléments concernant les compensations versées par BSCA à la Sowaer en contrepartie :

- de la mise à disposition des infrastructures aéroportuaires (cf. section 4.1.1) ;
- des diverses prestations de service de la Sowaer à BSCA (cf. section 4.1.2).

³⁹ Lettre des autorités belges du 21 septembre 2011.

⁴⁰ Convention de sous-concession du 15 avril 2002 et convention de services du 4 avril 2006.

⁴¹ Elles appartiennent au premier des trois types de missions de la Sowaer présentées au paragraphe 16.

⁴² Convention de services du 4 avril 2006, applicable au 1^{er} janvier 2006 et remplaçant la convention de sous-concession domaniale de 2002 dans les relations entre Sowaer et BSCA.

⁴³ Article 1 de la convention de services du 4 avril 2006.

51. Aux termes de la convention du 9 juillet 1991, BSCA était autorisée par la Région à percevoir les redevances liées au trafic aéronautique à hauteur de 65% ainsi que celles correspondant à tout service fourni. Par lettre du 4 juillet 2002, les autorités belges ont indiqué à la Commission que la Région wallonne abandonnait à BSCA 65% du produit des redevances en tant que compensation fixée de manière forfaitaire : « *les éléments pris en compte sont l'intervention dans l'accueil, l'embarquement, le débarquement et le transfert de passagers et de leurs bagages ainsi que le volume d'accroissement de frais généraux non attribuable à un poste particulier, consécutif à l'augmentation rapide du nombre de passagers à traiter dans des structures d'accueil actuellement non adaptées* ». Les autorités belges précisent que ces « *activités relèvent d'une mission de service public et peuvent faire l'objet d'une compensation conformément aux articles 73 et 86.2 du traité CE* ». Les 35% restants du montant de ces redevances étaient versés à un fonds pour la protection de l'environnement.
52. Cette contribution au fonds environnement a été plafonnée en 2002 à 75 millions de BEF (1,86 million d'euros). Selon la Belgique, le plafonnement de la contribution de BSCA au fonds environnement à 75 millions de BEF annuels, indexés à 2%, figurait dans le plan financier de la Sowaer, approuvé le 23 mai 2001 par le gouvernement wallon et transmis à BSCA le 1^{er} août 2001⁴⁴. Ce plan financier mettait également en recettes de la Sowaer le solde du fonds environnement, au titre de ses missions déléguées.
53. Comme indiqué au paragraphe 15 ci-dessus, une convention de sous-concession lie la Sowaer à BSCA depuis le 15 avril 2002. Dans ce contexte⁴⁵, BSCA a versé à la Sowaer la part des redevances aéroportuaires auparavant destinées au fonds pour la protection de l'environnement, ainsi qu'un montant forfaitaire annuel. Le plafond annuel du montant variable a été fixé à 883 689 euros pour 2002, et majoré de 2% par an par la suite. Le montant forfaitaire annuel était de 9 371 000 euros pour 2002 et était soumis à la même majoration annuelle (voir tableau 12 ci-dessous). Les sommes disponibles au sein du fonds environnement au 31 décembre 2002, soit [...] euros, ont été reversées à la Sowaer pour l'exercice de ses missions déléguées (troisième mission)⁴⁶.
54. Néanmoins, BSCA a bénéficié d'une subvention de la Région pour la couverture d'une partie de ses paiements à la Sowaer. Aux termes des articles 3.2 et 3.4 de l'avenant n°3 à la convention de concession de la Région à BSCA, en date du 29 mars 2002, « *les coûts supportés par BSCA pour la mise à sa disposition par la Sowaer des terrains, constructions et infrastructures nécessaires à l'exécution de ses missions font l'objet d'inscriptions annuelles au budget de la Région wallonne* ». Le même avenant détaille la nature de ce transfert : « *une subvention à BSCA, lui permettant d'assumer des missions de service public dans le cadre de l'exploitation de l'aéroport de Charleroi, à savoir les frais liés à l'utilisation des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires mis à sa disposition par la Sowaer.* »
55. Dans leur lettre du 19 décembre 2003, les autorités belges font ainsi état de ce que la subvention décrite ci-dessus est en réalité une subvention à la Sowaer lui permettant d'assurer ses missions de service public. Selon la Belgique, « *la somme versée par la Région Wallonne à BSCA et qui est destinée à la Sowaer est strictement équivalente à celle payée par BSCA à la Sowaer* », de sorte que seul le versement de 35% des

⁴⁴ Lettre des autorités belges du 19 décembre 2003.

⁴⁵ Article 11 de la convention de sous-concession domaniale du 15 avril 2002.

⁴⁶ Décision du ministre wallon de l'économie annexée à la lettre des autorités belges du 19 décembre 2003.

redevances aéroportuaires est à la charge de BSCA. Parallèlement, BSCA est exemptée du paiement du montant forfaitaire de la redevance à la Sowaer en cas de non-perception de la subvention de la Région⁴⁷.

56. Cette convention a été révisée par la convention de services du 4 avril 2006, applicable au 1^{er} janvier 2006. Sous l'empire de cette convention⁴⁸, BSCA verse à la Sowaer un montant forfaitaire de 10 094 000 euros ainsi qu'un montant annuel variable, fixé à 1.5 euros par passager et 8 euros par tonne de fret, indexés sur l'IPC⁴⁹. Ce montant variable a été plafonné contractuellement à 956 533 euros pour 2006, puis à 2 965 067 euros à partir de 2007⁵⁰. Selon les autorités belges, cette modification a notamment pour objectif « *de garantir l'équilibre financier déterminé par la convention de 2002 suite à la possibilité pour les sociétés de gestion des aéroports [et donc pour BSCA] de déterminer elles-mêmes le niveau de redevances* ». En l'absence de trafic fret, le plafond correspondait donc⁵¹ à 637 689 passagers pour 2006, puis à environ 1 767 378 passagers à partir de 2007⁵².
57. Parallèlement, l'avenant n°5 à la convention de concession de services de la Région à BSCA, en date du 10 mars 2006, modifie les termes de la subvention de la Région destinée à couvrir la part fixe des redevances de BSCA à la Sowaer. L'exposé des motifs fait explicitement référence à l'évolution du cadre juridique européen. Selon cet avenant, la compensation financière de la Région à BSCA n'est plus destinée qu'aux seuls « *frais liés à l'utilisation des terrains, constructions et infrastructures aéroportuaires mis à sa disposition par la Sowaer dans l'exécution des services liés à la protection contre l'incendie, la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire* ».
58. Concernant ces subventions, les montants figurant aux budgets 2010 et 2011 de la Région au titre de « *Subvention à BSCA lui permettant d'assurer des missions de service public dans le cadre de l'exploitation des aéroports* », sont respectivement de 10 150 000⁵³ et 10 353 000 euros. De plus, la clause d'exemption visée au paragraphe 55 ci-dessus a été reprise dans la convention de services de 2006⁵⁴. Par ailleurs, les autorités belges indiquent dans leur lettre du 21 septembre 2011 que « *l'équilibre financier global fixé en 2002 est donc maintenu dans la convention de 2006* ». Compte tenu des informations à sa disposition, la Commission comprend donc à ce stade que les montants versés par la Région à BSCA depuis 2006 correspondent au montant forfaitaire fixe de la redevance, comme dans la situation antérieure à 2006.

⁴⁷ L'article 11.3 de la Convention de sous-concession du 15 avril 2002 stipule que « *BSCA bénéficiera d'une exemption de paiement de la redevance forfaitaire à concurrence de la subvention de la Région Wallonne qu'elle ne percevrait pas ou plus, pour une raison non fautive ou indépendante de sa volonté* ».

⁴⁸ Article 12 de la convention de services du 4 avril 2006.

⁴⁹ L'indexation est annuelle à partir de 2007, sur l'Indice des Prix à la Consommation belge.

⁵⁰ Tous les montants et plafonds sont majorés de 2% annuellement.

⁵¹ L'inflation mesurée par l'IPC sur 2006/2007 est négligée dans ces estimations ; en tout état de cause, une inflation positive réduirait le nombre de passagers correspondant au plafond en 2007.

⁵² Pour rappel, les volumes de passagers utilisant l'aéroport en 2004, 2005 et 2006 étaient respectivement de 2.03, 1.87 et 2.17 millions de passagers.

⁵³ Voir http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2009_2010/BUDGET/bud05.pdf page 71 et <http://spw.wallonie.be/budget/Ministre%20Antoine/AN%20DO%201404.htm> (dernière consultation le 17 janvier 2012).

⁵⁴ L'article 12.3 de la Convention de services du 4 avril 2006 stipule que « *BSCA bénéficiera d'une exemption de paiement du prix des services à concurrence de la compensation financière de la Région Wallonne dont elle ne percevrait pas ou plus le paiement, pour une raison non fautive ou indépendante de sa volonté* ».

59. Par ailleurs, les autorités belges ont indiqué dans leur réponse du 21 septembre 2011 que la part fixe de la redevance de BSCA à la Sowaer pour 2009 était de 10 150 000 euros. Le budget de la Région Wallonne pour 2009 indique quant à lui un montant de 10 750 000 euros à BSCA au titre de la subvention visée plus haut.
60. Enfin, en vue de l'acquisition de nouveaux terrains par la Sowaer, et de l'extension corrélative du périmètre de la convention de services, BSCA et la Sowaer ont convenu qu'un montant annuel additionnel de [...] € par mètre carré supplémentaire⁵⁵ est versé par BSCA à la Sowaer depuis 2009, conformément à l'avenant n°1 à la convention de services, en date du 27 mai 2009. Ces sommes supplémentaires s'élevaient à 591 euros en 2009 et 1 206 euros en 2010.
61. Au vu de ces remarques, les montants des redevances effectivement versées par BSCA à la Sowaer tels que calculés par la Commission sont synthétisés dans le tableau n° 12 ci-dessous, en tenant compte des compensations versées par la Région à BSCA pour transfert à la Sowaer.

Tableau 12 – Redevances versées par BSCA à la Sowaer en application des conventions de sous-concession et de services (euros)

Année	Part fixe	Part variable	Redevances totales	Redevances nettes
2002	9.371.000	883.689	10.254.689	883.689
2003	9.558.420	901.363	10.459.783	901.363
2004	9.749.588	919.390	10.668.978	919.390
2005	9.944.580	937.778	10.882.358	937.778
2006	10.094.000	956.532	11.050.532	956.532
2007	10.262.000	2.651.067	12.913.067	2.651.067
2008	10.478.000	2.704.088	13.182.088	2.704.088
2009	10.150.000	2.758.170	12.908.761	2.758.761
2010	10.150.000	2.813.333	12.964.539	2.814.539

Outre les parts fixe et variable, les redevances totales intègrent le montant additionnel lié à l'extension du périmètre de la convention de services à partir de 2009, comme indiqué au paragraphe 60 ci-dessus.

Les redevances nettes prennent en compte les transferts de la Région à BSCA destinés in fine à la Sowaer. En l'absence d'informations complémentaires, la Commission considère, comme indiqué ci-dessus, que la part fixe a systématiquement été compensée par la Région Wallonne. Les redevances nettes indiquées ci-dessus sont donc égales aux redevances totales auxquelles la part fixe est soustraite.

4.1.4. *Prise en charge par la Région de certains services liés à l'activité aéroportuaire*

62. La Région prend en charge un montant correspondant aux dépenses des aéroports wallons pour un certain nombre de services qualifiés d'intérêt général par les autorités belges. Ainsi, la convention de concession du 9 juillet 1991 prévoit que la Région prendra en charge « *le coût des services incendie et entretien* »⁵⁶. Le service incendie est défini par référence aux normes de l'OACI⁵⁷. Le service d'entretien est défini comme permettant à BSCA d'assurer « *le service technique d'entretien des bâtiments, des pistes, des abords, du charroi, etc.* »⁵⁸ ainsi que « *l'entretien des terrains, bâtiments*

⁵⁵ Ce montant est indexé à hauteur de 2% par an. Il s'applique aux surfaces rajoutées à l'emprise de la sous-concession à partir de la date de leur acquisition par la Sowaer.

⁵⁶ Article 25 du cahier des charges annexé à ladite convention.

⁵⁷ Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

⁵⁸ Article 12 du cahier des charges.

et équipements des bâtiments et des matériels incorporés à la concession ou mis à sa disposition de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auxquels ils sont destinés »⁵⁹.

63. Cette convention prévoit également la présentation d'un budget annuel prévisionnel, ainsi que la tenue d'un compte d'exploitation distinct pour les services incendie et entretien.
64. L'avenant 3 du 29 mars 2002 à la Convention de concession redéfinit les modalités de la compensation pour les services incendie et entretien, prévoyant notamment une liquidation mensuelle de la compensation. La nature des coûts couverts ne subit pas pour autant de modification substantielle⁶⁰.
65. L'avenant 5 du 10 mars 2006 à la Convention de concession retire nommément l'entretien du périmètre des inscriptions au budget de la Région Wallonne⁶¹, mais prévoit que l'entretien courant du site est inclus dans « *les services liés à la sécurité* »⁶². Un plafond annuel de 5 774 000 euros pour 2006 est établi pour la compensation liée à ces missions, et indexé annuellement. L'avenant précise également que le montant de la compensation financière doit être révisé avant juillet 2009. La Commission n'a pas d'information sur cette révision.
66. L'avenant 6 du 15 janvier 2008 à la Convention de concession ajoute « *le suivi et l'enregistrement des vols, la planification des vols prévisionnels, le marshaling et la sûreté* »⁶³ aux services bénéficiant d'une compensation financière de la Région, et assure cette compensation y compris après 2010. Le montant de ladite compensation s'ajoute au plafond mentionné ci-dessus, qui reste inchangé mais ne s'applique qu'aux services liés à la protection contre l'incendie et à la sécurité du trafic et du site.
67. Le financement de cette mission complémentaire est assuré par la Sowaer depuis l'année 2009, en vertu d'une modification de son objet social intervenue lors de l'Assemblée Générale du 19 juin 2008. Les sommes versées au titre des missions de sûreté par la Région à la Sowaer pour les aéroports de Charleroi et de Liège, ont ainsi été de 7 800 000 euros pour chacun des exercices 2009 et 2010, et de 7 956 000 euros en 2011⁶⁴. La Commission ne dispose pas d'informations concernant les montants effectivement transférés à BSCA, ou à sa filiale commune avec la Région BSCA-Security, pour l'exercice de ces missions de sûreté sur l'aéroport de Charleroi.

⁵⁹ Article 19 du cahier des charges.

⁶⁰ L'article 5 de l'avenant redéfinit ainsi les missions d'entretien comme « *l'entretien des terrains, bâtiments et équipements, ouvrages et matériels mis à sa disposition et affectés aux missions de services concédés, de manière à ce qu'ils conviennent toujours à l'usage auxquels ils sont destinés.* »

⁶¹ Article 1 de l'avenant n°5, retirant l'entretien mais incluant « *la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire* » dans les services dont la compensation financière est inscrite au budget de la Région.

⁶² Article 4 de l'avenant n°5, indiquant que sont couverts par une compensation financière « *les services liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, qui incluent l'entretien courant du site aéroportuaire, le service technique d'entretien des bâtiments, des pistes, des abords et du charroi, les petits travaux d'asphaltage, d'entretien courant et de réparation de la piste et des accès, l'entretien et la maintenance opérationnelle de l'éclairage et du balisage de la piste, les travaux de fauchage, le dégommage de la piste et son marquage, le déneigement et tout autre service garantissant la sécurité du trafic au sol, du site aéroportuaire et des infrastructures (...).* »

⁶³ Article 7 de l'avenant n°6.

⁶⁴ Voir <http://spw.wallonie.be/budget/Depenses/do14.htm>

68. Compte tenu de ces observations, la Commission a synthétisé l'ensemble des subventions perçues par BSCA au titre de la ligne budgétaire « Remboursement par la Région des dépenses engagées pour les services « incendie et entretien » de l'aéroport de Charleroi en exécution de la convention de concession entre BSCA et la Région » dans le tableau n°13 ci-dessous.

Tableau 13 –Subventions versées par la Région Wallonne à BSCA pour les services incendie et entretien⁶⁵ (milliers d'euros)

Année	Montants	Année	Montants
2000	2 479	2006	5 774
2001	2 598	2007	5 774
2002	3 201	2008	5 993
2003	4 288	2009	6 148
2004	5 182	2010	6 148
2005	5 650	2011	6 730

4.1.5. Augmentation de capital souscrite par la Sowaer

69. Dans le cadre de ses projets de développement, et notamment de la négociation des Accords de 2001 avec Ryanair, une note stratégique soumise au conseil d'administration de BSCA du 31 juillet 2001 indiquait que « *BSCA devrait, au terme des trois prochaines années accumuler 164 millions de pertes. Ses fonds propres au 31/12/2003 devraient dès lors être réduits à 23 millions de francs, soit moins de 20% du capital actuel de 153 millions de francs [belges]. C'est pourquoi, une augmentation de capital de 5 millions d'euros doit être prévue afin d'éviter de se retrouver dans une situation précaire.* »
70. De fait, dans sa décision du 23 mai 2001, la Région avait déjà validé le plan financier 2001-2004 de la Sowaer, et notamment le principe d'injections de capital successives dans les sociétés de gestion des aéroports wallons⁶⁶. Le plan financier de la Sowaer à cette date prévoyait « *une prise de participation dans BSCA à hauteur de +/- 60 millions de bef [...] et ensuite réparti sur 3 ans, 3 fois 30 millions (capital de 600 millions et participation Sowaer 25% soit 150 millions)* », soit une injection de capital de 3,718 millions d'euros répartie sur trois ans. Néanmoins, l'augmentation de capital a été réalisée en une fois, le 3 décembre 2002, et les comptes de BSCA montrent que le capital souscrit a été entièrement libéré ; la Sowaer a donc apporté en numéraire la somme de 3,809 millions d'euros contre 49.23% des parts du capital de BSCA⁶⁷.
71. Le consultant Deloitte & Touche a pour sa part, dans son analyse du plan d'affaires de 2002, fait valoir que la Région/Sowaer avait agi en tant qu'investisseur avisé, les fonds

⁶⁵ Voir http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2008_2009/BUDGET/bud11.pdf pages 53 et suivantes, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2006_2007/BUDGET/bud04.pdf pages 20 et suivantes, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2004_2005/BUDGET/bud22.pdf pages 124 et suivantes, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2002_2003/BUDGET/bud05.pdf pages 80 et suivantes, et http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2000_2001/BUDGET/bud07.pdf pages 86 et suivantes. Ces chiffres ne comprennent pas les montants versés au titre du suivi/enregistrement des vols, de la planification, du marshalling et de la sûreté (voir point 66).

⁶⁶ Le plan financier indique que « *le développement envisagé pour BSCA et SAB va nécessiter des augmentations de capital propre importantes (outre les financements extérieurs) et donc un suivi de la part de Sowaer* ».

⁶⁷ Les autres parts issues de l'augmentation de capital ont été souscrites pour un montant total d'environ 133 000 euros par certains actionnaires minoritaires : les sociétés SONACA, Carolo Parking et Igretec.

investis dans BSCA devant produire un retour sur investissement de l'ordre de 27% au vu des résultats attendus de BSCA pour la période 2001-2010⁶⁸.

4.2. Mesures de la Région et BSCA en faveur de Ryanair

72. Les mesures faisant l'objet de la présente extension de procédure sont :

- l'accès aux services aéroportuaires fournis par BSCA, dans la mesure où les conditions de cette utilisation procédant des aides potentielles octroyées à BSCA par la Région et la Sowaer (voir section 4.1 ci-dessus) confèrent ou ont conféré à Ryanair un avantage économique sélectif non identifié dans la décision d'ouverture, ainsi que ;
- le cadre commercial provisoire de 2004, les accords successifs de 2005 et 2010, ainsi que la cession à Ryanair des parts de BSCA dans Promocy.

4.2.1. Arrêté ministériel du 11 juin 2004 et cadre commercial provisoire

73. Suite à la Décision de 2004, un arrêté ministériel de la Région portant réduction, à titre promotionnel, des redevances dues pour l'atterrissage des aéronefs sur l'aéroport de Charleroi a été adopté le 11 juin 2004. Cet arrêté est entré en vigueur rétroactivement au 13 février 2004. Il prévoyait qu'à titre promotionnel, pour toutes les compagnies aériennes, la redevance due pour l'atterrissage d'un aéronef assurant une ligne régulière était fixée à 1 euro par passager. Cette réduction générale ne valait que pour une durée de trente-six mois à compter de son entrée en vigueur.

74. Par lettre du 24 juin 2004⁶⁹ (ci-après « *la Lettre de 2004* »), BSCA s'est engagée auprès de Ryanair à poursuivre l'application des termes des Accords de 2001 jusqu'au [...], en assurant notamment à la compagnie un coût total d'utilisation des services de l'aéroport de 5 euros par passager au départ (voir tableau n°7 ci-dessus). Ce cadre commercial provisoire était conditionné au non-dépassement d'un plafond de [...] millions de passagers annuels pour l'ensemble de l'activité aéroportuaire⁷⁰ ; néanmoins, la Commission comprend sur la base des informations à sa disposition qu'au vu du léger dépassement de ce plafond enregistré en 2004⁷¹, les conditions offertes à Ryanair n'ont pas été modifiées en 2004 et 2005.

4.2.2. Avenant de 2005 au Contrat de 2001

75. Par décret du 3 février 2005, la Région a délégué aux gestionnaires d'aéroports, dont BSCA⁷², la compétence de fixation des tarifs de redevances aéroportuaires. BSCA a

⁶⁸ D'après le rapport de Deloitte & Touche, « *il ressort de cette analyse que la rentabilité annuelle moyenne des fonds investis sur la base du business plan corrigé et sur une période prévisionnelle de 10 ans s'élève à 27%* », et que « *ce taux de rendement doit être comparé à un taux pour le risque de marché pour ce type d'activités à 15% par an* ».

⁶⁹ Lettre transmise à la Commission dans un courrier des autorités belges du 13 septembre 2004. Cette lettre faisait suite à un « *Memorandum of Intent* » (MOI) conclu le 8 avril 2004.

⁷⁰ Point 3b de la lettre du 24 juin 2004.

⁷¹ Le nombre total de passagers ayant utilisé l'aéroport en 2004 a été de 2 034 140 (voir tableau n°1).

⁷² Articles 35 et 36 du décret du 3 février 2005 de relance économique et de simplification administrative. Ces dispositions ont été transposées à l'aéroport de Charleroi par l'avenant n°4 à la convention de concession de

ainsi proposé à Ryanair, qui l'a accepté, un nouvel accord commercial en date du 9 décembre 2005 et entrant en vigueur au 1^{er} avril 2006 (ci-après « *l'Avenant de 2005* ») pour la période du 1^{er} avril 2006 au 31 décembre 2015, portant notamment sur les tarifs des prestations d'assistance en escale.

76. Ce nouvel accord s'inscrit dans une refonte plus globale du système de redevances facturées par BSCA. A partir du 1^{er} avril 2006, le tarif général des redevances d'atterrissage facturées par BSCA a en effet été porté à 2 euros par passager partant⁷³, et un système de remises annuelles a été mis en place conformément au tableau n° 14 ci-dessous.

Tableau 14 – Remises sur redevances d'atterrissage applicables à toutes les compagnies opérant sur l'aéroport de Charleroi à partir du 1^{er} avril 2006⁷⁴

Remises sur base annuelle		
Pourcentage de remise	De # passagers partants	A # passagers partants
0%	0	15 000
5%	15 001	35 000
10%	35 001	50 000
25%	50 001	100 000
35%	100 001	200 000
50%	200 001	-

77. Aux termes de l'Avenant de 2005, les tarifs d'assistance en escale applicables aux opérations de Ryanair sont fixés jusqu'en 2015 conformément au tableau n°15 ci-dessous. Ryanair est par ailleurs assujettie à une redevance libellée «[...]». La Commission constate néanmoins que, conformément au tableau n°15, les montants par passager réellement payés par Ryanair sont, à l'exception de l'année 2007, identiques à ceux prévus par le Contrat de 2001⁷⁵.

1991 entre la Région et BSCA, qui prévoit en son article 1 que « *le concessionnaire fixe et perçoit auprès des usagers le montant des redevances aéronautiques dues pour l'utilisation de l'aéroport qu'il gère* ».

⁷³ Ce montant est indexé annuellement et s'élève à 2.12 euros par passager partant en 2011.

⁷⁴ Lettre des autorités belges du 14 juillet 2011 et <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁷⁵ Les projections de la Région ne tiennent pas compte de l'indexation annuelle des redevances d'atterrissage, ni de l'augmentation du nombre de passagers Ryanair au-delà de 1.75 millions ; ces deux corrections ont un impact opposé sur le montant réel des redevances par passager payées par Ryanair.

Tableau 15 – Redevances applicables à Ryanair aux termes de l'Avenant de 2005⁷⁶

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Redevance d'atterrissage			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Redevance par passager			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Assistance en escale			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Accès à l'infrastructure.			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total net payé par Ryanair			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Différence avec le Contrat de 2001			[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Les valeurs de la redevance d'atterrissage sont fondées sur les projections de passagers de Ryanair au moment de la signature de l'Avenant de 2005.

4.2.3. Avenant de 2010 au Contrat de 2001

78. Au 1^{er} janvier 2009, BSCA a introduit une redevance additionnelle par passager, payable par toutes les compagnies aériennes opérant à Charleroi, au titre des Passagers à Mobilité Réduite (ci-après « *redevance PMR* »). L'avenant 7 à la Convention de concession de 1991 entre la Région et BSCA autorise en effet cette dernière à fixer une telle redevance, conformément au règlement européen en vigueur⁷⁷. La redevance PMR a été fixée à 0,195 euros par passager partant en 2009⁷⁸.
79. Un avenant au Contrat de 2001 (ci-après « *l'Avenant de 2010* ») a été conclu par échange de courriers entre BSCA et Ryanair, en date du 6 décembre 2010. Il prévoit notamment une dérogation au niveau général de la redevance PMR, aux termes de laquelle Ryanair paiera [...] c€ par passager au titre de 2010. Par ailleurs, les modalités d'indexation de la redevance PMR prévoient une diminution du tarif proportionnelle à l'augmentation du trafic engendré par Ryanair⁷⁹. Ainsi, la Commission estime la redevance PMR pour Ryanair à environ [...] c€⁸⁰ par passager pour 2011.
80. Par ailleurs, l'Avenant de 2010 accorde une baisse de [...] c€ par passager à Ryanair sur la tarification de l'assistance en escale. Selon les autorités belges⁸¹, cette baisse se justifie « *en raison d'économies d'échelles, de gains d'efficacité, et de la limitation des coûts, générés sur les services fournis à Ryanair (bornes d'enregistrement, réduction du ratio de bagages après l'introduction d'une redevance bagages, etc.)* ».

⁷⁶ Redevances par passager partant, conformément aux données fournies par la réponse des autorités belges du 14 juillet 2011.

⁷⁷ Règlement 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, JO 26.7.2006 L 204/1.

⁷⁸ Ce montant est indexé annuellement, voir <http://www.charleroi-airport.com/b2b/redevances-aeroportuaires/vols-regulierscharters/index.html>

⁷⁹ [...]. Le nombre de Passagers Ryanair 2009 est de 3 289 725.

⁸⁰ Ce calcul de la Commission se fonde sur un nombre de passagers Ryanair en 2010 de 4 255 578.

⁸¹ Réponse des autorités belges du 21 septembre 2011.

4.2.4. Cession des parts de BSCA dans Promocyc

81. Selon les autorités belges, BSCA a cédé à Ryanair au 31 mars 2010⁸² sa participation de 50% dans Promocyc⁸³. Cette cession serait intervenue au prix historique de 31 100 euros (soit 100 euros par action). Au 31 mars 2009, les capitaux propres de Promocyc s'élevaient à 350 076 euros⁸⁴.

5. APPRECIATION DES MESURES

82. Aux termes de l'article 107 paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le traité, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en faveur de certaines entreprises ou de certaines productions.
83. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que : 1) la mesure en question confère un avantage au moyen de ressources d'État, 2) cet avantage soit sélectif, c'est-à-dire spécifique à certaines entreprises ou productions et 3) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.
84. Dans la suite de la présente décision, la Commission évalue si les mesures décrites ci-dessus sont susceptibles de constituer des aides à l'aéroport de Charleroi (BSCA) (section 5.1) et/ou à la compagnie Ryanair (section 5.2) avant d'aborder la question de la compatibilité des aides identifiées (sections 5.3 et 5.4) et les conséquences éventuelles de leur incompatibilité (section 5.5).

5.1. Existence d'aides à BSCA au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

5.1.1. Notion d'entreprise au sens de l'article 107 du TFUE

85. Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, pour être considérée comme une aide d'État, une mesure doit favoriser « *certaines entreprises ou certaines productions* ». La Cour de justice a, de façon constante, défini les entreprises comme des entités exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de ces entités et de leur mode de financement⁸⁵. De plus, la Cour de justice a jugé de façon constante que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné⁸⁶.
86. À cet égard, la Commission fait observer que l'aéroport de Charleroi fait l'objet d'une exploitation commerciale par BSCA. Par conséquent, BSCA est, au moins en ce qui

⁸² Selon les informations fournies par les autorités belges le 14 juillet 2011.

⁸³ Promocyc était la joint-venture entre BSCA et Ryanair constituée au titre des Accords de 2001, voir 3.1.2.

⁸⁴ Comptes annuels 2009 de BSCA, annexe C.5.5.1 (p.18).

⁸⁵ Affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a. (Recueil 2000, p. I-6451).

⁸⁶ Arrêt du 16 juin 1987 dans l'affaire 118/85, Commission/Italie (Recueil 1987, p. 2599, point 7) ; Arrêt du 18 juin 1998 dans l'affaire C-35/96, Commission/Italie (Recueil 1998, p. I-3851, point 36) ; affaires jointes C-180/98 à C-184/98, Pavlov e.a., point 75.

concerne l'exploitation de l'aéroport, une entreprise au sens du droit de la concurrence de l'UE.

87. Dans son arrêt « *aéroport de Leipzig-Halle* », le Tribunal a confirmé que l'exploitation d'un aéroport contre rémunération constitue une activité économique, dont celle consistant en la construction d'infrastructures aéroportuaires ne saurait être dissociée⁸⁷. Dès lors qu'un exploitant d'aéroport exerce des activités économiques, quel que soit son statut juridique ou son mode de financement, il constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et entre, par conséquent, dans le champ d'application des règles du traité relatives aux aides d'État⁸⁸. Le Tribunal a également confirmé qu'au contraire de leurs effets, les objectifs de politique régionale, économique ou des transports poursuivis par la construction ou l'extension d'infrastructures aéroportuaires n'étaient pas pertinents pour déterminer s'il s'agit d'une activité économique⁸⁹.
88. La question de savoir s'il existe un marché pour des services déterminés peut dépendre de la manière dont ces services sont organisés dans l'État membre concerné⁹⁰. Les règles en matière d'aides d'État ne s'appliquent que lorsqu'une activité donnée est réalisée dans un environnement commercial. La nature économique de services déterminés peut donc varier d'un État membre à un autre. En outre, la qualification d'un service donné peut varier dans le temps en fonction de choix politiques ou d'une évolution économique.
89. Ainsi, jusqu'à l'arrêt « *Aéroport de Paris* » (ci-après ADP), la pratique constante de la Commission avait été de considérer que l'activité de développement et de gestion des infrastructures aéroportuaires ne constituait pas une activité économique susceptible d'entrer dans le champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, TFUE⁹¹. Suite à l'arrêt ADP, la Commission a constaté qu'en raison de la libéralisation progressive du marché, cette activité était devenue une activité économique. La Commission considère, depuis lors, que les mesures prises avant la date de l'arrêt ADP relativement au développement et la gestion d'infrastructures aéroportuaires ne constituent pas des aides d'État.
90. Sur la base de l'arrêt « *Charleroi* » en 2008, la Commission note également que la Région exerce, elle aussi, une activité économique dans la mesure où elle intervient, directement ou par l'intermédiaire de BSCA, dans la gestion opérationnelle de l'aéroport et est susceptible de retirer des revenus de cette gestion. La Région et BSCA constituent en effet une entité économique, c'est-à-dire une entreprise, pour les besoins de la gestion de l'aéroport.

⁸⁷ Arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, (ci-après « arrêt Leipzig-Halle »), non encore publié, points 93, 95, 100 et 119. Voir aussi l'arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour de justice du 24 octobre 2002 dans l'affaire C-82/01P, Recueil 2002, p. I-9297 et par l'arrêt du 17 décembre 2008 dans l'affaire T-196/04, Ryanair/Commission, Recueil 2008, p. II-3643, point 88.

⁸⁸ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91, Poucet/AGV et C-160/91, Pistre/Cancava, Recueil 1993, p. I-637.

⁸⁹ Arrêt « *Leipzig-halle* » susmentionné, paragraphe 102 et suiv.

⁹⁰ Arrêt du 17 février 1993 dans les affaires jointes C-159/91 et C-160/91, Poucet et Pistre (Recueil 1993, p. I-637).

⁹¹ Arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-128/98, Aéroports de Paris/Commission, Recueil 2000, p. II-3929.

91. Cependant, les activités d'un exploitant d'aéroport ne sont pas nécessairement toutes de nature économique. Il convient, dès lors, de déterminer dans quelle mesure les différentes activités sont des activités économiques ou non⁹².
92. La Cour de Justice européenne a ainsi confirmé que les activités qui tombent normalement sous la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives de puissance publique ne sont pas de nature économique⁹³. De telles activités comprennent en particulier la sûreté, le contrôle du trafic aérien, la police, les douanes⁹⁴. Leur financement doit servir uniquement à compenser les frais qui en résultent et ne peut pas être affecté à d'autres activités économiques⁹⁵.
93. Il ressort de la pratique constante de la Commission⁹⁶ que le financement de fonctions relevant des missions régaliennes ou d'infrastructures qui sont nécessaires à ces fonctions ne constitue pas une aide d'État.

5.1.1.1. Programme d'investissement pluriannuel

94. Comme rappelé ci-dessus aux paragraphes 87 ci-dessus et suivants, la construction des infrastructures aéroportuaires ne saurait en principe être dissociée de l'activité économique d'exploitation de la plate-forme aéroportuaire. La Commission considère ainsi, par analogie avec le raisonnement développé au paragraphe 90 ci-dessus, que la Sowaer, et la Région wallonne par son intermédiaire, exercent des activités économiques et constituent une entité économique, c'est-à-dire une entreprise, dans la mesure où elles interviennent dans la gestion patrimoniale du terrain, dans la gestion patrimoniale, le développement, l'entretien et le financement de l'infrastructure aéroportuaire ou dans la prestation de services de nature économique liés à l'exploitation de l'aéroport.
95. En ce qui concerne la construction des infrastructures de l'aéroport de Charleroi faisant l'objet du plan d'investissement pluriannuel décrit ci-dessus, les autorités belges considèrent cependant que ce plan d'investissement a été décidé avant le 12 décembre 2000, date de l'arrêt ADP. La Belgique estime par conséquent que cette décision sort du champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, du Traité dans la mesure où elle a été prise à une époque où, selon une pratique constante de la Commission, cette décision ne relevait ni d'une activité économique, ni, par conséquent, du comportement d'un opérateur de marché.
96. La Commission estime qu'elle devrait en effet considérer que les investissements concernés devraient être exclus de son analyse s'il était établi que des engagements

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

⁹³ Ibid.

⁹⁴ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001.

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

⁹⁶ Décision de la Commission du 19 mars 2003 dans l'affaire N309/2002 Sûreté aérienne - Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001 et arrêt du 24 mars 2011 dans les affaires jointes T-455/08, Flughafen Leipzig-Halle GmbH et Mitteldeutsche Flughafen AG/Commission et T-443/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission (ci-après « arrêt Leipzig-Halle »), non encore publié, point 98.

irrévocables – juridiquement contraignants – avaient été pris avant le 12 décembre 2000 par le Gouvernement wallon⁹⁷.

97. La Commission constate à ce sujet que les décisions du Gouvernement wallon du 20 juillet et du 8 novembre 2000 établissent un projet de programme des investissements nécessaires au développement économique futur des activités de l'aéroport de Charleroi. Toutefois, si le Gouvernement wallon « *approuve le programme physique pluriannuel d'investissements 2000-2004 relatif à l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud et le plan financier y afférent* », il charge également « *le Ministre qui a la gestion aéroportuaire dans ses attributions et le Ministre du Budget de proposer le mécanisme financier ad hoc sur base de la programmation annuelle* »⁹⁸. La Commission note également qu'à ce stade le programme d'investissement laisse à la Région wallonne une grande flexibilité quant à sa réalisation. En effet, les budgets et l'échéancier des investissements ont ensuite évolué de manière substantielle au fil du temps.
98. Ainsi, la nouvelle aérogare Nord dont il est question dans le projet devait être modulable et sa construction « *impérativement progressive et réalisée en fonction du développement de l'activité réelle de l'aéroport et des besoins opérationnels qui en découlent* ». Si la décision de construire une nouvelle aérogare semble bien avoir été prise par le Gouvernement en son sein, il n'est pas établi, à ce stade, que le Gouvernement se soit engagé le 8 novembre 2000 de manière contraignante à construire et/ou financer une aérogare avec une capacité définie et dans un délai défini. De même, la formule de financement envisagée alors – c'est-à-dire par l'intervention de la SRWT – a finalement été abandonnée au profit du financement par la Sowaer, un nouvel instrument qui n'a été doté de moyens financiers qu'à partir de sa création le 1^{er} juillet 2001 et à concurrence de 75 000 000 euro seulement.
99. La Commission estime à ce stade que la décision de la Région, le 8 novembre 2000, ne pouvait constituer un engagement contraignant vis-à-vis de la Sowaer car elle n'existait pas à l'époque. Il semble donc que la décision de créer la Sowaer, de lui confier pour mission la réalisation de programmes d'investissements approuvés par le Gouvernement wallon et de la doter de 75 000 000 euros soit postérieure au 12 décembre 2000. Il en va de même des décisions ayant abouti ultérieurement aux augmentations de capital de la Sowaer. Bien que la Belgique ait mentionné un engagement de la Région vis-à-vis de BSCA, la Commission ne dispose pas d'éléments permettant de considérer qu'un tel engagement contraignant ait existé le 12 décembre 2000.
100. Dans le même ordre d'idée, la décision initiale d'allonger la piste à 3 200 mètres semble avoir été remise en cause en 2009 par le Gouvernement wallon qui a lancé une nouvelle étude d'incidence pour un allongement de 2 550 à 2 950 mètres⁹⁹.
101. La Commission doute donc, à ce stade, du caractère contraignant de la décision du 8 novembre 2000 en ce qu'elle concerne l'ensemble du programme d'investissement

⁹⁷ Affaire T-358/94 *Compagnie Nationale Air France* [1996] ECR II-2109, para 79, Case T-109/01, *Fleuren Compost BV* [2004] ECR II-127, para 74 and Joined Cases T-362/05 and T-363/05 *Nuova Agricast v Commission* [2008] ECR II-297 para 80, and Joined Cases T-427/04 et T-17/05, *France and France Télécom v Commission*, arrêt [2009] ECR II-4315 para 321

⁹⁸ Décision du Gouvernement wallon du 8 novembre 2000.

⁹⁹ Article dans la Nouvelle Gazette du 9 novembre 2009, <http://www.lanouvellegazette.be/regions/charleroi/2009-11-09/bsca-une-nouvelle-etude-d-incidence-739248.shtml> (dernière consultation : 6/01/2012).

pluriannuel et son financement public. Par conséquent, il semble qu'après le 12 décembre 2000, la Région, agissant en tant qu'opérateur économique, a pu – ou aurait pu – modifier le programme d'investissements de manière substantielle quant aux investissements nécessaires, au budget qui leur serait alloué, au calendrier de leur réalisation ou aux modalités de leur financement et ce, en raison de considérations liées à la rentabilité financière attendue de ces investissements.

102. Par conséquent, la Commission estime à ce stade que les investissements pour lesquels les décisions contraignantes ont été prises après la date du 12 décembre 2000 doivent être inclus dans l'analyse de la Commission. Elle invite les autorités belges ainsi que les tiers intéressés à commenter ce point, ainsi qu'à exposer si et pourquoi elles considèrent que certaines des infrastructures en cause sont directement liées à l'exercice de missions régaliennes.

5.1.1.2. Missions assurées par la Sowaer au profit de BSCA

103. Les missions décrites dans la section 4.1.2 ci-dessus sont explicitement rattachées à l'« objet social »¹⁰⁰ de BSCA, à savoir « *prendre en charge les différents aspects du développement commercial de l'aéroport de Charleroi* »¹⁰¹ Par conséquent, la Commission considère que ces missions sont indissociables de l'activité économique de l'exploitation aéroportuaire.

5.1.1.3. Prise en charge par la Région de certains services opérés par BSCA

104. La Belgique estime que les missions décrites ci-dessus à la section 4.1.4 ci-dessus font partie de l'exercice de prérogatives régaliennes dans leur intégralité et ne constituent par conséquent pas une activité économique.

105. La Commission considère à ce stade, que comme exposé ci-dessous, les missions confiées à la Sowaer et à BSCA au titre de la sécurité et de la sûreté de l'aéroport de Charleroi sont susceptibles de déborder du domaine des activités régaliennes de la Région et de prendre place – pour partie – dans le cadre normal de l'activité économique de gestion opérationnelle de l'aéroport.

106. Concernant les services « *incendie et entretien* », les autorités belges considèrent que ces missions relèvent dans leur intégralité d'activités liées à la sécurité des opérations aéroportuaires¹⁰². Ces services font cependant l'objet de normes et recommandations sectorielles spécifiques de l'OACI et apparaissent indispensables à l'activité économique normale d'un aéroport. En outre, il apparaît que les autres entreprises belges soient également tenues de prendre les mesures nécessaires – en rapport avec l'activité qu'elles exercent – pour assurer la sécurité du voisinage, de leur personnel et de leurs clients à titre préventif ou, en cas de sinistre, en attendant l'arrivée des services extérieurs d'incendie. Certaines entreprises (notamment celles soumises aux directives dites Seveso) doivent, comme les aéroports, disposer de services d'incendie propres.

¹⁰⁰ Convention de services du 1^{er} avril 2006, article 1.

¹⁰¹ Convention de concession de 1991, considérant 5.

¹⁰² A cet égard, la Commission relève tout d'abord que les missions de lutte contre l'incendie, d'entretien ou de « *services liés à la sécurité* » n'ont pas varié dans leur périmètre entre 1991 et 2011. La Commission a constaté à cet endroit que la ligne budgétaire de la Région Wallonne utilisée pour verser les subventions décrites dans la section 4.1.4 a constamment fait référence, de 2000 à 2011, aux « *services incendie et entretien* »¹⁰². Nonobstant les variations de terminologie, les subventions de la Région semblent donc couvrir *in fine* les mêmes services et les mêmes coûts.

Selon les informations dont dispose la Commission, ces entreprises doivent assumer sur leurs propres ressources les coûts engendrés par ces mesures. La Commission note également à ce stade qu'il n'est pas établi que tous les aéroports belges bénéficient de compensations de la part des autorités pour ces frais, ce qui semble indiquer que ces services ne relèvent pas des missions régaliennes des autorités belges.

107. Au vu de la description des services pris en charge par la Région¹⁰³, la Commission estime ensuite que tout comme la construction ou la mise à disposition d'infrastructures aéroportuaires, « *l'entretien des terrains, bâtiments et équipements, ouvrages et matériels* » et le maintien en condition opérationnelle de l'infrastructure aéroportuaire sont, en principe, des activités indissociables de l'activité économique de gestion de l'aéroport sauf dans la mesure où les dépenses couvertes relèveraient de l'exercice de fonctions régaliennes de la Région.
108. En l'absence d'information annuelle détaillée sur les coûts couverts au titre de cette compensation, la Commission considère que les missions faisant l'objet de cette compensation sont des activités inséparables de l'activité économique de l'exploitant aéroportuaire BSCA. Elle invite la Belgique et les tiers à fournir une information détaillée quant à ces dépenses, aux actifs concernés et aux activités – économiques ou régaliennes – auxquelles ils sont affectés. Dans l'hypothèse d'activités régaliennes, il est également demandé de préciser le traitement et la compensation de ces dépenses pour les autres entreprises en Wallonie et en Belgique, et notamment les autres aéroports.
109. Par ailleurs, de nouvelles missions, considérées comme liées à la sécurité et à la sûreté par les autorités belges, ont été prises en charge par BSCA, et compensées en tout ou partie par la Région à compter de 2008¹⁰⁴. Auparavant effectuées en propre par la Région ou via des intervenants privés, ces activités ont été transférées à BSCA, avec une compensation financière¹⁰⁵.
110. Conformément au règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile¹⁰⁶ « *on entend par « sûreté aérienne », la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.* » Les normes communes de base en matière de sûreté aérienne sont fondées sur les recommandations du document n° 30 de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et définies dans l'annexe du règlement (CE) n° 2320/2002
111. La Commission note en l'espèce que le périmètre de ces activités prises en charge par BSCA en 2008 comprend « *le suivi et l'enregistrement des vols, la planification des vols prévisionnels, [et] le marshaling* », qui semblent principalement participer de la prestation normale de services aéroportuaires et ne correspondent pas à la définition des missions de sûreté précisée ci-dessus. A ce titre, et en l'absence d'information détaillée sur les coûts couverts au titre de cette compensation, la Commission considère que les

¹⁰³ Voir section 4.1.4.

¹⁰⁴ Avenant 6 du 15 janvier 2008 à la convention de concession entre BSCA et la Région, voir partie 4.1.5.

¹⁰⁵ L'Avenant 6 susmentionné précise que, pour 2008 et 2009, la Région « *prend à sa charge l'ensemble des coûts liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, au suivi et à l'enregistrement des vols, à la planification des vols prévisionnels, au Marshaling et à la sûreté* ». A partir de 2010, le montant de la compensation est plafonné à l'indexation de la compensation de l'année précédente.

¹⁰⁶ JO L 355 du 30.12.2002, p. 1

missions faisant l'objet de cette compensation sont également des activités inséparables de l'activité économique de l'exploitant aéroportuaire BSCA.

112. La Commission note que, dans la mesure où elles considèrent que l'ensemble des mesures décrites à la partie 4.1.4 sont exemptes d'éléments d'aide, les autorités belges n'ont pas invoqué l'existence de services d'intérêt économique général au sens de la jurisprudence européenne en la matière¹⁰⁷ et de son interprétation par la Commission¹⁰⁸. Elle invite la Belgique et les parties tierces intéressées à commenter ce point.

5.1.1.4. Augmentation de capital souscrite par la Sowaer

113. Comme rappelé en introduction à la section 5.1.1 ci-dessus, BSCA est une entreprise au regard du droit européen dans ses activités de gestion commerciale de la plateforme aéroportuaire de Charleroi.

5.1.2. *Avantage économique spécifique et principe de l'investisseur avisé en économie de marché*

114. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il faut déterminer si cette mesure accorde à l'entreprise bénéficiaire un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché.
115. En d'autres termes, il s'agit de déterminer si un investisseur avisé aurait pris part aux mêmes opérations dans les mêmes conditions (principe de l'investisseur avisé en économie de marché ou PIEM). À cet égard, il convient de noter que « *les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État* »¹⁰⁹.
116. À ce stade, la Commission estime que les mesures suivantes sont susceptibles de conférer un avantage économique spécifique à BSCA :
- La construction, le développement et le financement, aux frais de la Région wallonne et/ou de la Sowaer, des infrastructures aéroportuaires faisant l'objet du plan d'investissement pluriannuel et la mise à la disposition de BSCA de ces infrastructures en contrepartie d'une redevance globale dans le cadre du contrat de concession puis de sous-concession domaniale accordés à BSCA respectivement par la Région puis par la Sowaer (voir paragraphes 121 et suivants) ;
 - Les prestations de services (gros entretiens et réparations, conseils de toutes natures, ...) effectuées au bénéfice de BSCA par la Sowaer au titre de sa première mission (voir paragraphes 124 et suivants) en contrepartie d'une redevance globale ;

¹⁰⁷ Arrêts dans les affaires C-280/00 Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark (« Altmark ») Rec. 2003, p. I-7747 et les affaires jointes C-34/01 à C-38/01 Enirisorse SpA/Ministero delle Finanze, Rec. 2003, p. I-14243.

¹⁰⁸ JO C8, 11.01.2012, p. 4-14

¹⁰⁹ Arrêt « Stardust Marine » du 16 mai 2002, point 69.

- La prise en charge opérationnelle et/ou financière par la région wallonne de missions d'entretien, de sûreté et de sécurité, découlant de l'activité économique normale de l'aéroport de Charleroi (voir paragraphes 131 et suivants) ;
- La souscription le 3/12/2002 pour compte de la Région, par la Sowaer au titre de sa deuxième mission, d'une augmentation du capital social de BSCA (voir paragraphes 136 et suivants).

Appréciation conjointe du comportement de la Région et de la Sowaer

117. Une aide d'État peut être accordée non seulement directement par l'État, mais également par des organismes publics ou privés que l'État institue ou désigne en vue de gérer l'aide¹¹⁰.
118. Afin de déterminer si ces mesures confèrent ou non un avantage économique à BSCA, la Commission doit en principe comparer le comportement de la Sowaer et la Région wallonne pris individuellement, ou le cas échéant la Sowaer et la Région wallonne conjointement, à celui d'un opérateur en économie de marché guidé par des perspectives de rentabilité¹¹¹.
119. Pour les besoins de cette analyse, la Commission considère à ce stade que, le cas échéant, les actions de (1) la Région, en tant que propriétaire foncier de la zone aéroportuaire et actionnaire unique de la Sowaer, d'une part et, (2) la Sowaer, en tant que concessionnaire domanial de la zone aéroportuaire, propriétaire des infrastructures construites sur le domaine aéroportuaire, et titulaire de missions déléguées par la Région, d'autre part, devraient être analysées conjointement lorsqu'elles relèvent de la même activité ou mission déléguée par la Région à la Sowaer (gestion domaniale de la zone aéroportuaire, missions environnementales déléguées, etc.) et du même aéroport. Dans ces circonstances en effet, il semble que la Sowaer et la Région exercent leur activité économique ensemble, la Sowaer apparaissant comme un intermédiaire de la Région dans cet exercice.
120. La Commission invite les autorités belges et les parties tierces à commenter ce point et à lui fournir tout élément utile à l'application du test de l'investisseur privé avisé aux mesures en question¹¹².

*Mise à disposition des infrastructures et prestations de services divers
(voir sections 4.1.1 à 4.1.3)*

121. Afin de déterminer si la construction et la mise à disposition des infrastructures par la Région wallonne / la Sowaer ont donné lieu à l'octroi d'un avantage économique sélectif au profit de BSCA, il y a lieu de prendre en considération les montants payés en contrepartie par BSCA à la Région wallonne d'abord (contribution de 35% des redevances aéroportuaires au fonds environnement), à la Sowaer ensuite (redevances de concession et de services).
122. Concernant la contribution de BSCA au fonds environnement, la Commission remarque que l'intégralité des ressources du fonds a, conformément à son objet, été *in*

¹¹⁰ Arrêt du 16 mai 2002 précité, point 23.

¹¹¹ Arrêt du 21 mars 1991 dans l'affaire C-305/89, Italie/Commission (« Alfa Romeo »), Recueil 1991, p. I-1603, point 20 et arrêt du 12 décembre 2000 dans l'affaire T-296/97, Alitalia/Commission, Recueil 2000, p. II-3871, point 84.

¹¹² Case T-318/00, *Freistaat Thüringen v Commission* [2005] ECR II-4179, point 180.

fine affectée à l'exercice de la troisième mission de la Sowaer (gestion des problématiques environnementales)¹¹³. Dans la mesure où cette mission déléguée bénéficie d'une comptabilité séparée au sein de la Sowaer, la Commission considère donc à ce stade que la mise à disposition des terrains, la construction et la mise à disposition des infrastructures par la Région / la Sowaer n'ont fait l'objet d'aucune compensation par BSCA jusqu'à l'entrée en vigueur de la convention de sous-concession du 15 avril 2002, qui a établi une redevance de concession (voir paragraphe 53 ci-dessus). La Commission constate également que cette dernière redevance a rémunéré depuis 2002 non seulement la mise à disposition des terrains et de l'infrastructure mais également différentes prestations que la Sowaer s'est obligée à réaliser au profit de BSCA (voir paragraphe 48 ci-dessus).

123. Le plan d'affaires de la Sowaer de 2001, approuvé par le Gouvernement wallon, prévoyait des investissements de plus de 93 millions d'euros sur la période 2001-2004. Par ailleurs, la valeur nette comptable des infrastructures apportées à la Sowaer lors de sa constitution en 2001 était de 62 395 000 € (voir paragraphe 45 ci-dessus). En contrepartie, la part variable de la redevance de concession versée par BSCA à la Sowaer était plafonnée à 883 689 euros pour 2002 ; ce plafond, indexé selon le tableau n°12 jusqu'en 2006, était ensuite fixe jusqu'en 2015 au niveau de 956 533 €¹¹⁴. Même si l'équilibre financier de la mise à disposition était évalué sur la durée de la convention restant à courir mi-2001 (soit 39 ans)¹¹⁵, le rapport entre 1) le coût financier pour la Région et la Sowaer de la construction et de la mise à disposition des seules infrastructures explicitement prévues par le plan d'affaires de 2001 et 2) le flux de redevances prévu de BSCA à la Sowaer, paraît donc manifestement disproportionné.
124. Sur la base des informations disponibles à ce stade, la redevance initialement définie dans le cadre de la sous-concession domaniale ne semble donc pas avoir été fixée de manière à assurer tant à la Région qu'à la Sowaer un rendement des moyens investis qui soit conforme aux exigences d'un opérateur de marché, compte tenu notamment des montants employés par la Région/ Sowaer pour financer, réaliser et entretenir ces investissements. A fortiori, cette redevance semble d'autant moins assurer un tel rendement qu'elle doit également rémunérer la mise à disposition des terrains par la Région, les services de toutes natures rendus à BSCA par la Sowaer, ainsi qu'assurer une rentabilité adéquate de cette activité.
125. De même, la révision du cadre contractuel entre la Région, la Sowaer et BSCA en 2006¹¹⁶ n'a pas corrigé le déséquilibre manifeste entre les obligations de la Région et de la Sowaer dans la mise à disposition des terrains et la réalisation des programmes d'investissements d'infrastructure, et les redevances versées par BSCA en rémunération de ces obligations. En effet, le plan d'entreprises 2006 de la Sowaer prévoit une révision du montant global du programme d'investissement, étendu jusqu'en 2010, à hauteur de plus 163 millions d'euros. En parallèle, la redevance effectivement payée par BSCA à la Sowaer a été portée de 956 532 euros en 2006 à 2 651 067 euros en 2007 (voir section 4.1.3 ci-dessus) par la convention de services de 2006.

¹¹³ Voir paragraphes 51 à 53.

¹¹⁴ Article 11.1 de la convention de sous-concession domaniale du 15 avril 2002. Cet article stipulait que « *les montants [seraient] revus à partir de 2015* ».

¹¹⁵ A titre d'ordre de grandeur, la durée maximale d'amortissement comptable de telles infrastructures est de 30 ans.

¹¹⁶ Convention de services du 4 avril 2006 entre la Sowaer et BSCA, applicable au 1^{er} janvier 2006, et avenant n°5 à la convention de concession de services de la Région à BSCA, en date du 10 mars 2006, voir paragraphes 55 et suivants.

126. La Commission estime donc à ce stade que la mise à disposition de terrains et d'infrastructures ainsi que la prestation de services dans le cadre d'un contrat de concession et de services selon des conditions ne permettant pas d'assurer la rentabilité des moyens investis, c'est à dire sans contrepartie adéquate, procure à BSCA un avantage économique sélectif susceptible de constituer une aide d'Etat.
127. Comme indiqué précédemment, la Région considère que la gestion des aéroports ne relevait pas d'une activité économique en 2000 au moment où, selon elle, les décisions d'investissements ont été prises. Elle n'a donc fourni aucun plan d'affaires visant à démontrer la rentabilité attendue, pour la région et/ou la Sowaer des investissements programmés au moment où les décisions contraignantes ont été prises pour la réalisation de chacun d'eux. La Commission note également que les rapports fournis à l'appui des décisions du Gouvernement semblent justifier l'intérêt de ces investissements par l'impact positif du développement de l'aéroport sur l'économie et l'emploi à Charleroi et sa région¹¹⁷. La Commission relève toutefois que, selon une jurisprudence constante, les considérations de développement régional ne peuvent être prises en compte pour l'application du test de l'investisseur en économie de marché¹¹⁸. La Commission en déduit, à ce stade, que les décisions – initiales et ultérieures – de la Région et de la Sowaer relatives à ces investissements ne reposent pas sur une étude de leur rentabilité dans le cadre d'un plan d'affaire. La Commission n'est donc pas en mesure d'apprécier si les investissements de la Région et de la Sowaer ont été rémunérés d'une autre manière, par exemple par l'augmentation de la valeur de la participation dans BSCA ou par les dividendes que BSCA aurait pu distribuer.
128. En outre, il apparaît que la partie fixe des redevances dues par BSCA à la Sowaer est prise en charge par le budget de la Région wallonne par le biais d'un subside annuel (voir paragraphe 54 ci-dessus et suivants). Cette prise en charge libère BSCA d'un coût qu'elle aurait normalement dû supporter et constitue donc, en tout état de cause, un avantage économique accordé par la Région à BSCA. Déduction faite de la partie fixe prise en charge par la Région, la redevance payée par BSCA apparaît d'autant moins susceptible d'assurer à la Région et à la Sowaer conjointement la rentabilité des investissements envisagés. La Belgique est également invitée à expliquer la différence entre montant mentionné dans leur réponse du 21 septembre 2011 et celui inscrit au budget pour l'année 2009 (voir paragraphe 59 ci-dessus).
129. Enfin, dans la mesure où les terrains de la zone aéroportuaire ne font pas partie des actifs apportés par la Région à la Sowaer, la Commission considère également que la rentabilité des moyens investis par la Région – en ce compris la valeur commerciale des terrains en question – est réduite à due concurrence.
130. La Commission aboutit par conséquent à la conclusion préliminaire qu'en mettant à disposition les terrains de la zone aéroportuaire, en réalisant et mettant à disposition les travaux d'infrastructure décrits ci-dessus, et en effectuant les prestations de services divers décrites ci-dessus, contre une redevance variable n'assurant pas la rentabilité des moyens investis, la Région et la Sowaer conjointement ne se sont pas comportées comme des investisseurs en économie de marché.

¹¹⁷ Note au Gouvernement wallon annexée à la décision du 8 novembre 2000, pages 9 et suivantes.

¹¹⁸ Affaires T-129/95, T-2/96 et T-97/96 *Neue Maxhütte Stahlwerke and Lech-Stahlwerke v Commission* [1999] ECR II-17, paragraphe 120

Prise en charge par la Région de certains services opérés par BSCA (voir section 4.1.4)

131. Comme indiqué au paragraphe 93 ci-dessus, la Commission considère que le financement de fonctions relevant des missions de sûreté et de l'ordre publics ou d'infrastructures qui y sont directement liées ne constitue pas une aide d'État. Il en va de même du financement de services d'intérêt économique général répondant aux critères de l'arrêt Altmark¹¹⁹. En revanche, elle considère que le financement de fonctions indissociables de l'activité économique normale d'exploitation d'un aéroport telle que l'entretien et la réparation des infrastructures exploitées commercialement est susceptible, le cas échéant, de constituer une aide d'Etat.
132. En ce qui concerne le financement des frais repris sous la désignation générique de « *service incendie et entretien* », la Commission considère à ce stade, à défaut de détail concernant les opérations, équipements, personnels et autres frais couverts, que ces frais relèvent de la gestion journalière de l'aéroport. Par conséquent, leur prise en charge par la Région, par le biais de subsides inscrits à son budget, soulage BSCA d'un coût qu'elle devrait normalement supporter, lui conférant ainsi un avantage sélectif par rapport aux autres entreprises belges - en particulier les gestionnaires des autres aéroports belges - qui elles, doivent, le cas échéant, supporter ces coûts.
133. La Belgique est invitée à fournir le détail des frais repris au titre de service incendie et entretien pour chaque année depuis 2001.
134. De même, en ce qui concerne le financement des frais liés aux missions transférées en 2008 à BSCA (voir paragraphes 66 ci-dessus et suivants), assimilées par la Région à des missions de sécurité et de sûreté¹²⁰, la Commission considère à ce stade que la Région confère un avantage sélectif à BSCA en la soulageant de coûts qu'elle devrait normalement supporter, dans la mesure où les activités en cause ne relèvent pas de l'exercice de prérogatives de puissance publique (voir section 5.1.1.3 ci-dessus).
135. La Commission invite les autorités belges à expliquer le cadre juridique, opérationnel et financier de la prise en charge de ces missions directement par la Région avant 2008, à fournir le détail annuel des versements de la Région à BSCA au titre de ces missions, ainsi qu'à expliquer, pour la période postérieure au transfert des missions à BSCA, les modalités de la gestion de ces missions et les transferts financiers entre la Région, BSCA et sa filiale commune avec la Région BSCA Security.

Aide à BSCA : Augmentation du capital de BSCA par la Sowaer

136. À cet égard, il convient de noter que « *les capitaux qui sont mis à la disposition d'une entreprise, directement ou indirectement, par l'État, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État* »¹²¹.

¹¹⁹ Arrêt de la Cour de Justice du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg, Rec.2003, p.I-7747.

¹²⁰ L'avenant n°6 à la convention de concession de 1991, en date du 15 janvier 2008 prévoit en son article 7 que la Région prendra à sa charge pour 2008 et 2009 « l'ensemble des coûts des services liés à la sécurité du trafic au sol et du site aéroportuaire, au suivi et à l'enregistrement des vols, à la planification des vols prévisionnels, au Marshaling et à la sûreté. » A partir de 2010 cette compensation est indexée sur la base de celle de 2009.

¹²¹ Arrêt « Stardust Marine » du 16 mai 2002, point 69.

137. La Commission considère, à ce stade, que l'augmentation de capital confère un avantage économique dans la mesure où cette augmentation ne correspondait pas, au moment où elle a été décidée, au comportement attendu d'un investisseur avisé en économie de marché. En d'autres termes, cette augmentation de capital pourrait constituer une aide d'Etat si les perspectives financières de BSCA, à l'époque où l'augmentation de capital a été décidée, ne promettaient pas un rendement raisonnable des capitaux investis dans une perspective de long terme.
138. Dans la décision d'ouverture du 11 décembre 2002, la Commission a exprimé des doutes quant aux perspectives réelles de rentabilité pour l'aéroport telles que présentées dans le plan d'affaires de BSCA établi en 2001. Comme développé ci-dessous, la Commission considère que ces doutes sont renforcés par le constat que BSCA n'a pas supporté le coût des infrastructures mises à sa disposition et des services divers rendus par la Sowaer. Par conséquent, la Commission estime à ce stade que tenant compte de ces coûts additionnels, un investisseur avisé en économie de marché n'aurait pas investi dans l'augmentation de capital de BSCA.

5.1.3. Utilisation de ressources d'Etat et imputabilité des mesures à l'Etat

139. Les ressources dont dispose la Région wallonne en tant que subdivision de l'Etat belge¹²², constituent des ressources d'Etat. Pour cette même raison, les décisions prises par la Région wallonne sont imputables à l'Etat.
140. De même, la Sowaer étant détenue et contrôlée à 100% par la Région wallonne, les ressources dont elle dispose pour assurer les missions qui lui ont été assignées par la Région constituent des ressources d'Etat. Dans le cas présent, ces ressources sont mises à disposition de la Sowaer sous la forme de fonds propres apportés ou contrôlés par la Région, de subsides, de fonds prêtés par la Région ou d'autres organismes publics (Igretec notamment) ou de garanties accordées par la Région sur des emprunts et des produits financiers souscrits par la Sowaer.
141. Par conséquent, pour autant que les mesures prises par la Sowaer en rapport avec BSCA constituent des avantages économiques, ces avantages semblent avoir été accordés au moyen de ressources d'Etat.
142. Quant à l'imputabilité à l'Etat des décisions prises par la Sowaer dans le cadre des mesures décrites ci-dessus, la Commission estime, à ce stade, qu'elle peut être établie sur la base des éléments suivants :
- La Sowaer a été créée par la région wallonne, en vue de lui assigner ou lui déléguer un certain nombre de missions ;
 - Entre autres missions, la Sowaer est chargée par la Région de réaliser pour son compte et sous son contrôle, les programmes d'investissements et les programmes environnementaux approuvés par le Gouvernement wallon.
 - la Sowaer étant détenue et contrôlée à 100% par la Région wallonne, le Conseil d'Administration est constitué uniquement de représentants de la Région ; il ressort des rapports annuels de la Sowaer que les décisions concernant les investissements sont prises par le Conseil d'Administration ;

¹²² Arrêt du Tribunal du 12 mai 2011 dans les affaires jointes T-267/08 et T-279/08, Région Nord-Pas-de-Calais, non encore publié, point 108.

- La Sowaer gère pour le compte de la Région wallonne les participations financières dans les sociétés gestionnaires et ce, afin de garantir la participation publique dans les sociétés de gestion et la conformité de leur stratégie par rapport aux grandes lignes définies par le Gouvernement wallon¹²³.

5.1.4. *Distorsion de la concurrence et affectation des échanges*

143. BSCA est, en tant que gestionnaire de l'aéroport de Charleroi, en concurrence avec les autres plates-formes aéroportuaires desservant la même zone de chalandise. À ce titre, la Commission observe notamment que l'aéroport de Zaventem se trouve à 70 km par la route, celui de Liège à 78 km, celui de Lille-Lesquin à 121 km, et celui de Maastricht-Aachen à 126 km. Le site Internet de BSCA confirme également que l'aéroport de Charleroi « *se situe à 45 minutes du centre de Bruxelles, au sud des Pays-Bas, au nord-ouest de la France, du Luxembourg et à l'ouest de l'Allemagne, à 2 heures de route de grandes villes telles que Cologne, Paris et Amsterdam* » et que sa zone de chalandise « *compte 5 millions de passagers potentiels à moins d'une heure de route et plus de 15 millions à moins de deux heures de route.* »¹²⁴
144. Une aide octroyée à BSCA par le biais des mesures décrites ci-dessus risque donc de fausser la concurrence. Le marché des prestations aéroportuaires étant un marché ouvert à la concurrence intra-UE, l'aide risque aussi d'affecter les échanges entre les États membres.

5.1.5. *Conclusion sur l'existence d'aide à BSCA*

145. Au vu de ce qui précède, la Commission estime à ce stade que toutes les mesures décrites ci-dessus constituent des aides d'Etat dont la compatibilité doit être évaluée au regard des exceptions prévues par l'article 107, paragraphes 2 et 3 TFUE.

5.2. Existence d'une aide à Ryanair

5.2.1. *Notion d'entreprise au sens de l'article 107 du TFUE*

146. Dans la mesure où elle consiste à offrir des biens et services sur un marché libéralisé, l'activité des compagnies aériennes est une activité économique.

5.2.2. *Avantage économique spécifique et principe de l'investisseur avisé en économie de marché*

5.2.2.1. Conditions d'accès aux services de l'aéroport selon les Accords de 2001

147. Comme indiqué dans la section 5.1, la Commission considère à ce stade que BSCA a bénéficié de mesures susceptibles de constituer des aides d'Etat.

¹²³ Site internet de la Sowaer <http://www.sowaer.be/sowaer.php?cat=1&sscat=2> (dernière consultation le 6/01/2012).

¹²⁴ <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/localisation-et-bassin-dattraction/index.html>

148. La Commission considère également, à l'issue de l'examen préliminaire des informations à sa disposition, que BSCA – conjointement avec la Région – est susceptible d'avoir à son tour concédé un avantage économique à Ryanair, dans le cadre des Accords de 2001.
149. La jurisprudence de la Cour de justice¹²⁵ impose à la Commission d'évaluer tout d'abord si le bénéficiaire présumé paie un prix de marché pour les services aéroportuaires de l'aéroport de Charleroi. Si les mesures en cause correspondaient à un tel prix de marché, Ryanair ne bénéficierait alors d'aucun avantage.
150. En l'espèce, Ryanair propose comme comparateurs les aéroports de Glasgow Prestwick et de Liverpool John Lennon. La Commission nourrit néanmoins de forts doutes sur la pertinence de ces deux comparateurs pour évaluer la situation de l'aéroport de Charleroi, dans la mesure où la structure de revenus de l'aéroport de Glasgow Prestwick repose largement sur le fret, absent à Charleroi. De plus, les deux aéroports auraient reçu des financements publics au cours des dernières années.
151. Par ailleurs, la Commission s'interroge sur l'opportunité et la faisabilité éventuelle d'utiliser également des aéroports au sein de la même zone de chalandise pour permettre l'évaluation des conditions normales de marché pour l'aéroport de Charleroi. Elle invite les autorités belges et les tiers intéressés à préciser et à commenter ce point.
152. Néanmoins, aux termes de l'arrêt Chronopost susmentionné, en l'absence de toute possibilité de comparer la situation de l'autorité octroyant les mesures en causes avec celle d'un groupe privé d'entreprises n'opérant pas dans un secteur réservé, la Commission doit apprécier les « conditions normales de marché » par rapport à des éléments objectifs et vérifiables. L'étude des coûts encourus par BSCA dans la prestation des services aéroportuaires en cause peut participer à cette appréciation.
153. La Commission considère que la compagnie Ryanair pourrait notamment bénéficier d'un avantage si sa contribution aux revenus de l'aéroport était insuffisante pour garantir une couverture adéquate des coûts liés aux services rendus par l'aéroport.
154. A ce sujet, la Commission estime qu'en raison de l'application du principe de la caisse unique (single till) dans le cadre de la gestion de l'aéroport de Charleroi, elle prendra en compte tant les revenus aéronautiques (redevances aéroportuaires et assistance en escale avant 2005¹²⁶) que les revenus induits par l'activité non aéronautique de l'aéroport (concession Horeca, commerces, parkings, navette, etc.).
155. Au stade de l'ouverture de procédure de 2002, la Commission avait émis des doutes sur le plan d'affaires de 2001 et les conditions d'accueil de Ryanair dans le cadre des Accords de 2001. Pour la période de validité de ces accords, c'est-à-dire jusqu'à l'entrée en vigueur le 13 février 2004 de l'arrêté ministériel du 11 juin 2004, mentionné à la section 4.2.1 ci-dessus, la Commission considère pour l'instant que ces doutes sont renforcés et qu'un avantage économique – supplémentaire à celui identifié dans la décision d'ouverture de 2002 aurait pu être accordé à Ryanair. En effet, la situation financière décrite dans le plan d'affaires 2001 reposait, semble-t-il, sur l'existence

¹²⁵ Arrêt Chronopost, affaires jointes C-83/01 P, C-93/01 P et C-94/01 P [2003] I-6993, point 38.

¹²⁶ La directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté fixe un seuil de 2 millions de passagers pour l'ouverture du marché de l'assistance en escale ; ce seuil a été atteint pour la première fois en 2004.

d'aides potentielles concédées par la Région / la Sowaer à BSCA et consistant en l'absence de rémunération adéquate par BSCA des services prestés et ressources investies par la Région et la Sowaer.

156. La Commission ne peut exclure à ce stade que la Région / BSCA ait accordé un avantage économique spécifique à Ryanair sous la forme de redevances réduites, insuffisantes pour assurer une couverture adéquate des coûts liés aux services rendus par l'aéroport à Ryanair. Dans ces circonstances, les conditions offertes par la Région / BSCA à Ryanair dans le cadre des Accords de 2001 n'auraient semble-t-il pas été offertes par un opérateur privé.

157. La Commission invite les autorités belges et les tiers intéressés à commenter ce point.

5.2.2.2. Lettre de 2004 et cadre commercial provisoire (section 4.2.1 ci-dessus)

158. La Commission constate que le cadre économique et commercial octroyé par BSCA à Ryanair aux termes la Lettre de 2004 conduit à des flux financiers identiques à ceux prévus sous l'empire du Contrat de 2001, à l'exception des incitants « *one-shot* » et des aides au démarrage.

159. Les autorités belges ont indiqué dans leur lettre du 14 juillet 2011 que « *Ryanair ne bénéficie d'aucun soutien marketing ou autre avantage financier de BSCA ou de la Wallonie à titre de mesure incitative à son développement à l'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud depuis la fin le 31 mars 2006 des aides au démarrage gérées par Promocy* ». Dans le même courrier, les autorités belges affirment que « *seules les aides au démarrage, qualifiées comme telles par la Commission, ont été octroyées et ce dans le strict respect des conditions imposées par la Commission*¹²⁷ ».

160. En effet, aux termes du Contrat de 2001, resté en vigueur jusqu'à aujourd'hui, BSCA s'engageait à payer 160 000 euros à Ryanair pour l'ouverture de chaque nouvelle ligne, à titre de contribution aux coûts liés à l'ouverture de nouvelles lignes. La Décision finale de 2004 avait déclaré que cette mesure était une aide compatible avec le Traité conditionnellement au respect d'un ensemble de critères consolidés ultérieurement au point 79 des lignes directrices de 2005.

161. De plus, la Belgique a indiqué dans sa lettre du 13 septembre 2004 son intention de mettre en place un régime d'aides au démarrage de nouvelles lignes respectant les exigences de la Commission.

162. La Commission s'interroge donc sur l'éventuelle poursuite du versement de soutiens au démarrage après 2004, et invite la Belgique à préciser les modalités temporelles et financières d'une éventuelle poursuite de ces versements. Le cas échéant, elle invite les autorités belges à justifier de la conformité de ces versements éventuels avec les critères énoncés au point 79 des lignes directrices de 2005.

163. La Commission invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.

164. En suivant *mutatis mutandis* le raisonnement développé à la section 5.2.2.1 ci-dessus, la Commission estime ne pas disposer d'assez d'informations pour pouvoir conclure à ce stade sur le respect par la Région et BSCA du PIEM dans l'octroi des conditions de

¹²⁷ Réponse des autorités belges du 14 juillet 2011 à la question 23 b)

la Lettre de 2004. En particulier, la Commission ne dispose pas à ce stade de plan d'affaires ou de tout autre document objectif et vérifiable analysant la rentabilité de cette décision pour BSCA. Les autorités belges n'ont notamment pas présenté ce qu'elles estimaient être les alternatives possibles à la continuation du cadre commercial existant entre BSCA et Ryanair jusqu'alors.

165. Les autorités belges ont indiqué¹²⁸ à cet égard que BSCA pouvait démontrer que les conditions octroyées à Ryanair étaient en adéquation avec les coûts qu'elle supporte, et que les décisions commerciales ultérieures à la Décision finale de 2004 ne concédaient en conséquence aucun avantage à Ryanair. La Commission invite la Belgique à fournir les éléments de nature à appuyer cette position.
166. En particulier, hormis les conditions générales applicables à toutes les compagnies telles que décrites à la section 4.2.1, la Commission ne dispose pas d'informations concernant l'existence de conditions contractuelles, opérationnelles et financières particulières aux activités des autres compagnies aériennes présentes sur l'aéroport de Charleroi pendant la période considérée (2001-2010 et au-delà).
167. La Commission ne saurait par conséquent exclure que la Région / BSCA, par la Lettre de 2004, octroie un avantage économique sélectif à Ryanair. Elle invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.

5.2.2.3. Avenant de 2005 aux Accords de 2001 (section 4.2.2 ci-dessus)

168. Sur la base de la comparaison des redevances applicables à Ryanair sous l'empire du Contrat de 2001 (voir tableau 7 ci-dessus) avec les conditions de la Lettre de 2004 détaillées ci-dessus d'une part, et de l'Avenant de 2005 d'autre part (voir tableau 15 ci-dessus), la Commission constate tout d'abord que BSCA continue par ce dernier accord à offrir globalement les mêmes conditions tarifaires à Ryanair qu'auparavant, à l'exception de l'année 2007 pour laquelle une augmentation des redevances de [...] par passager partant est constatée.
169. En ce qui concerne le caractère sélectif des nouveaux tarifs, les autorités belges indiquent que le tarif des redevances d'atterrissage en vigueur depuis avril 2006 permet à toutes les compagnies de bénéficier de rabais en fonction du volume de passagers au départ de Charleroi. La Commission s'interroge néanmoins sur les modalités d'application aux différentes compagnies utilisant l'aéroport de Charleroi des charges dont la tarification n'est pas publique : l'Avenant de 2005 fait ainsi état d'une charge libellée « [...] » qui semble spécifique à Ryanair. La Commission invite la Belgique à préciser l'assiette et les modalités d'application de ces charges, et, le cas échéant, les coûts qu'elles ont vocation à couvrir.
170. En particulier, la Commission s'interroge sur le caractère transparent et non-discriminatoire de la tarification des prestations d'assistance en escale résultant de l'Avenant de 2005. En effet, contrairement aux charges aéroportuaires, les prestations d'assistance en escale ne font pas l'objet d'un barème public ; dans le contexte de l'assujettissement de l'aéroport de Charleroi aux obligations imposées par la directive¹²⁹ sur l'assistance en escale, la Commission invite par conséquent les autorités belges à

¹²⁸ Réponse des autorités belges du 21 septembre 2011.

¹²⁹ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

expliciter les modalités (opérateurs d'assistance en escale présents, gestion des équipements communs, comptabilité séparée de l'activité pour BSCA, etc.) de la gestion de l'assistance en escale sur l'aéroport.

171. Enfin, les autorités belges ont indiqué¹³⁰ que certaines liaisons aériennes depuis Charleroi avaient bénéficié d'aides tombant sous l'empire du règlement sur les aides *de minimis*¹³¹. La Commission invite les autorités belges à fournir le détail des versements en cause.
172. La Commission ne remet a priori pas en cause la possibilité d'établir un tarif différencié par aéroport, ni celle d'établir un tarif dégressif en fonction du nombre de passagers transportés par les compagnies aériennes. Toutefois, elle estime que, pour ne pas introduire de discrimination ou d'avantage sélectif et pour correspondre au comportement d'un opérateur en économie de marché, le schéma de dégressivité du tarif devrait garantir que chaque compagnie bénéficie d'un tarif adapté à sa situation tenant compte, notamment des infrastructures et services offerts par l'aéroport, des économies d'échelle réalisées sur les coûts du service rendu et des revenus non aéronautiques générés par les passagers transportés.
173. La Commission considère ne pas disposer des informations nécessaires pour déterminer dans quelle mesure, tenant compte de ces éléments, le nouveau tarif dégressif offre un traitement équitable à toutes les compagnies aériennes.
174. En suivant *mutatis mutandis* le raisonnement développé à la section 5.2.2.1 ci-dessus, la Commission ne peut conclure à ce stade sur le respect par la Région et BSCA du PIEM dans la conclusion de l'Avenant de 2005. En particulier, la Commission ne dispose pas à ce stade de plan d'affaires ou de tout autre document analysant la rentabilité de l'Avenant de 2005 pour BSCA.
175. La Commission ne saurait par conséquent exclure que l'Avenant de 2005 octroie un avantage économique sélectif à Ryanair. Elle invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.

5.2.2.4. Avenant de 2010 au Contrat de 2001 (section 4.2.3 ci-dessus)

176. La réduction de la redevance PMR semble conférer un avantage économique sélectif à Ryanair dans la mesure où cette redevance est payée par toutes les compagnies aériennes présentes à Charleroi et que, selon les informations à disposition de la Commission, seule Ryanair bénéficie de réductions. À ce stade, la Commission ne dispose par ailleurs pas d'information permettant de conclure que la réduction du montant facturé pour les prestations d'assistance en escale à concurrence de [...] c€/passager pour un seul opérateur correspondrait au comportement d'un opérateur avisé en économie de marché. Compte tenu des arguments développés au sujet des redevances d'atterrissage et d'assistance en escale, elle considère donc pour l'instant que cette réduction supplémentaire des charges aéroportuaires et d'assistance en escale confère à Ryanair un avantage économique sélectif.
177. La Commission invite la Belgique et les tiers intéressés à commenter ce point.

¹³⁰ Lettre des autorités belges du 14 juillet 2011, point 28.

¹³¹ Règlement n° 1998/2006, JO L 379 du 28 décembre 2006.

5.2.2.5. Cession des parts de BSCA dans Promocy à Ryanair (section 4.2.4 ci-dessus)

178. Sur la base des informations à sa disposition, la Commission constate que la cession de 50% des parts de la joint-venture a été effectuée au 31 mars 2010 à la valeur historique des actions, soit 31 100 euros. La Commission constate que, le montant effectif de la cession paraît particulièrement faible au regard des capitaux propres de Promocy au 31 mars 2009, qui s'élevaient à 350 076 euros¹³².
179. A cet égard, la Commission n'a pas connaissance de la perception par BSCA de dividendes ou d'autres flux financiers en provenance de Promocy. Elle invite les autorités belges à confirmer ou infirmer ces informations.
180. La Commission ne saurait donc exclure à ce stade que la cession n'ait conféré un avantage sélectif à Ryanair via la sous-évaluation éventuelle du prix de vente des actions. Elle invite donc les autorités belges à fournir tout renseignement utile pour l'appréciation de cette décision, et notamment les informations comptables ou les rapports d'expertise permettant de justifier le choix du prix historique pour valoriser cette participation.

5.2.3. Utilisation de ressources d'Etat

181. Les mesures décrites aux sections 5.2.2.2 et 5.2.2.3 ci-dessus ont été octroyées par BSCA à Ryanair par l'Arrêté ministériel du 11 juin 2004 et l'Avenant de 2005 aux Accords de 2001 en date du 9 décembre 2005. Les mesures décrites à la section 5.2.2.4 ci-dessus ont été accordées à Ryanair par l'Avenant de 2010, en date du 6 décembre 2010. Enfin, selon les informations à disposition de la Commission, les mesures décrites à la section 5.2.2.5 ci-dessus ont été accordées à Ryanair au début de l'année 2010.
182. En 2004, BSCA était contrôlée à 76,54% par des entreprises contrôlées directement par la Région (la Sowaer et Sogepa¹³³). Le pourcentage du capital détenu par des entreprises publiques s'élevait même à 98,01% (Sambrinvest¹³⁴ et Igretec¹³⁵). La proportion de détention publique directe est tombée à 50,21 % lors de l'entrée au capital de BSCA du consortium Belgian Airports en 2009, et s'est maintenue à ce niveau au moins jusqu'à fin 2010. La Commission considère par conséquent que BSCA est demeurée une entreprise publique au moins jusqu'à la fin 2010 au sens de l'article 2 de la directive 2006/111/EC sur la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques¹³⁶.
183. Comme indiqué au paragraphe 26 ci-dessus, la Commission ne dispose pas d'information précise sur les éventuelles modifications de l'actionnariat de BSCA survenues en 2011. Cependant, les statuts de 2003 accordent une part de contrôle à des actionnaires publics (dits de catégorie A). Sur la base de cet élément, la Commission

¹³² Comptes annuels 2009 de BSCA, annexe C.5.5.1 (p.18).

¹³³ La Région Wallonne détient 100% du capital de la Sogepa.

¹³⁴ Sambrinvest est détenue à 50% par la Région wallonne.

¹³⁵ La société Igretec est une intercommunale présidée par le Ministre-Président de la Région wallonne, qui participe au développement et à la reconversion de Charleroi au travers du développement de l'aéroport, de l'aéropole voisin, et de l'aménagement des zones industrielles.

¹³⁶ JO L 318 du 17.11.2006, page 17

considère donc à ce stade que BSCA est demeurée une entreprise publique au sens de la directive susmentionnée jusqu'à présent.

184. Aux termes d'une jurisprudence constante, il n'y a pas lieu de distinguer entre les cas où l'aide est accordée directement par l'État (la Région wallonne), et ceux où elle est accordée par des organismes publics ou privés que l'État institue ou désigne en vue de gérer l'aide (ici BSCA)¹³⁷. De plus, comme la Cour l'a rappelé dans l'affaire Stardust¹³⁸, l'article 107, paragraphe 1, du TFUE englobe tous les moyens pécuniaires que les autorités publiques peuvent effectivement utiliser pour soutenir des entreprises, que ces moyens appartiennent ou non de manière permanente au patrimoine de l'État. En conséquence, même si les sommes correspondant à la mesure en cause ne sont pas de façon permanente en possession du Trésor public, le fait qu'elles restent constamment sous contrôle public, et donc à la disposition des autorités nationales compétentes, suffit pour qu'elles soient qualifiées de ressources d'État.
185. La Commission considère par conséquent à ce stade que les ressources qui ont servi à financer les avantages octroyés à Ryanair entre 2004 et 2010 sont des ressources d'État.

5.2.4. *Imputabilité des mesures à l'Etat*

186. La jurisprudence de la Cour souligne¹³⁹ que même le seul fait qu'une entreprise publique soit sous contrôle étatique ne suffit pas pour imputer des mesures prises par celle-ci à l'État. Il appartient donc à la Commission d'examiner si en l'espèce, il existe un faisceau d'indices suffisant pour affirmer ou exclure l'imputabilité des mesures en cause à l'État.¹⁴⁰
187. Le mode d'organisation de BSCA, selon ses statuts de juin 2001, réserve le contrôle de la société aux actionnaires de catégorie A, c'est-à-dire à la Région et à ses sociétés spécialisées. La très grande majorité des membres du Conseil d'administration sont choisis par les actionnaires de catégorie A, et l'influence de ces actionnaires publics se décline aussi dans la composition du comité de direction.
188. De plus, comme indiqué au paragraphe 23 ci-dessus, les différents actionnaires publics de BSCA ont constitué sous l'égide de la Région un pacte d'actionnaires en vue de coordonner leur action au sein de BSCA, tant à l'assemblée générale qu'au conseil d'administration et au comité de direction.

¹³⁷ voir notamment arrêts du 22 mars 1977, Steinike & Weinlig, 78/76, Rec. p. 595, point 21; du 30 janvier 1985, Commission/France, 290/83, Rec. p. 439, point 14; du 2 février 1988, Van der Kooy e.a./Commission, 67/85, 68/85 et 70/85, Rec. p. 219, point 35, et du 21 mars 1991, Italie/Commission, C-305/89, Rec. p. I-1603, point 13.

¹³⁸ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, France / Commission, Rec. 2002 p. I-4397, point 37.

¹³⁹ Arrêt de la Cour du 16 mai 2002 dans l'affaire C-482/99, France / Commission, Rec. 2002 p. I-4397, point 52.

¹⁴⁰ Ibid., point 55.

189. Enfin, le Gouvernement wallon apparaît intervenir directement dans la gestion opérationnelle et stratégique de BSCA depuis la négociation des accords avec Ryanair en 2001 jusqu'à maintenant¹⁴¹.
190. Sur la base de l'ensemble des éléments ci-dessus, la Commission considère qu'elle ne peut exclure à ce stade que les mesures en cause soient imputables à la Région Wallonne. La Commission invite la Belgique et les parties tierces intéressées à commenter ce point.

5.2.5. *Distorsion de la concurrence et affectation des échanges*

191. Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide. Selon une jurisprudence constante¹⁴², pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.
192. Depuis l'entrée en vigueur du troisième volet de libéralisation du transport aérien le 1^{er} janvier 1993¹⁴³, rien n'empêche les transporteurs aériens communautaires d'opérer des vols sur les liaisons intra-communautaires et de bénéficier de l'autorisation de cabotage illimitée. Ainsi que la Cour l'a affirmé : « *Dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents Etats membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les Etats membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrents d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations* »¹⁴⁴.
193. Dans les lignes directrices, la Commission a affirmé que « *les incitations financières au démarrage... accordent des avantages aux compagnies bénéficiaires et peuvent donc créer directement des distorsions entre compagnies dans la mesure où elles abaissent les coûts d'exploitation des bénéficiaires. Elles peuvent aussi indirectement affecter la concurrence entre aéroports en aidant les aéroports à se développer, voire en incitant une compagnie à « se délocaliser » d'un aéroport à un autre et à transférer une ligne d'un aéroport communautaire à un aéroport régional. Elles sont dès lors normalement constitutives d'aide d'État et doivent être notifiées à la Commission* » (paragraphe 77 et 78).
194. La Commission considère donc à ce stade que les mesures en cause risquent de fausser la concurrence et d'affecter les échanges au sein de l'Union européenne.

¹⁴¹ Voir l'article « [Brussels Airlines pourrait venir à Charleroi](http://www.air-journal.fr/2011-11-27-brussels-airlines-pourrait-venir-a-charleroi-539939.html) » dans Air Journal, 27.11.2011 (<http://www.air-journal.fr/2011-11-27-brussels-airlines-pourrait-venir-a-charleroi-539939.html>) (Dernière consultation le 16/01/2012).

¹⁴² Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

¹⁴³ Règlements du Conseil (CEE) n° 2407/92, n° 2408/92 et n° 2409/92, JO L 240 du 24.8.1992.

¹⁴⁴ Voir notamment l'arrêt de la CJCE du 21.03.1991, *Italie/Commission*, C-305/89, Rec. 1991, p. I-1603.

5.2.6. Conclusion sur les aides à Ryanair

195. Pour l'ensemble des raisons évoquées ci-dessus, la Commission ne saurait à ce stade exclure que les conditions d'accès aux services aéroportuaires offertes par BSCA, la Lettre de 2004, l'Avenant de 2005, l'Avenant de 2010 et la cession des parts de BSCA dans Promocyt contiennent des éléments d'aides d'Etat à Ryanair.

5.3. Compatibilité avec le marché intérieur des aides à BSCA

196. Les lignes directrices de 2005 stipulent que «la Commission examinera la compatibilité de toute aide au financement des infrastructures aéroportuaires ou d'aide au démarrage octroyée sans son autorisation et donc en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité sur la base des présentes lignes directrices si l'aide a commencé d'être octroyée après leur publication au Journal officiel de l'Union européenne. Dans les autres cas, elle fera l'examen sur la base des règles applicables au moment du début de l'octroi de l'aide¹⁴⁵».

197. Les aides potentielles identifiées dans la présente décision portent sur la période entre 2001 et 2015. Entre 2001 et la date de la présente décision, le trafic à l'aéroport de Charleroi s'est fortement développé de telle sorte que l'aéroport est passé par différentes catégories telles qu'identifiées dans les lignes directrices de 2005 : petit aéroport régional (catégorie D) en 2001, grand aéroport régional (catégorie C) de 2002 à 2009 et aéroport national (catégorie B) depuis 2010.

5.3.1. Mise à disposition des infrastructures

198. Étant donné que le développement et la mise à disposition des infrastructures par la Région wallonne / la Sowaer est antérieure à la publication des lignes directrices de 2005, la Commission doit donc en principe apprécier ces mesures directement sur la base de l'article 107 (3) (c) du TFUE, en tenant compte de la pratique décisionnelle de la Commission à cet égard.

199. La Commission rappelle toutefois qu'en matière d'aides octroyées aux gestionnaires d'aéroport, les règles établies par les lignes directrices de 2005 résultent de la pratique décisionnelle antérieure de la Commission. Dès lors, indépendamment de la date à laquelle elles ont été accordées, les mesures d'aide potentielle au financement des infrastructures aéroportuaires en cause pourront être déclarées compatibles si les conditions suivantes sont satisfaites :

- la construction et l'exploitation de l'infrastructure répondent à un objectif d'intérêt général clairement défini (développement régional, accessibilité...);
- l'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé;
- l'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme, notamment au regard de l'utilisation des infrastructures existantes;
- l'accès à l'infrastructure est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire ;

¹⁴⁵ Paragraphe 85 des lignes directrices de 2005.

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

5.3.1.1. Objectif d'intérêt général clairement défini

200. Comme indiqué au paragraphe 127 ci-dessus, les rapports fournis à l'appui des décisions du Gouvernement semblent justifier l'intérêt de ces investissements par l'impact positif du développement de l'aéroport sur l'économie et l'emploi à Charleroi et sa région¹⁴⁶. Face à la problématique de reconversion de l'ancien bassin industriel de la région de Charleroi, le site aéroportuaire y est identifié comme un nouveau pôle de développement intégrant recherche et développement, secteurs de pointe et ouverture à l'économie européenne. La note du Ministre au Gouvernement précise : « *Au travers de sa déclaration de politique régionale approuvée le 15 juillet 1999, le Parlement wallon reconnaît que les aéroports régionaux constituent des pôles de développement économiques et de création d'emploi importants pour la région wallonne qu'il convient d'envisager tant sous l'angle économique qu'environnemental ainsi que sous l'angle du transport. Les principaux objectifs sont :*

- *d'apporter un soutien particulier au développement d'activités économiques par préférence en synergie avec les activités aéroportuaires (...) pour que la mission publique de bâtisseur d'infrastructure soit relayée par l'initiative privée, génératrice d'emplois ;*
- *d'œuvrer à une intégration stratégique des activités aéroportuaires dans les autres réseaux de transport de personnes et de marchandises ;*
- (...)
- *d'intensifier la protection de l'environnement et la lutte contre les nuisances sonores. l'aéroport.*

(...) Il importe dès lors pour permettre à l'aéroport de jouer son rôle de levier économique régional de le doter d'une infrastructure complète dans le cadre d'un plan global de développement. »

201. La note susmentionnée synthétise également le résultat de plusieurs études réalisées en vue d'orienter la politique de développement des aéroports wallons. L'étude réalisée par Tractebel fournit une évaluation des retombées économiques et des emplois générés pour des objectifs de 1 millions et 2 millions de passagers.

202. Le développement des infrastructures aéroportuaires à Charleroi semble avoir contribué à l'ouverture du ciel européen ainsi qu'à la cohésion économique et au développement régional du Hainaut. La Commission considère à ce stade que l'objectif d'intérêt général était clairement défini.

5.3.1.2. L'infrastructure est nécessaire et proportionnée à l'objectif fixé

203. Afin de déterminer dans quelle mesure les investissements effectués sur le site de Charleroi apparaissent nécessaires et proportionnés, la Commission doit se placer à l'époque où ils ont été décidés. Comme indiqué précédemment, la Commission estime que les décisions contraignantes relatives aux différents investissements n'ont pas été

¹⁴⁶ Note au Gouvernement wallon annexée à la décision du 8 novembre 2000, pages 9 et suivantes.

prises le 20 juillet ou le 8 novembre 2000 comme le soutiennent les autorités belges, mais ultérieurement et de manière échelonnée sur plusieurs années.

204. À ce sujet, les études mentionnées à la section précédente présentent deux scénarii reposant sur un trafic de [...] de passagers. Une marge supplémentaire sur ces trafics apparaît raisonnable en vue de permettre à d'autres compagnies de s'installer ou se développer à Charleroi. À ce propos, la Commission note que la capacité initialement prévue pour une nouvelle aérogare était de 3 millions de passagers¹⁴⁷. En revanche, la réalisation d'investissements en vue d'augmenter la capacité de l'aéroport à plus de [...] de passagers ne semblait donc pas, dans le contexte de l'époque, proportionnée. En outre, la société Ryanair a confirmé¹⁴⁸ que le nombre de vols et de passagers résultant des accords de 2001 pouvait être traité à Charleroi dans le cadre de l'infrastructure existante.
205. En revanche, la Commission constate que le plan d'investissement envisagé en novembre 2000 prévoit la réalisation modulaire de certaines infrastructures – notamment la nouvelle aérogare – en fonction des besoins résultant des développements futurs de l'activité de l'aéroport¹⁴⁹.
206. La Commission ne dispose toutefois pas d'informations suffisamment détaillées (par exemple les projections sur lesquelles la Région s'est basée) pour évaluer la nécessité de réaliser chacun des investissements (supplémentaires) du plan pour atteindre les objectifs d'intérêt général identifiés ci-dessus. Elle exprime donc des doutes quant à la nécessité et à la proportionnalité des investissements en infrastructure en cause.

5.3.1.3. L'infrastructure offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme

207. A ce stade et dans le cas d'espèce, la Commission considère que les perspectives d'utilisation de l'infrastructure en novembre 2000 étaient satisfaisantes pour justifier la construction d'infrastructures d'une capacité permettant l'accueil de [...] de passagers avec, le cas échéant, une marge supplémentaire raisonnable. La nouvelle aérogare initialement prévue pour 3 millions de passagers pourrait répondre à ce critère. Il semble en revanche que, sur la base des informations dont la Région disposait à l'époque, les perspectives d'utilisation d'infrastructures permettant l'accueil de [...] de passagers ne justifiaient pas de tels investissements. La Commission invite la Belgique à lui fournir les perspectives d'utilisation des infrastructures sur lesquels la Région s'est basée pour décider d'accroître la capacité de l'aéroport au-delà de 5 millions de passagers.

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

208. L'aéroport a été, pendant la période examinée, utilisé par différentes compagnies aériennes¹⁵⁰. Toutefois, au vu des différences dans les montants des redevances à payer par les différentes compagnies aériennes utilisant l'aéroport, la Commission n'est pas à

¹⁴⁷ Décision d'ouverture du 11 décembre 2002, paragraphe 18

¹⁴⁸ Réponse de Ryanair (p.13) du 30/09/2011 au questionnaire de la Commission (question 6) du 2/08/2011,

¹⁴⁹ « il s'impose d'intégrer dans le futur programme pluriannuel d'investissements le concept d'un nouvel aérogare passagers modulable et dont l'implantation (...) sera impérativement progressive et réalisée en fonction du développement de l'activité réelle de l'aéroport et des besoins opérationnels qui en découlent. » (Soulignement dans le texte original.)

¹⁵⁰ Décision d'ouverture du 11 décembre 2002, paragraphe 16

ce stade en mesure d'apprécier le caractère égal et non discriminatoire de l'accès aux équipements subventionnés (faisant partie de l'infrastructure aéroportuaire).

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

209. La Commission invite les autorités belges ainsi que les parties tierces intéressées (notamment les aéroports qui se trouvent dans une situation de concurrence directe avec l'aéroport de Charleroi) à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure l'aide conforte la position concurrentielle de l'aéroport de Charleroi. Elle invite également les autorités belges ainsi que les parties intéressées à indiquer si l'aide pourrait avoir un impact sur la concurrence avec d'autres modes de transport, comme le ferroviaire, et notamment le ferroviaire à grande vitesse.

5.3.1.6. Nécessité de l'aide et proportionnalité de l'aide

210. En plus des critères susmentionnés¹⁵¹, afin d'établir la nécessité de l'aide, le montant de cette aide doit se limiter au strict nécessaire pour atteindre l'objectif visé¹⁵².

211. Néanmoins, les modalités de mise à disposition de l'infrastructure ne semblent pas garantir que la prise en charge du coût des investissements en question par la Région et la Sowaer soit réduite au minimum. Ainsi, le plafonnement du montant (variable) de la redevance payée par BSCA, la prise en charge par la Région du montant fixe de la redevance et la prestation de services divers compris dans le montant de la redevance semblent avoir maintenu la contribution de BSCA aux coûts d'investissement à un niveau faible en dépit de l'augmentation substantielle de son activité et de ses résultats. À ce stade, la Commission ne dispose pas d'information démontrant que cette limitation était justifiée pour assurer une rentabilité normale de l'activité d'exploitation de l'infrastructure par BSCA et que la prise en charge par la Région / la Sowaer de l'ensemble des coûts afférents aux investissements et aux services rendus (nets de la redevance effectivement supportée par BSCA) était nécessaire et réduite au minimum.

212. Par conséquent, la Commission exprime à ce stade des doutes quant à la nécessité et la proportionnalité de l'aide. Elle invite la Belgique et les tiers à fournir tout élément utile à cet égard, par exemple en produisant des calculs ou études établissant le montant des investissements – ou de la charge de ceux-ci – économiquement supportable par BSCA en tant qu'investisseur privé ainsi que le montant qui au contraire n'aurait pas pu être financé par BSCA dans le cadre d'une gestion normalement rentable de l'aéroport.

5.3.1.7. Conclusion

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

¹⁵¹ Décision de la Commission du 18 février 2011 dans l'affaire d'aide d'État NN 26/2009 - Grèce – Agrandissement de l'aéroport de Ioannina, points 69 et 70.

¹⁵² Voir notamment Arrêt du Tribunal du 14 janvier 2009, Kronoply / Commission (T-162/06, Rec. 2009 p. II-1, paragraphe 65)

5.3.2. *Prise en charge de frais de gros entretien / grosse réparation et services divers fournis par la Sowaer en échange de la redevance de concession*

214. La Commission considère à ce stade que la prise en charge de ces frais par la Sowaer pourrait constituer une aide au fonctionnement à BSCA. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population. La Belgique et les parties tierces sont invitées à commenter ce point et à fournir le cas échéant les éléments permettant d'apprécier la compatibilité de telles aides.

5.3.3. *Prise en charge par la Région de certains services opérés par BSCA*

215. Dans la mesure où ils ne relèveraient pas des missions régaliennes de la Région, la prise en charge des frais repris sous le vocable « *incendie et entretien* » constitue une aide au fonctionnement

216. En ce qui concerne les mesures destinées à financer les activités régaliennes de l'aéroport, toute surcompensation des missions de puissance publique confiées à l'exploitant de l'aéroport constituerait, de toute évidence, une aide au fonctionnement. Les autorités belges n'ont pas fourni de justification quant à sa compatibilité éventuelle.

217. Enfin, la Commission constate que les autorités belges n'ont fourni aucune information tendant à établir l'éventuelle compatibilité avec le marché intérieur de ces mesures en tant que compensations de service public au sens des encadrements européens en la matière¹⁵³, sur la base de ces encadrements ou directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE.

218. La Commission émet donc des doutes quant à la compatibilité de telles aides au fonctionnement avec le marché intérieur. La Commission invite les autorités belges à présenter leurs observations quant aux objectifs poursuivis en octroyant les aides éventuelles sous examen.

5.3.4. *Augmentation du capital de BSCA par la Sowaer*

219. Dans l'hypothèse où cette mesure constituerait une aide d'Etat, la Commission ne dispose pas d'information concernant son éventuelle compatibilité avec le traité. La Commission invite les autorités belges à présenter leurs observations quant aux objectifs d'intérêt général poursuivis par cette mesure.

5.4. Compatibilité avec le marché intérieur des aides à Ryanair

5.4.1. *Conditions d'accès aux services de l'aéroport selon les Accords de 2001*

220. Dans la mesure où elle conclurait, sur base de l'analyse de rentabilité du plan d'affaires de 2001, que les conditions accordées par BSCA à Ryanair ne correspondraient pas au

¹⁵³ JO C 297 du 29.11.2005, p. 4 et JO C 8 du 11.01.2012, p. 15.

comportement attendu d'un investisseur avisé, la Commission estime que les aides éventuelles identifiées à la section 5.2.2.1 ci-dessus constitueraient des aides au fonctionnement.

221. La Commission ne dispose pas d'information concernant l'éventuelle compatibilité de telles aides avec le traité. Elle exprime par conséquent des doutes quant à la compatibilité de ces aides éventuelles avec le marché intérieur.

5.4.2. *Autres mesures antérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005*

222. En l'espèce, les mesures concernées sont la Lettre de 2004, l'Avenant de 2005, conclu le 9 décembre 2005 entre BSCA et Ryanair. Par le même raisonnement qu'au paragraphe 198 ci-dessus, la Commission considère que l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE constitue directement la base de l'appréciation de la compatibilité avec le marché commun des mesures octroyées avant l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005. La Commission doit également prendre en compte sa pratique décisionnelle antérieure.

223. A cet égard, il ressort de la pratique décisionnelle de la Commission¹⁵⁴ qu'une mesure d'aide à une compagnie aérienne peut être déclarée compatible si les critères cumulatifs suivants sont remplis :

- la mesure contribue à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun, i.e. l'ouverture de nouvelles lignes d'un aéroport de catégories C ou D au sens des lignes directrices de 2005, ou exceptionnellement de catégorie B, vers un autre aéroport communautaire, pour une ligne viable à terme ;
- le montant de l'aide est nécessaire et proportionnel aux coûts supplémentaires engendrés par l'ouverture de nouvelles lignes, et la mesure comporte un effet incitatif ;
- la mesure est accordée d'une manière transparente et non-discriminatoire ;
- elle prévoit des sanctions en cas d'inexécution des obligations de la compagnie aérienne ;
- elle n'affecte pas la concurrence de manière contraire à l'intérêt général.

5.4.2.1. Objectif d'intérêt commun

224. En 2004 et en 2005, l'aéroport de Charleroi est un aéroport de catégorie C, soit un « grand aéroport régional » selon la catégorisation retenue par les lignes directrices de 2005. Une aide au lancement de nouvelles lignes à Charleroi peut donc en principe être déclarée compatible. Sur la base des informations à la disposition de la Commission, la conclusion de cet Avenant est liée à l'augmentation du nombre d'avions Ryanair basés à Charleroi, et à l'établissement en conséquence de cinq nouvelles liaisons à partir de l'aéroport¹⁵⁵.

¹⁵⁴ Voir par exemple la décision NN 71/2007 - State aid to Flughafen Lübeck GmbH and Ryanair, JO C 295/29, ou la décision NN 109/1998 du 26.05.1998, United Kingdom, Manchester Airport,

¹⁵⁵ La télécopie du 9 décembre 2005 indiquant l'accord de Ryanair sur l'Avenant de 2005 et transmise à la Commission par les autorités belges mentionne ainsi la présence potentielle du PDG de Ryanair aux côtés

225. La Commission ne dispose toutefois pas d'informations plus précises concernant ces lignes, et en particulier sur la viabilité à terme des nouvelles lignes lancées par Ryanair à partir de l'aéroport de Charleroi dans le cadre de la Lettre de 2004 et de l'Avenant de 2005, telle qu'elle avait été évaluée à l'époque de leur conclusion.

226. La Commission ne peut par conséquent conclure sur ce point à ce stade, et invite les autorités belges à préciser l'objectif d'intérêt commun recherché par le cadre commercial de 2004 et la conclusion de l'Avenant de 2005.

5.4.2.2. Nécessité, proportionnalité et effet incitatif

227. Comme exposé aux points précédents, la Commission ne dispose pas d'informations concernant la nécessité, la proportionnalité et l'effet incitatif des mesures contenues dans la Lettre de 2004 et dans l'Avenant de 2005 en lien avec le lancement de nouvelles lignes par Ryanair à partir de l'aéroport de Charleroi ou de tout autre objectif d'intérêt général.

5.4.2.3. Attribution transparente et non-discriminatoire

228. Concernant la Lettre de 2004, la Commission constate qu'elle perpétue des conditions commerciales octroyées précédemment sans publicité à Ryanair. Quoique l'arrêté ministériel du 11 juin 2004 ait étendu à toutes les compagnies le tarif de redevance d'atterrissage applicable jusque-là uniquement à Ryanair, la Commission considère à ce stade que les autres avantages dont bénéficiait Ryanair ont été préservés sans que d'autres compagnies puissent en bénéficier. En particulier, la garantie d'un coût total de 5 euros par passager au départ pour Ryanair semble inaccessible aux autres compagnies étant donné le niveau de la redevance passager¹⁵⁶, non affectée par l'arrêté susmentionné.

229. Par ailleurs, comme mentionné à la section 5.2.2.3 ci-dessus, la Commission considère que si les redevances aéroportuaires ont été rendues transparentes et non-discriminatoires à compter de l'entrée en vigueur de l'Avenant de 2005, la tarification des prestations d'assistance en escale ainsi que la redevance supplémentaire dénommée « [...] » n'ont pas fait l'objet d'une publication ou d'une attribution transparente.

230. La Commission ne dispose pas à ce stade d'informations concernant d'éventuelles procédures publiques, négociations avec d'autres compagnies, ou tout autre élément permettant d'évaluer la transparence et la non-discrimination des conditions d'octroi des tarifs mentionnés au point précédent. Elle exprime donc des doutes quant au caractère transparent et non-discriminatoire de la Lettre de 2004 et de l'Avenant de 2005.

5.4.2.4. Sanctions en cas d'inexécution

231. Sur la base des informations à sa disposition, la Commission considère que la Lettre de 2004 ne contient pas de tel dispositif de sanctions en cas d'inexécution.

232. L'Avenant de 2005 a par contre prévu un tel mécanisme de sanction, sous la forme d'une majoration du prix des prestations d'assistance en escale de [10-25%]% en cas d'inexécution des obligations de Ryanair en termes de nombre d'avions basés et de

du ministre wallon en charge de la politique aéroportuaire, pour l'annonce de l'ouverture de cinq nouvelles lignes.

¹⁵⁶ La redevance passager s'élevait alors à 7 euros par passager (voir tableau n°7).

rotations quotidiennes¹⁵⁷. Cependant, ce mécanisme n'est contractuellement entré en vigueur qu'à compter de 6 mois après la mise en service du nouveau terminal de l'aéroport de Charleroi, estimée alors à l'été 2007. Pour rappel, le nouveau terminal a finalement été mis en service en janvier 2008.

233. Selon les informations à disposition de la Commission, l'ancienne aérogare de Charleroi permettait néanmoins à Ryanair de baser quatre avions et donc d'effectuer les [25-32] rotations quotidiennes susmentionnées sans attendre la migration vers le nouveau terminal. La Commission note à cet égard que Ryanair a opéré en moyenne plus de [30-50] vols quotidiens à Charleroi en 2003 et en 2004¹⁵⁸. Le délai durant lequel Ryanair n'était pas soumis à un dispositif de sanctions en cas d'inexécution ne paraît donc pas justifié par des considérations de capacité aéroportuaire. En tout état de cause, l'Avenant de 2005 repose sur l'hypothèse que ses [10-25] premiers mois d'application ne seraient pas accompagnés d'un mécanisme de sanction en cas d'inexécution.

234. La Commission a par conséquent des doutes sur la réalité des sanctions prévues par l'Avenant de 2005 et invite les autorités belges à préciser ce point.

5.4.2.5. Affectation de la concurrence non-contraire à l'intérêt général

235. Les mesures en cause ont, selon les informations à la disposition de la Commission, été octroyées uniquement à Ryanair. La réduction des coûts d'exploitation de cette compagnie par les mesures en cause est susceptible d'avoir eu un impact négatif sur la concurrence sur les marchés du transport aérien et de la fourniture de services aéroportuaires.

236. La Commission a donc des doutes sur le fait que l'affectation de la concurrence par les mesures en cause puisse être considérée comme non contraire à l'intérêt général. La Commission invite les autorités belges ainsi que les parties tierces intéressées à prendre position sur la question de savoir dans quelle mesure cette aide conforterait la position concurrentielle de Ryanair et, plus généralement, dégraderait les conditions de concurrence.

5.4.2.6. Conclusion

237. La Commission exprime donc des doutes quant à la compatibilité avec le marché commun de la lettre de 2004 et de l'Avenant de 2005 conclu par BSCA et Ryanair le 9 décembre 2005. Selon la jurisprudence de la Cour¹⁵⁹, il revient aux autorités belges d'indiquer sur quelle base légale les aides en cause pourraient être considérées comme compatibles avec le marché commun, et de démontrer que les conditions de compatibilité sont réunies.

238. La Commission invite donc la Belgique à indiquer de potentielles bases légales de compatibilité, ainsi qu'à établir si les conditions de compatibilité applicables sont satisfaites.

¹⁵⁷ Les paragraphes 1b) et c) de l'Avenant de 2005 stipulent que Ryanair effectuera un minimum de [25-32] rotations quotidiennes et basera un minimum de 4 avions au plus tard [2-8] mois après la mise en service du nouveau terminal. Le paragraphe 4i) prévoit la majoration des tarifs d'assistance en escale en cas d'inexécution de ces deux obligations.

¹⁵⁸ Ryanair a indiqué dans sa communication à la Commission avoir opéré 13 349 vols en 2003 et 13 596 vols en 2004.

¹⁵⁹ Voir arrêt de la Cour du 28 avril 1993, C-364/90, Italy/Commission, Rec. [1993], p. I-02097, point 20.

5.4.3. *Mesures postérieures à l'entrée en vigueur des lignes directrices de 2005*

239. Si leur caractère d'aide était avéré, la Commission considère à ce stade que ces mesures constitueraient une aide opérationnelle à Ryanair.
240. Le point 27 des lignes directrices de 2005 précise que les aides au fonctionnement accordées aux aéroports ou à des compagnies aériennes (comme les aides au démarrage) ne peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur qu'à titre exceptionnel et dans des conditions strictes, dans les régions d'Europe défavorisées, à savoir les régions bénéficiant de la dérogation de l'article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE, les régions ultrapériphériques et les régions à faible densité de population.
241. Quoique l'aéroport de Charleroi ait été situé dans une région de ce type au cours de la période sous examen¹⁶⁰, cette dérogation ne lui est pas applicable dans la mesure où la décision susmentionnée ne la rend éligible qu'à des mesures d'aide à l'investissement. En conséquence, la Commission exprime des doutes sur la compatibilité éventuelle des mesures en cause avec le marché commun.
242. Il incombe aux autorités belges d'indiquer sur quelle base ces éventuelles mesures d'aides seraient compatibles avec le marché intérieur. En particulier, si elles estiment que certaines de ces mesures sont liées au développement de nouvelles routes, la Commission invite les autorités belges à indiquer quelles sont ces routes et à justifier de la conformité des mesures en cause avec les critères énoncés au point 79 des lignes directrices de 2005.

5.5. Recouvrement des aides, période d'octroi couverte, aide existante et confiance légitime

243. La Commission note qu'il est possible qu'une partie des aides potentielles ait été octroyée plus de 10 ans avant que la Commission ou un État membre agissant à la demande de la Commission n'ait pris une mesure à l'égard de cette aide et, par conséquent, que cette aide ne puisse pas être récupérée, conformément à l'article 15 du règlement n° 659/1999 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE (devenu l'article 108 du TFUE)¹⁶¹.
244. La Commission note enfin qu'elle ne peut demander le recouvrement des aides qui, bien qu'accordées dans la période de 10 ans définie ci-dessus, seraient couvertes par l'existence d'une confiance légitime – dans le chef de leur bénéficiaire – résultant d'actes ou de positions pris par la Commission dans le passé. La Commission n'a pas connaissance à ce stade de l'existence de telles circonstances.
245. La Belgique ainsi que les tiers intéressés sont invités à commenter, le cas échéant, l'expiration de la période de 10 ans, ainsi que l'existence d'une éventuelle confiance légitime dans le chef des bénéficiaires potentiels des aides identifiées dans la présente décision.

¹⁶⁰ Décision 1999/502/CE de la Commission du 1^{er} juillet 1999 établissant la liste des régions concernées par l'objectif n°1 des fonds structurels pour la période de 2000 à 2006 (JO L 194 du 27.7.1999, p. 53).

¹⁶¹ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1. En ce qui concerne l'interprétation de l'article 15, voir l'arrêt du 30 avril 2002 dans les affaires jointes T-195/01 et T-207/01, *Government of Gibraltar/Commission*, Recueil 2002, p. II-2309, point 130 et l'arrêt du 28 novembre 2008 dans les affaires jointes T-254/00, T-270/00 et T-277/00, *Hotel Cipriani/Commission*, non encore publié, point 364.

6. CONCLUSION

246. Afin de pouvoir dissiper ses doutes quant à la nature d'aide et la compatibilité éventuelle des mesures en cause, la Commission invite donc les autorités belges à lui communiquer des informations détaillées sur l'ensemble des points mentionnés dans la présente décision, et tout particulièrement sur les points ci-dessous. Afin de faciliter la synthèse de ces informations, la Commission invite les autorités belges à remplir le tableau de synthèse joint en annexe n°1, qui reprend une partie significative des informations demandées ci-dessous, et pour la complétion duquel un questionnaire est joint en annexe n°2.
247. Concernant les différents investissements figurant au programme d'investissement faisant l'objet des décisions du Gouvernement de juillet et novembre 2000, la Commission invite les autorités belges à lui fournir :
- les documents établissant la date et le caractère contraignant des engagements pris par la Région / la Sowaer en vue de la mise en œuvre de chaque investissement, par exemple, les délibérations du C.A. de la Sowaer approuvant l'attribution des marchés, etc.
 - le détail de la réalisation du programme d'investissement pour 2000 et 2001 ainsi que pour 2010 et 2011 ;
 - l'évolution détaillée de la capacité théorique annuelle (en nombre de passagers, en nombre de mouvements) de l'aéroport de Charleroi sur la période 2000-2011 en indiquant à chaque étape de cette évolution l'élément (d'infrastructure ou autre) déterminant la capacité théorique ;
 - dans la mesure où la rémunération payée par BSCA la Sowaer (redevance variable) rémunère non seulement la mise à disposition des infrastructures mais également la prise en charge des grosses réparations/entretiens et la prestation de services divers par la Sowaer, le détail des coûts encourus par la Sowaer et de la rémunération payée par BSCA sur la période 2001-2011.
248. La Commission invite les autorités belges à indiquer si au moment où les décisions de développement de l'aéroport ont été prises, l'hypothèse de la fermeture de l'aéroport a été envisagée à titre de référence pour évaluer l'opportunité de la décision de développer l'aéroport, et si oui à préciser quels coûts une telle fermeture aurait entraînés.
249. Concernant la structure de contrôle de BSCA, la Commission invite les autorités belges à lui fournir une copie du pacte d'actionnaires entre entités publiques et parapubliques présentes au capital de BSCA mentionné dans la décision du 8 février 2001, ainsi que ses avenants éventuels. Elle invite d'autre part la Belgique à préciser les éventuelles évolutions de l'actionnariat de BSCA intervenues postérieurement au 31 décembre 2010.
250. Concernant les mesures en faveur de Ryanair, la Commission invite les autorités belges à lui fournir :
- la justification économique des tarifs dégressifs accordés en 2006, de la raison d'être d'une échelle dégressive ainsi que du schéma de dégressivité choisi, par rapport aux économies d'échelle ou aux revenus non aéronautiques pris en compte ;

- la justification économique de la réduction de la redevance PMR dans l'Avenant de 2010 ;
- la justification économique du tarif proposé à Ryanair en matière d'assistance en escale dans les Avenants de 2005 et de 2010.

251. La présente décision ne préjuge en rien de l'issue d'une éventuelle analyse par la Commission du respect des règles européennes applicables en matière de marchés publics.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la Belgique, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation de l'aide/la mesure dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente.

Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide. Dans ce contexte, la Belgique veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1er décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'Etat¹⁶².

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

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

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être publiés, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Dans ce contexte et aux fins de l'établissement d'une version non confidentielle, la Belgique est invitée à consulter les entreprises citées dans la présente décision afin de s'assurer que cette dernière ne contient pas d'informations couvertes par le secret professionnel au sens de la communication précitée. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la lettre. Cette demande et les informations susmentionnées demandées par la Commission devront être envoyées par lettre recommandée ou par télécopie à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffe Aides d'État

¹⁶² JO C 297 du 9 décembre 2003, p. 6.

1049 Bruxelles
Fax: +32 2 296.12.42

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Joaquin ALMUNIA
Vice-président

Annexe 1

Année	1			2									
	Capacité totale annuelle maximale			Capacité utilisée									
	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse de fret (tonnes) - si applicable	Transport commercial de passagers						Fret - si applicable		Aviation générale	Autre (militaire, etc.)
				Compagnie A		Compagnie B		Compagnie C		Toutes compagnies		Tous vols	Tous vols
			en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse (tonnes)	en nombre de mouvements	en nombre de mouvements	en nombre de mouvements	
2000													
2001													
2002													
2003													
2004													
2005													
2006													
2007													
2008													
2009													
2010													
2011													

3			4	5		6		7			8	
Capacité non utilisée			Coûts totaux transport commercial de passagers (y compris prérogatives de puissance publique)	Coûts liés aux prérogatives de puissance publique transport commercial de passagers		Coûts d'exploitation - transport commercial de passagers		Coûts d'exploitation attribuables à une compagnie aérienne spécifique			Coût du capital transport commercial de passagers	
en nombre de passagers	en nombre de mouvements	en masse de fret (tonnes) - si applicable		Coûts d'exploitation	Coût du capital	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique

9			10		11			12			13	14
Coût du capital transport commercial de passagers			Coût du capital lié à des investissements décidés avant 2000		Revenus aéronautiques par compagnie aérienne			Revenus extra-aéronautiques par compagnie aérienne			Autres revenus transport commercial de passagers (hors subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)	Revenus totaux (11+12+13)
Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	y compris prérogatives de puissance publique	hors prérogatives de puissance publique	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C	Compagnie A	Compagnie B	Compagnie C		

15			16	17
Subventions publiques (transport commercial de passagers)			EBITDA (y compris subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)	Résultat net (y compris subventions publiques et compensations liées aux prérogatives de puissance publique)
Couvrant des coûts d'exploitation	Couvrant le coût du capital	Compensations SIEG/OSP		

Annexe 2 – Questionnaire

1. Veuillez remplir le tableau joint (Annexe 1) sur la base des indications suivantes :

- **Colonne 1 :**

Indiquez la capacité totale maximale de l'aéroport pris dans sa globalité exprimée en nombre de passagers et en nombre de mouvements aériens, ainsi qu'en masse de fret (en tonnes) par an.

Précisez dans vos commentaires quelles infrastructures aéroportuaires sont utilisées à la fois pour le fret et pour le transport de passagers (par exemple les pistes) et indiquez quelle partie des infrastructures est utilisée pour déterminer sa capacité annuelle maximale (c'est-à-dire les principaux goulots d'étranglement).

- **Colonne 2 :**

Indiquez le taux d'utilisation de la capacité de l'aéroport. Pour les vols commerciaux de passagers (soit le trafic régulier ainsi que les vols charters, à l'exclusion de l'aviation générale), veuillez indiquer, pour chacune des compagnies opérant depuis l'aéroport, le taux d'utilisation de la capacité exprimée en nombre de passagers ainsi que le taux d'utilisation de la capacité exprimée en nombre de mouvements.

Pour les vols commerciaux de transport de fret, nous vous demandons de fournir les données agrégées montrant les capacités utilisées pour le transport de fret rapportées à la masse totale du fret aérien, et les capacités utilisées pour le transport de fret rapportées aux mouvements. Les vols commerciaux de transport de fret font ici référence aux vols qui concernent uniquement le fret, à l'exclusion des vols qui incluraient des passagers, et à l'exclusion du fret transporté dans la soute d'appareils de transport de passagers. Le fret transporté en soute ne doit pas être pris en compte pour le calcul des mouvements, puisqu'il est transporté en même temps que les passagers et est déjà comptabilisé à ce titre.

Pour l'aviation générale et les autres usages de la capacité de l'aéroport, veuillez agréger la capacité utilisée exprimée en nombre de mouvements. Le fret transporté en soute dans les appareils de transport de passagers doit être comptabilisé au titre des mouvements aériens réalisés par les appareils de transport de passagers.

- **Colonne 3**

Veuillez préciser quelle a été la capacité non utilisée de l'aéroport pour une année donnée, c'est-à-dire, en pratique, la différence entre les colonnes 1 et 2.

- **Colonne 4**

Veillez préciser les coûts totaux annuels de l'aéroport (y compris les coûts liés aux prérogatives de puissance publique) associés au trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus.

- **Colonne 5**

Veillez indiquer les coûts associés aux missions de contrôle du trafic aérien, aux douanes ou à la police. Si vous estimez que d'autres types de coûts relèvent de prérogatives de puissance publique, veuillez les indiquer séparément. Par ailleurs, les coûts tels que les dépréciations, amortissements, frais financiers etc. ne doivent pas être inclus dans les coûts d'exploitation.

- **Colonnes 6 et 7**

Veillez indiquer les coûts d'exploitation de l'aéroport pour le trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus, en incluant puis en excluant les coûts associés aux prérogatives de puissance publique. Les coûts associés aux prérogatives de puissance publique doivent être ceux mentionnés dans la colonne 5. Les coûts d'exploitation doivent couvrir les dépenses de personnel, les services sous-traités, les matériaux, équipements et fournitures, les coûts de communication, d'énergie et de traitement des déchets, les frais d'assurance, de traitement des litiges et contentieux, les loyers, les versements pour crédit-bail et les redevances de concession, les frais généraux et administratifs, le coût du financement du besoin en fonds de roulement et les autres dépenses d'exploitation. Les coûts d'exploitation associés à chacune des compagnies aériennes doivent être distingués dans la colonne 7. Les coûts tels que les dépréciations, amortissements, frais financiers, etc. ne doivent pas être inclus dans les coûts d'exploitation.

- **Colonnes 8 et 9**

Le "coût du capital" pour le trafic commercial de passagers, tel que défini ci-dessus, doivent couvrir les coûts associés au financement des investissements, c'est-à-dire les dotations aux amortissements et les frais financiers associés au financement des investissements (intérêts totaux sans compter le financement du besoin en fonds de roulement). Le coût lié à des investissements dédiés à une compagnie aérienne (par exemple l'amortissement d'un hangar dédié à une compagnie en particulier) doit être reporté dans la colonne 9. Veuillez expliquer, le cas échéant, pour quelle raison une part du coût du capital doit être prise en compte pour le calcul de l'EBITDA.

- **Colonnes 11 à 14**

Les recettes aéronautiques et les recettes non tirées de l'activité aérienne doivent être précisées pour chaque compagnie aérienne. Lorsque les recettes ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes directement, veuillez expliciter la clef de répartition que vous utilisez pour attribuer ces recettes à chaque compagnie. Veuillez également préciser le montant et la nature des autres recettes qui ne peuvent pas être attribuées à l'une des compagnies aériennes particulièrement. Lorsque des recettes ne peuvent pas être attribuées à

des activités aériennes commerciales, veuillez indiquer le montant de ces recettes et expliquer les raisons de ce constat.

- **Colonne 15**

Veuillez indiquer si l'aéroport s'est vu attribuer une subvention publique pour couvrir les coûts d'exploitation et/ou le coût du capital. Veuillez fournir une description détaillée de la nature du soutien public accordé. Précisez si cette subvention publique était destinée à financer le trafic commercial de passagers, ou le transport de fret.

Indiquez si l'aéroport s'est vu imposer des Obligations de Service Public (OSP) et s'il reçoit une rémunération publique pour la prestation de services d'intérêt économique général (SIEG). Le cas échéant, expliquer en détails la nature respectivement des OSP et du SIEG.

- **Colonnes 16 et 17**

Veuillez indiquer les chiffres correspondants à l'EBITDA de l'aéroport (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortisation) ainsi qu'à son résultat net. De plus, nous vous prions de bien vouloir fournir les calculs ayant servi à la détermination de l'EBITDA et du résultat net annuels. Veuillez démontrer dans vos calculs dans quelle mesure l'EBITDA dépend des coûts ou des recettes directement liés à l'utilisation de l'infrastructure.

2. Veuillez fournir une copie des tableaux des flux de trésorerie (opérationnel, d'investissement et de financement) pour BSCA et Sowaer pour les années sous examen (2000-2011), sur le modèle de celui fourni en annexe 17 de la lettre de la Belgique du 21/09/2011 en réponse aux questions de la Commission.