



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.12.2014
C(2014) 9372 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour information.

Objet: Aide d'État SA.37582 (2014/NN) – France
Projet de développement de l'aéroport de La Réunion - Roland Garros

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

- (1) Le 19 février 2014, la France a notifié à la Commission par voie électronique les mesures de financement public du grand projet de développement de l'Aéroport de La Réunion Roland Garros (ci-après "aéroport Roland Garros" ou "ARRG") octroyées au gestionnaire de l'aéroport aux fins de la réalisation dudit projet.
- (2) Par courrier du 18 mars 2014, la Commission a envoyé une demande de renseignements à la France, à laquelle celle-ci a répondu par lettre du 23 avril 2014.
- (3) Par courrier du 20 juin 2014, la Commission a envoyé une demande de renseignements à la France, à laquelle celle-ci a répondu par lettre du 20 août 2014, suivi d'un complément de réponse en date du 1^{er} septembre 2014.
- (4) Le 29 octobre 2014, la Commission a demandé des informations complémentaires à la France, qui y a répondu en date des 30 et 31 octobre 2014.
- (5) La France a fourni des informations supplémentaires le 18 novembre 2014.

Son Excellence Monsieur Laurent FABIUS
Ministre des Affaires étrangères et du Développement international
37, Quai d'Orsay
F - 75351 – PARIS

2. DESCRIPTION DETAILLEE DU PROJET EN CAUSE

2.1. L'aéroport de La Réunion Roland Garros

- (6) L'ARRG se situe au nord de l'île de La Réunion (département et région d'outre-mer français), sur le territoire de la commune de Sainte-Marie. La superficie de l'aéroport est l'une des plus petites parmi les aéroports de la métropole et d'outre-mer accueillant plus de 1 million de passagers.
- (7) Avec un total de 2 001 001 passagers et 24 636 tonnes de fret transportés en 2013, l'ARRG se situe au 11^{ème} rang dans le classement des aéroports français derrière l'aéroport de Nantes Atlantique et au premier rang des aéroports des départements d'outre-mer, devant les aéroports de Guadeloupe et de Martinique.
- (8) L'évolution du trafic jusqu'en 1995 montre une progression très importante du nombre de passagers transportés, avec des taux de croissance à deux chiffres fréquents. L'évolution du trafic à l'ARRG est régulière depuis 2000 avec une progression annuelle moyenne de 3% pour le trafic passagers et de 1,1% pour le tonnage fret et poste. Le trafic connaît une forte saisonnalité, avec des pointes en janvier, juillet et août.
- (9) Le trafic régulier de l'aéroport Roland Garros représente en moyenne hebdomadaire environ 30 vols directs vers la métropole, sept liaisons en pré-post acheminement depuis l'autre aéroport de l'île de la Réunion (Pierrefonds) vers la métropole, 75 vols vers l'Afrique et l'Océan Indien et deux vers l'Asie, soit 228 mouvements (atterrissages ou décollages) par semaine.
- (10) Les prévisions de trafic établies par l'ARRG en mai 2013, en nombre de passagers, tonnage de fret attendu et tonnage atterri décollé (TAD)¹, sont les suivantes²:

Tableau 1: Prévisions de trafic³

Trafic	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Passagers locaux et transit <i>Evolution</i>	2 067 764 -3,6%	2 026 409 -2%	2 067 267 +2%	2 108 951 +2%	2 151 254 +2%	2 196 588 +2%
Fret (en tonnes) <i>Evolution</i>	25 349 -11,0%	24 082 -5%	24 082 0%	24 082 0%	24 082 0%	24 082 0%
TAD (en tonnes) <i>Evolution</i>	2 133 433 -4,0%	1 962 758 -8%	1 982 386 +1%	2 002 210 +1%	2 022 232 +1%	2 042 454 +1%

- (11) La Réunion est qualifiée de "région insulaire ultrapériphérique" au titre de l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et

¹ Indicateur de la masse des avions mis en service et donc des capacités offertes.

² Ces prévisions sont à la base du plan d'affaires établi par la France dans ce dossier.

³ Dans ce tableau, seule l'année 2012 comporte des données réelles constatées.

fait partie des "régions éloignées" au sens des Lignes Directrices aériennes de 2014⁴.

- (12) L'aéroport Roland Garros est géré par la société aéroportuaire de droit privé à capitaux publics, SA Aéroport de La Réunion Roland Garros⁵ (ci-après "SA ARRГ"), créée en juin 2011. La Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion a géré l'aéroport Roland Garros de 1965 jusqu'en 2011, date à laquelle l'État français, propriétaire du domaine public aéroportuaire, a délégué la gestion à la SA ARRГ par une convention de concession qui court jusqu'en décembre 2048⁶.

2.2. Plateformes aéroportuaires existantes aux alentours

- (13) Les principaux aéroports de la zone sont:
- (a) l'aéroport international Sir Seewoosagur Ramgoolam de l'île Maurice, qui a accueilli 2,3 millions de passagers en 2009. Il se situe à vingt minutes de vol de l'aéroport Roland Garros et se positionne en hub de l'océan indien avec un réseau de desserte diversifiée, notamment vers l'Asie. Cet aéroport extra-européen est en concurrence directe avec l'ARRГ.
 - (b) l'aéroport international Dzaoudzi-Pamandzi de Mayotte⁷, qui a accueilli 325 700 passagers en 2011, répartis de manière presque équitable entre la métropole (35%), La Réunion (28%) et d'autres destinations (37%). Des projets d'extension sont prévus sur l'aéroport, en particulier la construction d'une nouvelle aérogare.
 - (c) l'aéroport international de Tananarive à Madagascar, qui accueille 1,5 million de passagers par an. Les plans d'extension de cet aéroport, qui auraient dû se dérouler entre 2008 et 2009, n'ont pas encore été lancés à cause des récents événements politiques.
 - (d) l'aéroport international de Pierrefonds (La Réunion): il propose essentiellement des liaisons régionales vers Maurice et Madagascar et des liaisons de pré-post acheminement avec l'aéroport Roland Garros. Le trafic est en régression constante depuis 2008 (-7% par an) et représente 95 774 passagers en 2012, dont 14 400 avec l'aéroport Roland Garros. Le sud de l'île, desservi par cet aéroport, se trouve à une centaine de kilomètres de l'aéroport Roland Garros. La desserte routière a été fortement améliorée par la mise en service en 2009 d'une route en 2x4 voies entre l'ouest et le

⁴ Lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes, ci-après "Lignes Directrices" - JO C 99, du 4 avril 2014, p. 3.

⁵ Société Anonyme à Conseil de Surveillance et Directoire, au capital social de 148 000 EUR, fondée selon les dispositions législatives sur un actionariat entièrement public composé de l'État (60%), la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (25%), la Région Réunion (10%) et la commune de Sainte-Marie (5%).

⁶ La Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion a fait apport de son contrat de concession à la nouvelle société, devenue gestionnaire de l'aéroport dans le cadre du nouveau cahier des charges approuvé par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007, applicable aux aéroports dont l'État est propriétaire.

⁷ Mayotte est un département et une région d'outre-mer français de l'océan Indien situé dans l'archipel des Comores.

sud de l'île, mais le temps de trajet moyen entre les deux aéroports reste supérieur à 1h30.

2.3. Le projet

- (14) Le périmètre de la demande de financement public objet de la présente décision est limité à la phase 1 du projet de développement de l'ARRG. La phase 1 du projet de développement concerne le renforcement et le redimensionnement de l'infrastructure existante en relation avec les nouvelles conditions du trafic aérien et l'extension de l'aérogare passagers. Ces travaux touchent l'ensemble du système de chaussées aéronautiques et les parkings avions. La phase 2, totalement indépendante de la première, concerne une nouvelle extension de l'aérogare passagers pour porter sa capacité à 3 millions et l'aménagement des aires de sécurité aux extrémités des pistes. Elle devrait être livrée à l'horizon 2020. Son périmètre et sa programmation effective dépendront, d'une part, de la rapidité d'accroissement du trafic et, d'autre part, des priorités et des possibilités de financement.
- (15) La phase 1 est prévue sur la période 2007-2015 et comporte, selon la France, deux enjeux majeurs:
- (a) Assurer la continuité territoriale avec la métropole: sur une île où 99% des déplacements des populations à l'extérieur sont réalisés par voie aérienne, l'aéroport Roland Garros joue un rôle fondamental pour son désenclavement et son développement.
 - (b) Ajuster les infrastructures au trafic actuel et prévisionnel⁸, d'une part, pour rétablir une capacité en accord avec la demande actuelle et les prévisions pour les prochaines années et, d'autre part, pour augmenter la capacité globale de l'aéroport Roland Garros et pour améliorer les conditions d'exploitation. Ces enjeux se traduisent en plusieurs objectifs:
 - Une mise à niveau des infrastructures de la plateforme avec les volumes de trafic traités et attendus à court et moyen termes, en particulier en ce qui concerne l'aérogare passagers, les infrastructures aéronautiques pistes, les parkings avions et les postes de stationnement.
 - Une adaptation des installations aéroportuaires avec les exigences en matière de servitudes aéronautiques et d'environnement.
 - Une adaptation des infrastructures vis-à-vis des avions gros porteurs de la dernière génération.
- (16) La réalisation de la phase 1 du projet se compose des principales opérations suivantes:
- l'élargissement des raquettes et la signalisation horizontale et verticale sur les pistes;
 - le renforcement et l'élargissement des pistes et taxiways et le redimensionnement du réseau d'assainissement des eaux;
 - le renforcement des parkings avions au contact structure béton;

⁸ Les prévisions de trafic montrent une croissance pouvant atteindre 2,2 millions de passagers à l'horizon 2017.

- l'aménagement des infrastructures de la zone Est pour la construction de parkings avions supplémentaires;
- le réaménagement et l'extension de l'aérogare passagers;
- la mise en adéquation de la station d'épuration;
- le déplacement et le redimensionnement de la centrale électrique.

2.4. Les objectifs du projet

- (17) Selon la France, le projet d'aménagement de l'ARRG permettra aux compagnies aériennes d'exploiter les gros porteurs de nouvelle génération qui composent la majorité de la flotte de gros porteurs aujourd'hui.
- (18) Le marché est aujourd'hui partagé entre six compagnies aériennes (données 2012):
- Air Austral: leader sur le marché avec 50% du total des passagers transportés. Elle est en progression continue depuis 2004. Elle propose des dessertes vers la métropole et la région océan indien de l'Afrique à l'Asie.
 - Air France: deuxième en importance, avec 21% des passagers transportés. Elle dessert principalement la métropole.
 - Corsairfly: la compagnie a transporté en 2011 13% des passagers totaux.
 - Air Mauritius: 12% des passagers transportés sur la ligne Réunion - Maurice.
 - Air Madagascar: sa part de marché est de 4% sur la ligne Réunion - Madagascar.
 - XL Airways: nouvelle compagnie low-cost sur la ligne Réunion-métropole depuis décembre 2012.
- (19) L'optimisation des infrastructures de l'aéroport Roland Garros bénéficiera à l'ensemble des opérateurs aéroportuaires, comme les fournisseurs de services d'assistance en escale. Les activités liées au transport aérien regroupent autour de 2 000 emplois.
- (20) Les investissements de la phase 1 permettront également d'éviter une dégradation du niveau de confort des passagers, principalement au niveau des temps d'enregistrement et de récupération des bagages. Les passagers bénéficieront également du confort et de la sécurité offerts par les nouveaux modèles d'avion permis par cette nouvelle infrastructure.
- (21) De façon indirecte, les habitants de La Réunion sont les principaux bénéficiaires visés par le projet. La France signale à cet égard que les usagers de l'ARRG sont à 61% des résidents (2010) et que, s'agissant d'un territoire insulaire, le risque lié à une non-modernisation des infrastructures aéroportuaires serait d'accroître l'isolement des habitants et de freiner considérablement le développement de l'île.

2.5. Financement du projet

2.5.1. Le bénéficiaire du financement

- (22) Le gestionnaire de l'aéroport, la SA ARRG, en sa qualité de concessionnaire, est le bénéficiaire direct des financements pour le projet en question. Les premiers contrats de financement conclus entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion et les autorités publiques avant le transfert de la concession ont ensuite été transférés au nouveau concessionnaire⁹.
- (23) En sa qualité de gestionnaire de la plateforme aéroportuaire concédée, la SA ARRG assure les missions suivantes :
- la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation, la gestion et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de la plateforme;
 - l'aménagement et le développement de l'aérodrome de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs en réalisant les investissements nécessaires;
 - l'exploitation de l'aérodrome;
 - la fourniture des services aéroportuaires répondant aux besoins des transporteurs aériens, exploitants d'aéronefs, administrations et entreprises;
 - la mise en œuvre du principe de continuité de service.
- (24) Les biens de la concession qui sont utiles au service public aéroportuaire reviendront gratuitement à l'État en fin de concession.

2.5.2. L'investissement total à financer (coûts éligibles)

- (25) Le montant global de l'investissement pour la phase 1 du projet d'aménagement de l'ARRG s'élève à 108 345 277 EUR. Le détail des coûts est indiqué au tableau 2.

Tableau 2: Total des investissements prévus en phase 1 (EUR)¹⁰

1. Etudes et prestations transversales du programme de développement aéroportuaire	1 975 734
2. Travaux d'élargissement des raquettes; signalisation horizontale et verticale sur les pistes	4 498 000
3. Renforcement et élargissement des pistes et taxiways et création d'un réseau d'assainissement des eaux	44 689 000
4. Travaux de renforcement des parkings avions au contact structure béton	1 584 000
5. Aménagement des infrastructures zone Est (extension des aires de	16 875 900

⁹ La France a notifié les mesures octroyées au gestionnaire de l'aéroport, mentionné dans la suite de la présente décision comme le bénéficiaire de ces mesures. Conformément au considérant (12) ci-dessus, deux personnes morales différentes ont successivement géré la plateforme depuis 1965. Dans la suite de la présente décision, toute référence au bénéficiaire des mesures s'entendra par rapport à ces deux gestionnaires successifs, à savoir la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion et la SA Aéroport de La Réunion Roland Garros, dans la mesure où chacun d'eux a bénéficié des mesures de financement public en cause.

¹⁰ En euros courants, hors TVA.

stationnements avions)	
6. Réaménagement et extension de l'aérogare passagers	16 420 500
7. Réaménagements, constructions et équipements de l'aérogare passagers, des accès et des parkings autos	13 049 000
8. Redimensionnement de la station d'épuration	485 000
9. Déplacement et redimensionnement de la centrale électrique	3 110 000
10. Divers et imprévus ¹¹	3 080 614
11. Ajustement de prix ¹²	2 577 529
TOTAL	108 345 277

(26) Toutefois, l'investissement total pour les seules activités aéronautiques s'élève à 101 239 277 EUR (coûts d'investissements admissibles), car 1 590 000 EUR de coûts non-aéronautiques et 5 516 000 EUR de coûts régaliens sont à exclure du total des coûts d'investissement admissibles¹³. La phase 1 du projet d'aménagement de l'ARRG représente donc un investissement total pour les seules activités aéronautiques de 101 239 277 EUR.

2.5.3. Le financement public prévu

(27) Les investissements relatifs au projet 1 sont financés comme indiqué dans le tableau 3.

Tableau 3: Financement du projet (EUR)

Subventions nationales:	
- État	9 500 000
- Région Réunion	2 200 000
Subvention européenne (fonds FEDER ¹⁴)	39 290 000
Emprunts	47 500 000
Fonds propres de la SA ARRG	9 855 277
Total	108 345 277

(28) Les fonds européens correspondent à un financement du fonds FEDER au travers du Programme Opérationnel Européen 2007-2013, le projet étant soumis au co-financement communautaire au travers de la procédure "grand projet" de la programmation FEDER 2007-2013, au titre de l'objectif "convergence". Le grand projet de développement de l'ARRG est intégré à l'axe 4 du programme opérationnel, "la compensation des surcoûts liés à l'ultra périphérie".

(29) Le montant total du financement public s'élève à 50 990 000 EUR. À noter que certains financements ont déjà été perçus par le concessionnaire de l'aéroport à la date de la présente lettre et que ce montant total de financement public est pour l'instant provisoire, en particulier dans l'attente des taux de financement définitifs.

¹¹ La ligne 10 constitue une enveloppe destinée à couvrir les aléas relatifs aux opérations du programme: ces aléas ont été estimés à 3% du montant des opérations.

¹² La ligne 11 constitue une enveloppe destinée à couvrir les révisions de prix relatives aux opérations du programme: l'effet de ces révisions de prix a été estimé sur la base d'une inflation prévisionnelle de 2% par an.

¹³ Voir considérants (108) et (109).

¹⁴ Fonds Européen de Développement Régional.

- (30) Le financement du projet prévoit un recours à l'emprunt pour un montant total de 47,5 M EUR, issu de deux contrats de prêts:
- (a) Un emprunt de 45 M EUR, contracté auprès de la Caisse des dépôts et consignations¹⁵ en 2013 sur 26 ans, au taux effectif global de 3,8%¹⁶. Compte tenu des statuts du prêteur et de l'origine des fonds (épargne du livret A), une recherche de garantie à hauteur de 100% de l'encours fut imposée. Le contrat de prêt prévoit ainsi un dispositif de garantie des sommes restant dues en principal et intérêts en cas de défaillance de la SA ARRГ:
 - 30% du montant de l'emprunt est garanti par un organisme bancaire privé (Caisse d'Épargne Provence-Alpes-Corse), assorti d'une rémunération de 0,50%;
 - 50% du montant de l'emprunt est garanti par la Région Réunion, assorti d'une rémunération de 0,50%;
 - 20% du montant de l'emprunt est garanti par la communauté de communes CINOR¹⁷, à titre gratuit.
 - (b) Un emprunt de 2,5 M EUR provenant d'un emprunt de 5 M EUR, contracté en 2010 sur 15 ans auprès de la Banque de La Réunion¹⁸ et de la Banque BPCE International et Outre-mer¹⁹, au taux variable Euribor 3M+0,7%, dont 2,5 M EUR sont consacrés à des opérations du projet d'aménagement de la phase 1.
- (31) Selon la France, le montage financier prévoit que la dette de l'aéroport Roland Garros sera remboursée dix ans au moins avant le terme de la concession, les flux de trésorerie d'exploitation devant permettre un remboursement de la dette bien en amont du terme de la concession.
- (32) Selon la France, ce montage financier respecte la structure financière globale de la concession et lui permet d'assurer une bonne couverture de la dette par les flux de trésorerie dégagés. Le gestionnaire de l'aéroport Roland Garros doit en effet pouvoir soutenir financièrement le poids de sa dette et afficher un profil financier lui permettant de lever de l'endettement auprès des prêteurs dans de bonnes conditions.

2.5.4. Déficit de financement et intensité de la mesure

- (33) Le déficit de financement du coût du capital de ce projet est calculé sur la base d'un plan d'exploitation réalisé par la France, comme étant la différence entre les flux de trésorerie positifs et les flux de trésorerie négatifs sur la durée de la concession, comptabilisés à leur valeur actualisée nette²⁰.

¹⁵ Institution financière publique française placée sous le contrôle direct d'une commission de surveillance rendant compte au Parlement. Elle exerce des activités d'intérêt général pour le compte de l'État et des collectivités territoriales.

¹⁶ Le taux d'intérêt fixe de cet emprunt est de 3,66%, déterminé avec un prêt sur index Livret A majoré de 1,05%. Le taux effectif global de 3,8% représente le coût complet de l'emprunt et intègre les coûts associés prévus contractuellement.

¹⁷ Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion – collectivité publique.

¹⁸ Membre du Groupe bancaire privé BPCE.

¹⁹ Membre du Groupe bancaire privé BPCE.

²⁰ Conformément au point 96 des Lignes Directrices.

- (34) Selon la France, le plan d'affaires a été réalisé de manière à garantir l'équilibre économique de la concession tel qu'il serait exigé par un investisseur avisé en économie de marché. Les principaux paramètres de ce plan d'affaires ont été fixés au départ. Il s'agit des hypothèses en matière de trafic, de tarifs, de charges et d'investissements.
- (35) Les flux de trésorerie positifs générés par le projet correspondent à l'augmentation de l'excédent brut d'exploitation (ci-après "EBE") prévue en 2015, au terme du programme d'investissements. Les flux de trésorerie positifs pris en considération incluent l'ensemble des activités poursuivies, aéronautiques et extra-aéronautiques. Cette approche reflète la réalité économique de l'entité aéroportuaire, dans laquelle les activités commerciales extra-aéronautiques contribueront au financement de l'activité aéronautique.
- (36) Les flux de trésorerie négatifs correspondent au montant total de l'investissement, couvrant à la fois les coûts aéronautiques, non-aéronautiques et régaliens, c'est-à-dire 108,3M EUR²¹. Ce montant inclut 2,6M EUR correspondant à la révision des prix au taux estimé de l'inflation de 2%²². L'ensemble des flux considérés étant en euros courants, il convient de corriger le montant d'investissement total de l'effet de l'inflation, ce qui donne un montant de 105,7M EUR. L'investissement est réalisé sur la période 2007-2015. La valeur résiduelle de l'investissement au terme de la période de calcul est nulle car sa durée de vie économique maximale est de 30 ans alors que la durée de la concession est plus importante (2048).
- (37) Les flux de trésorerie sont actualisés sur 37 ans, c'est-à-dire sur la période 2012-2048. L'année 2012 a été choisie comme année de référence car tous les coûts sont exprimés en euros 2012 (les flux de trésorerie des années antérieures ont donc été globalisés avec ceux de l'année 2012) et l'année 2048 correspond à la fin de la concession.
- (38) Le taux d'actualisation retenu par la France est de 7%²³, ce qui correspond à une estimation du coût moyen pondéré du capital de la SA ARR²⁴. L'inflation a été considérée à un taux moyen annuel de 2% sur toute la période étudiée. Afin de prendre en compte l'impact de l'inflation sur les flux, qui sont calculés en euros courants, le taux d'actualisation de 7% est corrigé de l'inflation de 2%. Les calculs sont par conséquent réalisés avec un taux d'actualisation de 5%, ce qui permet d'avoir une analyse en euros constants 2012.
- (39) Tenant compte des hypothèses précédentes, le déficit de financement du coût du capital du projet s'élève à -76M EUR sans les subventions publiques et à -27M EUR en tenant compte de celles-ci (voir le tableau 4).

²¹ Voir le considérant (25) ci-dessus.

²² Voir, ci-dessus, le tableau 2, considérant (25), catégorie 11: ajustement de prix.

²³ Selon la Direction Générale de l'Aviation civile française, pour les grands aéroports français, le coût moyen pondéré du capital va de l'ordre de 6% pour ceux qui font l'objet de contrats de régulation économique (Paris, Toulouse, Lyon) à 7,5 % pour les projets d'investissements de Marseille ou Nantes, voire 8 % pour Nice et Beauvais. Pour la plupart des petits et moyens aéroports (moins de 1 million de passagers), le taux retenu dans le cadre des procédures d'aide d'Etat est généralement de 6,5%.

²⁴ Voir la validation de cette hypothèse au considérant (103) ci-dessous.

Tableau 4: Déficit de financement du coût du capital, taux d'actualisation de 5% (K EUR 2012)

(A) Flux de trésorerie positifs (variation de l'EBE)	24 220
(B) Flux de trésorerie négatifs (coûts d'investissement éligibles)	-99 813
(C=A+B) Déficit de financement du coût du capital (hors aides d'Etat)	-75 594
(D) Subventions publiques ²⁵	48 119
(E=C+D) Déficit de financement du coût du capital (avec aides d'Etat)	-27 474

(40) À titre indicatif, une simulation a été effectuée avec un taux d'actualisation supérieur de 9%. Comme expliqué au considérant (38) ci-dessus, afin de prendre en compte l'impact de l'inflation sur les flux, qui sont exprimés en euros courants, le taux d'actualisation de 9% est corrigé de l'inflation de 2%, ce qui donne un taux de 7%. Les données résultant de cette simulation sont présentées au tableau 5 ci-dessous. Dans cette hypothèse, le déficit de financement du coût du capital du projet s'élève à -79M EUR sans les subventions publiques et à -32M EUR en tenant compte de celles-ci.

Tableau 5: Déficit de financement du coût du capital, taux d'actualisation de 7% (K EUR 2012)

(A) Flux de trésorerie positifs (variation de l'EBE)	18 514
(B) Flux de trésorerie négatifs (coûts d'investissement éligibles)	-97 652
(C=A+B) Déficit de financement du coût du capital (hors aides d'Etat)	-79 138
(D) Subventions publiques	47 078
(E=C+D) Déficit de financement du coût du capital (avec aides d'Etat)	-32 060

3. ENGAGEMENTS DE LA FRANCE

(41) Comme il a été précédemment constaté²⁶, les caractéristiques financières du projet ne sont pas définitives à la date de la présente décision. Le montant des subventions publiques est susceptible d'évoluer en fonction des conditions de financement.

²⁵ Le montant de 50 990 000 EUR de subventions publiques est actualisé au même titre que les flux de trésorerie, afin d'avoir une analyse en euros constants 2012.

²⁶ Voir le considérant (28) ci-dessus.

- (42) Au vu de l'incertitude présidant aux caractéristiques financières du projet, la France s'est engagée à communiquer à la Commission l'ensemble des données finales du projet. En particulier, la France s'engage à communiquer à la Commission les caractéristiques finales exactes des conventions financières et les données définitives établies lors de la fixation des taux et du bouclage financier.

4. APPRECIATION DE L'AIDE

4.1. Existence de l'aide

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

4.1.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

- (45) La notion d'entreprise recouvre toute entité engagée dans une activité économique, indépendamment de son statut juridique et de la façon dont elle est financée²⁷. Toute activité consistant à offrir des biens et des services sur un marché donné est considérée comme une activité économique²⁸.
- (46) Comme la Commission l'a expliqué dans ses Lignes Directrices²⁹, à compter de la date de l'arrêt «Aéroports de Paris»³⁰, l'exploitation et la construction d'infrastructures aéroportuaires doivent être considérées comme relevant du champ d'application du contrôle des aides d'État. Dans cet arrêt, la Cour a en effet considéré que l'exploitation d'un aéroport consistant à fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux différents prestataires de services est une activité économique. Dès lors qu'un opérateur aéroportuaire

²⁷ Voir arrêts de la Cour du 18 juin 1998, Commission/Italie, C-35/96, Rec. p.I-3851, paragraphe 36; arrêt du 23 avril 1991, Höfner and Elser, C-41/90, Rec. p.I-1979, paragraphe 21; arrêt du 16 novembre 1995, Fédération Française des Sociétés d'Assurances/Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, C-244/94, Rec. p.I-4013, paragraphe 14 et arrêt du 11 décembre 1997, Job Centre, C-55/96, Rec. p.I-7119, paragraphe 21.

²⁸ Arrêts de la Cour du 16 juin 1987, Commission/Italie, 118/85, Rec. p.2599, paragraphe 7 et du 18 juin 1998, Commission/Italie, 35/96, Rec. p.I-3851, paragraphe 36.

²⁹ Voir point 27 des Lignes Directrices.

³⁰ Arrêt du Tribunal du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission, T-128/98, Rec. p. II-3929, confirmé par l'arrêt de la Cour du 24 octobre 2002, C-82/01, Rec. p. I-9297, points 75 à 79.

s'engage dans des activités économiques, indépendamment de son statut juridique ou de la façon dont il est financé, il constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et de ce fait les règles du traité relatives aux aides d'État s'appliquent³¹.

- (47) Dans le cas d'espèce, la Commission relève que l'infrastructure objet de la présente décision sera construite puis exploitée sur une base commerciale par la société concessionnaire SA ARRG. Toutefois, la phase 1 du projet, objet de la présente décision, couvre la période 2007-2015 et a donc été initiée par l'ancien concessionnaire de l'aéroport, la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion, qui a géré l'aéroport Roland Garros de 1965 jusqu'en 2011. Etant donné que ces deux sociétés, en tant que concessionnaires successifs, ont généré et génèreront un bénéfice économique de l'utilisation de cette infrastructure, celle-ci est commercialement exploitable. La société concessionnaire est un opérateur engagé dans la prestation de services d'exploitation aéroportuaire et, à ce titre, exerce des activités économiques. Il s'ensuit que l'entité exploitant cette infrastructure constitue une entreprise au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.
- (48) Par ailleurs, comme cela ressort également des Lignes Directrices³², toutes les activités d'un aéroport ne sont pas nécessairement de nature économique. Les activités relevant en principe de la responsabilité de l'État dans l'exercice de ses prérogatives officielles de puissance publique ne sont pas de nature économique et n'entrent pas, en principe, dans le champ d'application des règles en matière d'aides d'État. Dans le cas d'espèce, comme il est spécifié au considérant (26) ci-dessus, 5 516 000 EUR de coûts régaliens sont à exclure du total des coûts d'investissement admissibles et ne constituent donc pas des aides d'État.

4.1.2. *Ressources d'État et imputabilité à l'État*

(a) Subventions publiques directes

- (49) Comme indiqué au tableau 3 ci-dessus, les fonds publics notifiés et octroyés à la société concessionnaire aux fins de la réalisation du projet proviennent à la fois de l'État français, de la région Réunion et du fonds FEDER européen.
- (50) La région Réunion est une entité représentant l'État français, en charge de gérer un département d'outre-mer, partie intégrante du territoire français. Les fonds provenant de la Région Réunion sont donc des ressources d'État et sont imputables à l'État.
- (51) Les fonds publics octroyés dans le cadre du fonds FEDER européen sont transférés à l'autorité nationale compétente désignée à cette fin par l'État membre, qui les paie directement au bénéficiaire. Ce financement est donc également considéré comme étant à la disposition de la France et par conséquent suppose l'utilisation de ressources d'État. La Commission note par ailleurs que les ressources du fonds FEDER constituent des ressources d'État

³¹ Arrêts de la Cour du 17 février 1993, Poucet/AGV, C-159/91 et du 17 février 1993, Pistre/Cancave, C-160/91, Rec. p.I-637.

³² Points 34 et 35.

dès lors qu'elles sont accordées sous le contrôle de l'État membre concerné³³. Étant donné que les autorités qui ont octroyé les subventions font partie de l'administration publique et que les décisions finales quant à l'utilisation de fonds du FEDER sont adoptées par la France, ces subventions sont imputables à l'État français.

- (52) L'ensemble des subventions directement versées par l'État français, la région Réunion et le fonds FEDER européen pour le financement du projet est donc constitutif d'un transfert de ressources d'État, imputable à ce dernier.

(b) Emprunt octroyé par la Caisse des dépôts et consignations

- (53) Comme expliqué au considérant (30)(a) ci-dessus, le projet est financé, en sus des subventions directes de 50 990 000 EUR, par un prêt de 45M EUR octroyé à la société concessionnaire par la Caisse des dépôts et consignations. Cet organisme est une institution financière publique française placée sous le contrôle direct d'une commission de surveillance rendant compte au Parlement. Elle exerce des activités d'intérêt général pour le compte de l'État et des collectivités territoriales. La Caisse des dépôts et consignations est dirigée et administrée par un directeur général nommé pour cinq ans par décret du président de la République, pris en Conseil des ministres. Elle est régie par les articles L. 518-2 et suivants du Code monétaire et financier, qui stipule entre autres que la Caisse des dépôts et consignations et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique du pays. Ce groupe remplit des missions d'intérêt général en appui des politiques publiques conduites par l'État et les collectivités territoriales. La Caisse des dépôts et consignations est placée sous la surveillance et la garantie de l'autorité législative. D'ailleurs, dans son arrêt du 19 décembre 2013, la Cour a estimé que la Caisse des Dépôts et Consignations agit en tant qu'intermédiaire dans la gestion de fonds et se trouve sous mandat de l'État français³⁴.

- (54) La Commission déduit de l'argumentation précédente que le prêt de 45M EUR octroyé par la Caisse des dépôts et consignations est constitutif d'un transfert de ressources d'État, imputable à ce dernier.

(c) Garanties liées au prêt de la Caisse des dépôts et consignations

- (55) Comme indiqué au considérant (30)(a) ci-dessus, le prêt octroyé par la Caisse des dépôts et consignations est garanti en principal et en intérêts. 50% du prêt est garanti par la Région Réunion et 20% par la collectivité publique CINOR:
- Comme indiqué au considérant (50) ci-dessus, la région Réunion est une entité représentant l'État français, en charge de gérer un département d'outre-mer, partie intégrante du territoire français. Les fonds provenant de

³³ En ce qui concerne la qualification des ressources du FEDER comme aide d'État, voir la décision de la Commission du 22 novembre 2006 dans l'affaire N 514/2006, *South Yorkshire digital region broadband project*, JO C80, du 13 avril 2007, point 29, et la décision de la Commission du 15 juin 2011 dans l'affaire N 44/2010, *Development of infrastructure on Krievu Sala for relocation of port activities out of the city center*, JO C215, du 21 juillet 2011, points 69 à 70.

³⁴ Voir arrêt de la Cour du 19 décembre 2013, Vent de Colère/Ministre de l'Écologie, C-262/12, non encore publié au recueil, paragraphes 29 à 33.

la Région Réunion sont donc des ressources d'État et leur utilisation doit être considérée comme imputable à l'État.

- CINOR est quant à elle une collectivité publique regroupant trois communes du nord de La Réunion. En tant que collectivité locale, elle exerce sur son territoire certaines compétences qui lui sont dévolues par l'État dans un processus de décentralisation. Les ressources dont elle dispose sont du domaine public et sont donc considérées comme des ressources d'État, dont l'utilisation doit être considérée comme imputable à ce dernier.

- (56) Conformément à sa communication relative aux garanties³⁵, la Commission considère que les garanties accordées au moyen de ressources d'État par des organismes publics imputables aux autorités publiques peuvent constituer des aides d'État³⁶.
- (57) Sur la base des considérations qui précèdent, la Commission considère que les garanties liées au prêt de 45M EUR octroyé par la Caisse des dépôts et consignations sont constitutives d'un transfert de ressources d'État, imputable à ce dernier.

4.1.3. Avantage économique et avantage sélectif pour la société concessionnaire

- (58) Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide à une entreprise, il convient de déterminer si l'entreprise en cause bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché³⁷.

(a) Subventions publiques directes

- (59) Les subventions publiques octroyées par l'État français, la région Réunion et le fonds FEDER européen pour le financement de la construction de l'aéroport Roland Garros le sont sans contrepartie de rémunération spécifique et réduisent d'autant les coûts d'investissement que l'exploitant de l'aéroport devrait normalement supporter en vertu de la convention de concession. Elles confèrent par conséquent un avantage économique à l'exploitant de l'aéroport, en diminuant les coûts normalement supportés par ce dernier.
- (60) La Commission relève, dans ce contexte, que l'avantage économique en cause n'est octroyé qu'au concessionnaire de l'ARRG, à savoir la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion jusqu'en 2011, puis la SA ARRG, société concessionnaire de l'aéroport depuis 2011. Il s'agit donc par conséquent d'une mesure sélective au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

³⁵ Communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties – JO C 155, du 20.06.2008, p. 2.

³⁶ Voir les considérants suivants (68) à (71) ci-dessus.

³⁷ Voir, notamment, arrêt de la Cour du 14 février 1990, France/Commission, C-301/87, Rec. p.I-307, point 41.

(b) Emprunt octroyé par la Caisse des dépôts et consignations

- (61) La Commission se doit de déterminer si les conditions assorties au prêt de 45M EUR octroyé par la Caisse des dépôts et consignations confèrent un avantage économique et sélectif à la société concessionnaire de l'aéroport. Elle doit faire de même concernant les garanties liées à ce prêt. La Commission examinera dans ce contexte le taux d'intérêt et les conditions des garanties liées au prêt.

Evaluation du taux de l'emprunt

- (62) La Commission évalue le taux de l'emprunt contracté auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations au regard de sa communication du 19 janvier 2008³⁸.
- (63) La France soutient que l'analyse de risque menée par le prêteur, la Caisse des Dépôts et Consignations, situe la SA ARRG dans une catégorie de notation satisfaisante, pour un niveau de sûreté élevé compte tenu du niveau des garanties offertes (100% assuré par des collectivités locales et un établissement financier de premier rang).
- (64) La Commission estime que cette approche est acceptable, au vu des résultats enregistrés au cours de l'exercice 2013 par la société concessionnaire. En effet, le rapport annuel 2013 indique que, au 31 décembre 2013, l'actif réalisable et disponible couvre nettement le passif exigible (+16 463 EUR), en nette amélioration par rapport à 2012. L'équilibre financier de la société SA ARRG est en nette amélioration. En effet, grâce à la mise en place de financements bancaires, la société a pu reconstituer sa trésorerie et améliorer son fonds de roulement net global. Par ailleurs, le besoin en fonds de roulement d'exploitation est en nette amélioration grâce à la continuité des plans d'actions lancés en 2012 afin d'améliorer la gestion des postes de bas de bilan. Le fonds de roulement net global de la société s'améliore nettement sous l'effet de la mise en place des financements bancaires et des subventions entrant dans le plan de financement des investissements. Les prévisions pour 2014 réalisées par la SA ARRG indiquent que la capacité d'autofinancement dégagée au terme de l'exercice budgétaire 2014 pourrait atteindre 11,7 M EUR. Le budget 2014, validé par le Conseil de Surveillance du 17 décembre 2013, présente un résultat de 2.6 M EUR.
- (65) Au regard d'une telle catégorie de notation, la communication de la Commission du 19 janvier 2008 indique que la marge de crédit ne peut être inférieure à 100 points de base. Cette marge de 100 points de base doit être rajoutée au taux de base applicable au moment de la signature du contrat d'emprunt³⁹, à savoir 0,66% en mai 2013. Le taux d'intérêt minimum appliqué à l'emprunt, conformément aux dispositions de la communication de la Commission précitée, s'élève à 1,66%, en tenant compte de la catégorie de notation et du niveau de sûretés de l'emprunteur. Le taux de l'emprunt de 3,8% est donc supérieur de 200 points de base au taux de référence de la Commission.

³⁸ Communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation – JO C 14, du 19 janvier 2008, p.2.

³⁹ Le taux de base est calculé et mis à jour en accord avec la communication de la Commission précitée. Voir : http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates.html.

- (66) Une autre approche pour évaluer le taux de l'emprunt contracté auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations pourrait consister à prendre en compte le taux Euribor 3 mois comme index de référence des taux usuels du marché. En effet, le contrat de prêt stipule que l'emprunteur dispose de la possibilité de changer d'index de référence et d'adopter le taux Euribor 3 mois. À la date de signature du prêt, le 14 mai 2013, le taux fixe "swappé" équivalent d'un point de vue actuariel à la courbe de taux Euribor, sur la base des échéances estimées de remboursement et en incluant une marge de swap de 20 points de base, est évalué à 2,34%⁴⁰. Le taux appliqué de 3,66% correspond donc dans ce cas de figure à une marge de 132 points de base par rapport au taux de référence du marché, en l'occurrence le taux Euribor 3 mois.
- (67) Eu égard aux développements qui précèdent, la Commission considère que le prêt est consenti à des conditions conformes au prix du marché⁴¹ et ne comprend donc pas d'élément constitutif d'une aide d'État.

Evaluation du taux des garanties

- (68) Selon la communication du 20 juin 2008 relative aux garanties, les écarts positifs entre le prix du marché et le prix réellement payé pour les garanties constituent une aide d'État⁴². Les références en matière de garanties indiquées dans ladite communication concernent toutefois uniquement les petites et moyennes entreprises⁴³. Le concessionnaire de l'aéroport Roland Garros, SA ARRG, ne peut pas être considéré comme tel, son capital étant détenu par des entités publiques à plus de 25%⁴⁴.
- (69) Lorsqu'il n'existe pas de prix de marché de la garantie, la communication du 20 juin 2008 stipule que l'élément d'aide doit être calculé de la même façon que l'équivalent-subvention d'un prêt à taux privilégié, à savoir la différence entre le taux d'intérêt du marché que l'entreprise aurait supporté en l'absence de la garantie et le taux d'intérêt obtenu grâce à la garantie de l'État, après déduction des primes éventuellement versées.
- (70) À cet égard, bien que la France n'ait fourni aucune valeur de marché pouvant servir de référence dans le cas d'espèce, la Commission constate ce qui suit:
- S'agissant, d'une part, de la collectivité publique CINOR, la Commission constate qu'elle a accordé une garantie gratuite sur 20% de l'encours total. La Commission estime qu'une telle mesure confère nécessairement un avantage économique sélectif au concessionnaire de l'aéroport qui, dans des conditions normales de marché, aurait dû payer une rémunération en contrepartie de la garantie octroyée.

⁴⁰ Donnée fournie par la France.

⁴¹ Cette analyse est confortée par les conditions du prêt contracté auprès de l'établissement privé Banque de La Réunion - BPCE IOM en 2010 dans le cadre du même projet, lequel propose des conditions tarifaires inférieures avec un taux à Euribor + 70 points de base.

⁴² Précitée à la note de bas de page 35.

⁴³ Voir la section 3.3 de la communication de la Commission précitée à la note de bas de page 35.

⁴⁴ Recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises – JO L 124, du 20 mai 2003, Annexe, Article 3, Point 4: "une entreprise ne peut pas être considérée comme une PME, si 25 % ou plus de son capital ou de ses droits de vote sont contrôlés, directement ou indirectement, par un ou plusieurs organismes publics ou collectivités publiques, à titre individuel ou conjointement".

- S’agissant, d’autre part, de la garantie accordée par la région Réunion, la France estime que le taux de rémunération de 0,50% qu’elle applique sur les 50% de l’encours total de l’emprunt est justifié, étant donné que la Caisse d’Épargne Provence-Alpes-Corse, établissement de droit privé, garantit les 30% restant contre une rémunération du même ordre. Toutefois, au vu du montage financier de l’opération, dans lequel les opérateurs publics sont largement majoritaires, aussi bien au niveau du financement par subvention directe que de celui par emprunt, la Commission émet des doutes sur l’absence d’aide d’État inhérente à ce taux de 0,50%. En effet, en garantissant 30% d’un prêt octroyé à 100% par un établissement public opérant sous mandat de l’État français, l’opérateur privé ne peut être considéré comme se trouvant en situation réelle de marché, d’autant que les 70% restants sont garantis par des organismes publics. La Commission considère donc que ce même taux, extrêmement bas, notamment au regard des montants en jeu, est de nature à conférer un avantage économique sélectif au concessionnaire de l’aéroport.

(71) Dans ces conditions, la Commission estime qu’il ne peut être considéré sur la base des informations à sa disposition que les garanties publiques assorties à l’emprunt de 45M EUR ont été consenties à des conditions conformes au prix du marché et qu’elles recèlent donc des éléments d’aide d’État.

4.1.4. Sur les conditions d’affectation des échanges entre États membres et de distorsion de la concurrence

- (72) Lorsque l’aide accordée par un État membre renforce la position d’une entreprise donnée par rapport à d’autres entreprises en concurrence sur le marché intérieur, ce dernier est considéré comme affecté par cette aide. Selon la jurisprudence⁴⁵, pour qu’une mesure soit reconnue comme risquant de fausser la concurrence, il suffit que le bénéficiaire de l’aide soit en concurrence directe avec d’autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence.
- (73) La construction et l’exploitation d’un aéroport sont considérées comme une activité économique⁴⁶. Les exploitants d’aéroports peuvent ainsi se trouver en concurrence lors de l’octroi de la gestion d’un aéroport donné.
- (74) Les aéroports se trouvent également en concurrence entre eux. Le financement public octroyé à l’aéroport Roland Garros, en permettant les travaux au niveau des infrastructures, facilitera sa croissance ultérieure et est par conséquent de nature à générer une distorsion de concurrence entre les aéroports de l’Union, en renforçant l’attrait de l’ARRG.
- (75) À cet égard, même s’il est vrai que l’ARRG jouit d’une position particulière au regard de sa localisation sur l’île de La Réunion, il n’en demeure pas moins qu’il se trouve en concurrence avec d’autres aéroports, dont celui de Mayotte en particulier. La Réunion étant une destination touristique, il ne peut être exclu qu’un financement public octroyé à son aéroport principal, en permettant une nette amélioration de ses infrastructures, favorise l’attrait de l’île aux dépens d’une autre destination touristique de même acabit.

⁴⁵ Arrêt du Tribunal du 30 avril 1998, Het Vlaamse Gewest/Commission, T-214/95, Rec. p.II-717.

⁴⁶ Voir le considérant (46) ci-dessus.

(76) Par conséquent, le financement public en question est susceptible de fausser la concurrence et d'affecter les échanges.

4.1.5. *Conclusion sur la présence d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE*

(77) La Commission considère que le prêt de la Caisse des dépôts et consignations ne comprend pas d'élément constitutif d'une aide d'État.

(78) Sur la base des éléments qui précèdent, la Commission considère que les subventions publiques directes octroyées à la SA ARRГ aux fins de la réalisation du grand projet de développement de l'ARRГ et les éléments d'aide contenus dans les garanties publiques liées au prêt de la Caisse des dépôts et consignations constituent des mesures d'aides au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(79) Dans ce contexte, la Commission constate que la SA ARRГ a d'ores et déjà perçu des fonds sur la base des financements publics en question⁴⁷ et que, nonobstant son éventuelle compatibilité avec le marché intérieur, cette mesure d'aide est illégale au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

4.2. Compatibilité des mesures d'aides

(80) Les financements publics mentionnés au considérant (77) constituant des mesures d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, il y a lieu d'examiner leur compatibilité avec le marché intérieur et, en particulier, à l'aune de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE aux termes duquel *"peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun"*.

(81) Les Lignes Directrices de 2014 fournissent un cadre général d'évaluation de la compatibilité des aides fournies aux aéroports selon l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE. Le point 79 des Lignes Directrices, lu à l'aune des points 84 à 108 desdites lignes, prévoit en effet que des aides à l'investissement en faveur des aéroports pourront être déclarées compatibles si les critères cumulatifs suivants sont remplis:

- contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini;
- nécessité de l'intervention de l'État;
- caractère approprié de l'aide;
- effet d'incitation;
- proportionnalité de l'aide;
- prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges entre États membres.

(82) Il convient donc en l'espèce de déterminer si les mesures d'aide en cause satisfont l'ensemble des critères de compatibilité susmentionnés.

⁴⁷ Voir le considérant (28) ci-dessus.

- (83) De manière plus générale, la Commission s'assurera que les mesures d'aide en cause remplissent toutes les conditions définies à la section 5.1 des Lignes Directrices, le respect de ces conditions impliquant en effet la compatibilité de l'aide avec le marché intérieur au regard de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE⁴⁸.

4.2.1. Contribution à un objectif d'intérêt commun bien défini

- (84) Le point 84 des Lignes Directrices spécifie que *"les aides à l'investissement octroyées à des aéroports seront considérées comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun si:*
- elles améliorent la mobilité des citoyens de l'Union et la connectivité des régions grâce à la mise en place de points d'accès pour les vols intra-Union; ou*
 - elles luttent contre la congestion du trafic aérien sur les principales plates-formes aéroportuaires de l'Union; ou*
 - elles facilitent le développement régional".*
- (85) Dans le cas d'espèce, le projet d'aménagement de l'ARRG a pour objectifs d'assurer la continuité territoriale de l'île de La Réunion avec la métropole et de moderniser les infrastructures pour les adapter au trafic actuel et prévisionnel⁴⁹. Il s'agit notamment d'adapter les infrastructures de la plateforme aux volumes de trafic traités et attendus à court et moyen terme, de moderniser les installations aéroportuaires par rapport aux exigences en matière de servitudes aéronautiques et d'environnement et d'adapter les infrastructures aux avions gros porteurs de dernière génération. Comme il est développé à la section 2.4 ci-dessus, le projet a pour ambition de satisfaire la demande des compagnies aériennes, des passagers et des transitaires dans la zone d'attraction de cet aéroport. Les capacités de l'aéroport sont arrivées à saturation et ce projet d'aménagement permettra d'absorber la croissance prévue du trafic⁵⁰. La Commission estime donc que le financement public permettant la réalisation du projet d'aménagement de l'ARRG offre des perspectives d'utilisation satisfaisantes à moyen terme.
- (86) Par ailleurs, au vu de l'isolement de l'île de La Réunion par rapport au reste de l'Union européenne, l'investissement en cause ne risque pas de réduire les perspectives d'utilisation des autres infrastructures aéroportuaires européennes existantes dans la zone d'attraction de l'aéroport. L'unique autre aéroport de l'île, situé à Pierrefonds, propose essentiellement des lignes régionales et de pré-post-acheminement sur l'aéroport Roland Garros. Son modèle d'activité est donc différent et les perspectives de croissance des deux aéroports de l'île se font selon une logique de complémentarité et non de concurrence. Le financement de cette nouvelle infrastructure à l'ARRG ne risque donc pas de créer des capacités inutilisées supplémentaires par rapport à l'autre aéroport de l'île.
- (87) La Commission estime, sur la base des arguments qui précèdent, que le projet de développement de l'ARRG répond clairement à un objectif d'intérêt commun bien défini aux sens des Lignes Directrices.

⁴⁸ Voir le point 80 des Lignes Directrices.

⁴⁹ Voir considérant (15) ci-dessus.

⁵⁰ Voir les prévisions de trafic établies par la France au tableau 1, considérant (10).

4.2.2. Nécessité de l'intervention de l'État

- (88) Le point 87 des Lignes Directrices indique que *"les aides d'État doivent cibler les situations dans lesquelles elles peuvent conduire à une amélioration substantielle, que le marché n'est pas en mesure d'apporter lui-même"*.
- (89) À cet égard, la Commission estime que la mise en œuvre du programme d'investissements projeté à l'ARRG est indispensable à la bonne exécution du service aéroportuaire et à l'accueil de la demande de trafic actuelle et à venir sur cet aéroport.
- (90) Avec un trafic de l'ordre de deux millions de passagers annuels, l'aéroport de Roland-Garros n'est pas en mesure de financer l'intégralité de ses investissements, en particulier lorsque des programmes de grande ampleur tel que celui sous examen sont mis en œuvre. Comme il est démontré au tableau 4 du considérant (39), le déficit de financement du coût du capital s'élève à -75 594 K EUR en l'absence d'aide publique et à -27 474 K EUR après intégration de l'aide publique dans le financement du projet. Par conséquent, en application du point 89, sous c), des Lignes Directrices, le déficit de financement du coût du capital constaté pour la SA ARRG prouve que l'aéroport Roland Garros n'est pas à même de supporter ces coûts supplémentaires et que l'intervention publique est nécessaire.
- (91) Dans ces conditions, la Commission estime que l'aide publique est nécessaire pour que l'exploitant aéroportuaire puisse mettre en œuvre le programme d'investissements notifié.

4.2.3. Caractère approprié de l'aide d'État en tant qu'instrument d'intervention

- (92) Aux termes du point 90 des Lignes Directrices, *"les États membres doivent démontrer que l'aide constitue un instrument approprié pour atteindre l'objectif poursuivi ou résoudre les problèmes ciblés. Une mesure ne sera pas jugée compatible avec le marché intérieur si d'autres instruments d'intervention ou d'aide entraînant moins de distorsions permettent d'atteindre le même objectif"*.
- (93) Dans le cas d'espèce, l'importance du déficit de financement du coût du capital engendré par le projet (-75 594 K EUR en l'absence d'aide publique) ne permet pas d'envisager d'autres moyens d'intervention qu'une subvention directe à l'investissement. En effet, les perspectives de trafic de l'aéroport, qui est amené à rester à moyen terme sous la barre des trois millions de passagers annuels, ne lui permettent pas d'assumer un financement en propre de l'intégralité de ses investissements.
- (94) Dans ces conditions, l'octroi d'un prêt à des conditions avantageuses ou d'avances remboursables ne pourrait selon toute vraisemblance se substituer à des subventions directes, puisque l'exploitant aéroportuaire ne serait pas en mesure de les rembourser avant un horizon de très long terme.
- (95) Par ailleurs, une importante partie du projet est également financée au moyen d'emprunts et grâce aux fonds propres du concessionnaire, ces deux moyens de

financement correspondant en totalité à un montant de 57 M EUR⁵¹. Ce montant intervient en plus des subventions publiques. La France a par conséquent envisagé et mis en œuvre d'autres options de financement et a estimé que la combinaison de mesures d'aide d'État sous forme de subventions directes et d'autres formes de financement constituait la seule solution permettant la réalisation du projet d'aménagement de l'aéroport Roland Garros.

- (96) Par conséquent, la Commission considère que le financement public concerné constitue, en l'espèce, un instrument approprié aux nécessités de l'investissement en cause.

4.2.4. Existence d'un effet d'incitation

- (97) Le point 93 des Lignes Directrices dispose que *"les travaux rendus possibles par un investissement individuel ne peuvent débuter qu'après l'introduction d'une demande auprès de l'autorité qui octroie les aides"*.
- (98) À cet égard, la France a confirmé à la Commission que le concessionnaire de l'aéroport a introduit des demandes préalables aux autorités octroyant les aides, qui se sont matérialisées par la signature des conventions financières octroyant les subventions.
- (99) Il convient par ailleurs de rappeler que, selon les points 94 et 95 des Lignes Directrices, la Commission doit s'assurer que l'investissement n'aurait pas été entrepris ou n'aurait pas eu la même portée en l'absence d'une aide d'État consentie sous quelque forme que ce soit.
- (100) Il ressort en outre du point 96 des Lignes Directrices que *"en l'absence de scénario contrefactuel connu, l'effet d'incitation peut être présumé lorsqu'il existe un «déficit de financement du coût du capital», c'est-à-dire lorsqu'il peut être démontré, sur la base d'un plan d'exploitation ex ante, qu'il existe une différence entre les flux de trésorerie positifs et les flux de trésorerie négatifs (y compris les coûts d'investissement en immobilisations) sur la durée de vie de l'investissement, comptabilisés à leur valeur actualisée nette."*

Scénario contrefactuel

- (101) Dans le cas d'espèce, la France soutient que le seul scénario contrefactuel possible consisterait à ne pas réaliser les investissements et à envisager la poursuite de l'exploitation de l'aéroport sur la base des installations existantes. Ce scénario n'est, selon la France, pas envisageable, dans la mesure où il mettrait en péril la desserte de La Réunion et la continuité territoriale avec le continent européen, qui est la vocation essentielle de cette infrastructure.
- (102) La Commission estime sur la base de ces éléments et dans le présent contexte que le scénario contrefactuel consistant à ne pas réaliser les investissements du projet équivaldrait à refuser l'accès de la plateforme aux transporteurs aériens long courrier, pour des motifs d'insuffisance technique et de saturation des installations aéroportuaires. Ce faisant, seul le trafic régional pourrait être maintenu dans des conditions acceptables pour les compagnies aériennes, l'organisation de la desserte de l'île se faisant alors via des liaisons régionales

⁵¹ Ce montant n'inclut pas le montant équivalent à l'aide d'État représentée par les garanties liées à l'emprunt de 45M EUR.

avec les autres aéroports de la zone (île Maurice essentiellement). Dans un tel contexte, l'île de la Réunion deviendrait difficilement accessible en termes de durée et de coût d'acheminement. L'élaboration d'un plan d'affaires contrefactuel où le trafic de l'aéroport serait limité à un trafic régional, bien qu'envisageable d'un point de vue purement technique, n'aurait ainsi pas de sens.

Déficit de financement du projet

- (103) En tout état de cause, la Commission constate que l'existence de l'effet d'incitation est confortée par l'analyse du déficit de financement du projet. La France a en effet réalisé un plan d'exploitation sur toute la durée de vie de la concession, en intégrant des hypothèses conformes à celles qu'aurait adoptées un opérateur de marché privé dans un cas similaire. Le taux d'actualisation retenu par la France est de 7%⁵², ce qui correspond à une estimation du coût moyen pondéré du capital de la SA ARRG. Au vu de sa pratique décisionnelle⁵³, la Commission considère ce taux comme raisonnable. L'analyse menée à la section 2.5.4 démontre l'existence d'un déficit de financement du coût du capital estimé à -75 594 K EUR en l'absence d'aides publiques et à -27 474 K EUR en tenant compte des aides publiques notifiées⁵⁴.
- (104) Eu égard aux développements qui précèdent, la Commission considère donc que les mesures d'aide en cause ont bien un effet d'incitation sur la réalisation du programme d'investissements concerné.

4.2.5. Proportionnalité du montant de l'aide (limitation de l'aide au minimum nécessaire)

- (105) La Commission se doit d'évaluer l'intensité de l'aide publique octroyée en accord avec la section 5.1.1, sous (e), des Lignes Directrices. Le montant maximal autorisé est exprimé en pourcentage des coûts admissibles. En l'absence de scénario contrefactuel, le montant des aides d'État, pour être proportionné, ne doit pas excéder le déficit de financement du projet d'investissement. L'intensité de l'aide est mesurée en fonction de la taille de l'aéroport, telle que définie d'après le nombre annuel de passagers. Le tableau figurant au point 101 des Lignes Directrices mentionne à cet égard une intensité d'aide égale à 50% des coûts éligibles du projet pour des aéroports comprenant entre un et trois millions de passagers.
- (106) Toutefois, le point 102 des mêmes Lignes Directrices indique que l'intensité d'aide maximale peut être majorée de 20 % pour les aéroports établis dans les régions éloignées, quelle que soit leur taille. L'île de La Réunion bénéficie de

⁵² Selon la Direction Générale de l'Aviation civile française, pour les grands aéroports français, le coût moyen pondéré du capital va de l'ordre de 6% pour ceux qui font l'objet de contrats de régulation économique (Paris, Toulouse, Lyon) à 7,5 % pour les projets d'investissements de Marseille ou Nantes, voire 8 % pour Nice et Beauvais. Pour la plupart des petits et moyens aéroports (moins de 1 million de passagers), le taux retenu dans le cadre des procédures d'aide d'Etat est généralement de 6,5%.

⁵³ Voir la décision de la Commission du 20 novembre 2013, SA.37125 (2013/NN) – France - Opération de financement de la construction de l'aéroport du Grand Ouest (Notre-Dame-des-Landes) – JO C69, du 7 mars 2014, p.14.

⁵⁴ Voir le considérant (39) ci-dessus.

cette majoration, dans la mesure où elle est qualifiée de "région insulaire ultrapériphérique" au titre de l'article 349 du TFUE et fait partie des "régions éloignées" au sens des Lignes Directrices aériennes de 2014.

Coûts éligibles

- (107) Les Lignes Directrices stipulent au point 97 que *"le montant maximal autorisé en ce qui concerne les aides d'État est exprimé en pourcentage des coûts admissibles (intensité d'aide maximale). Les coûts admissibles sont les coûts afférents aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires, y compris les coûts de planification, l'infrastructure d'assistance en escale (tels que les carrousels à bagages, etc.) et les équipements aéroportuaires. Les coûts d'investissement relatifs aux activités non aéronautiques (soit, notamment, les parcs de stationnement, les hôtels, les restaurants et les bureaux) ne sont pas admissibles."*
- (108) Comme il est indiqué au tableau 2⁵⁵, la phase 1 du projet d'aménagement de l'ARRG représente un investissement total de 108 345 277 EUR.
- (109) Les opérations 1 à 6, 8 et 9 spécifiées au tableau 2 concernent directement et exclusivement des "infrastructures aéroportuaires" telles que définies par les Lignes Directrices⁵⁶. Les coûts afférents à ces opérations sont donc des coûts d'investissements admissibles au sens du point 25, sous 15), des Lignes Directrices.
- (110) L'opération 7 regroupe une série de travaux et d'équipements nécessaires réalisés parallèlement aux autres chantiers, parmi lesquels figurent des équipements et travaux dont les coûts ne sont pas admissibles en application du point 25, sous 15) et sous 20), des Lignes Directrices, à savoir:
- (a) des travaux sur les abords et les parkings automobiles, qui sont des coûts non-aéronautiques et qui correspondent à un montant de 1 590 000 EUR ; et
 - (b) des travaux et matériels, qui sont réalisés à l'occasion du redimensionnement de l'aérogare et relèvent des missions de puissance publique. Ils concernent plus spécifiquement des équipements nécessaires au contrôle des bagages de soute et à celui des bagages à main, le réaménagement des postes d'inspection-filtrage, la rénovation du système de vidéo-surveillance et la construction de la réserve eau incendie⁵⁷. Le montant total de ces coûts régaliens s'élève à 5 516 000 EUR.
- (111) Ces coûts non-aéronautiques et régaliens sont ainsi à exclure du total des coûts d'investissements admissibles. Par conséquent, la phase 1 du projet d'aménagement de l'ARRG représente un investissement total pour les activités aéronautiques de 101 239 277 EUR (coûts d'investissements admissibles).

⁵⁵ Voir le considérant (25) ci-dessus.

⁵⁶ Voir le point 25, sous 5), du chapitre 2.2 des Lignes Directrices.

⁵⁷ Voir, à cet égard, s'agissant des missions régaliennes dans les aéroports français, la décision de la Commission du 23 juillet 2014 sur l'Aéroport Pau-Béarn, SA 22614, non encore publiée.

Montant de l'aide

- (112) Le montant total des aides publiques directes s'élève à 50 990 000 EUR⁵⁸. La Commission estime que ce montant doit toutefois être majoré de l'équivalent aide généré par les garanties assorties à l'emprunt de 45 M EUR, conformément à ce qui a été démontré aux considérants (68) à (71).
- (113) À cette fin, la Commission estime opportun de procéder à une simulation en faisant l'hypothèse d'un taux de garantie le plus élevé possible, dans les conditions actuelles de l'emprunt. Dans un tel scénario pessimiste, la Commission considère que le taux effectif de l'emprunt de 3,8% constitue une référence acceptable pouvant être utilisée comme rémunération de garantie maximale.
- (114) Le coût des garanties, présenté au tableau 6 ci-dessous, a donc été évalué de deux manières, à savoir avec les conditions réelles détaillées au considérant (30)(a) et avec une rémunération maximale de 3,8%. L'élément d'aide d'État s'obtient par différence entre les deux montants, l'équivalent subvention correspondant à l'écart positif entre la rémunération maximale de 3,8% et le prix réellement payé pour les garanties.

Tableau 6: Coût des garanties octroyées par les autorités publiques (EUR)

	Garantie contractuelle à 0,50%	Simulation d'une garantie à 3,8%	Aide d'Etat
Région Réunion - 50% de 45M EUR	1 453 901	9 385 638	7 931 737
CINOR – 20% de 45M EUR	0	3 754 255	3 754 255
Total	1 453 901	13 139 894	11 685 993

- (115) La Commission déduit de cette analyse que le montant des subventions publiques de 50 990 000 EUR doit être majoré de 11 685 993 EUR afin d'estimer le montant d'aide maximal approximatif inhérent au financement du projet en cause.
- (116) Par conséquent, conformément au point 99 des Lignes Directrices, le montant des aides d'État dont bénéficie l'ARRG n'excède pas le déficit de financement du projet d'investissement. Le montant total maximal des aides s'élève à 62 675 993 EUR pour un déficit de financement de -75 594 000 EUR.
- (117) En outre, sur la base de l'analyse qui précède, l'intensité des mesures d'aide s'élève à 61,9% des coûts éligibles⁵⁹, intensité inférieure aux 70% autorisés pour l'île de La Réunion selon les Lignes Directrices. Les mesures d'aides, incluant les subventions directes et les conditions des garanties de l'emprunt de 45M EUR, sont donc bien proportionnelles et limitées au minimum nécessaire.

⁵⁸ Voir le considérant (28) ci-dessus.

⁵⁹ Ce chiffre correspond au calcul suivant: (50 990 000 EUR + 11 685 993 EUR) / 101 239 277 EUR.

4.2.6. *Prévention des effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges*

- (118) Les Lignes Directrices préviennent la multiplication d'aéroports non rentables ou la création de capacités inutilisées supplémentaires dans la zone d'attraction d'une infrastructure existante, car elles sont susceptibles de fausser la concurrence⁶⁰.
- (119) Dans le cas d'espèce, le projet d'aménagement de l'ARRG n'a pas pour vocation à générer des capacités additionnelles qui risquent de rester inutilisées, mais doit au contraire permettre à l'aéroport Roland Garros d'opérer dans des conditions acceptables en prévision de la croissance du trafic envisagée, l'ARRG se trouvant en effet dans une situation de saturation de ses capacités⁶¹.
- (120) Comme il est expliqué au considérant (86) ci-dessus, l'autre aéroport de l'île situé à Pierrefonds est complémentaire à l'ARRG dans la mesure où il propose des vols régionaux et en pré-post- acheminement sur l'ARRG. Le sud de l'île, desservi par cet aéroport, se trouve à une centaine de kilomètres de l'ARRG, mais les caractéristiques géographiques de l'île rendent les conditions d'acheminement sur cet aéroport plus ardues et le temps de trajet moyen entre les deux aéroports reste supérieur à 1h30, malgré une amélioration de la desserte routière entre les deux aéroports. Le projet d'aménagement de l'ARRG ne contribuera donc pas à la duplication d'aéroports non rentables dans sa zone d'attraction.
- (121) Même si l'ARRG se trouve dans une certaine mesure en concurrence avec d'autres aéroports de l'Union, l'affectation des échanges générée par ce projet d'aménagement est limitée et ne saurait en tout état de cause pas être considérée comme contraire à l'intérêt général, eu égard au rôle de l'aéroport dans la desserte aérienne entre l'île de la Réunion et la métropole. La Commission conclut de ce qui précède que le développement des échanges n'est pas affecté par ce projet dans une mesure contraire à l'intérêt général.
- (122) Par ailleurs, le point 108 des Lignes Directrices indique que, afin de limiter toute distorsion de concurrence, l'aéroport doit être ouvert à tous les usagers potentiels, et non à un usager en particulier.
- (123) Le marché de l'ARRG est aujourd'hui partagé entre les six compagnies aériennes mentionnées au considérant (18) ci-dessus⁶²: Air Austral, Air France, Corsairfly, Air Mauritius, Air Madagascar et XL Airways. L'exploitation générale de l'aéroport est organisée autour du principe d'une "banalisation" des équipements et ressources aéroportuaires. De fait, aucune ressource n'est dédiée de manière privative ou prioritaire aux opérateurs. Ces ressources sont affectées aux utilisateurs par l'exploitant et elles sont régulées en fonction des fluctuations du trafic et des besoins, selon des règles et une tarification qui sont fondées sur le principe de l'égalité de traitement. Les compagnies utilisatrices participent en outre à la priorisation et à la planification de l'évolution des infrastructures et équipements aéroportuaires par le biais de consultations régulières et "paritaires", notamment dans le cadre des commissions consultatives économiques.

⁶⁰ Voir le point 106 des Lignes Directrices.

⁶¹ Voir la section 2.4 de la présente décision.

⁶² Il s'agit de données 2012.

- (124) Par conséquent, les investissements réalisés dans la phase 1 du projet d'aménagement de l'aéroport Roland Garros constituent des aménagements potentiellement utilisables par toutes les compagnies aériennes et leurs clients, sans discrimination.
- (125) La Commission estime donc que l'accès à l'infrastructure de l'ARRG est ouvert à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire. Le financement public du projet n'a donc pas d'effets négatifs sur la concurrence et les échanges allant au-delà des effets positifs de l'aide en matière d'accessibilité et de mobilité.

4.2.7. Conclusion

- (126) Au vu de ce qui précède, la Commission estime que les conditions rappelées au considérant (81) sont respectées et que, par conséquent, les mesures de financement public du projet de développement de l'ARRG, incluant les subventions directes et l'élément d'aide résultant des garanties de l'emprunt de 45M EUR, respectent l'ensemble des conditions requises par les Lignes Directrices de 2014.
- (127) S'agissant des aides déjà octroyées par la France au bénéficiaire⁶³, notamment avant l'adoption des nouvelles Lignes Directrices, la Commission devrait en principe appliquer, aux fins de l'analyse de leur compatibilité avec le marché intérieur, les lignes directrices de 2005⁶⁴, conformément aux prescriptions du paragraphe 173 des Lignes Directrices de 2014.
- (128) Cependant, étant considéré d'une part que les critères de compatibilité des aides à l'investissement en faveur des aéroports sont plus stricts dans les lignes directrices de 2014 que dans celles de 2005, la Commission en déduit que les conditions de compatibilité des mesures d'aides dans le cas d'espèce sont également respectées sous les anciennes Lignes Directrices.
- (129) D'autre part, les autorités françaises ont informé la Commission que, compte tenu des caractéristiques intrinsèques du projet, en particulier de ses caractéristiques financières (plan d'affaires unique réalisé sur base de l'ensemble du financement du projet), l'analyse de la compatibilité avec le marché intérieur de l'ensemble des mesures d'aides d'État nécessaires à la réalisation du projet a été réalisée à l'aune des critères des Lignes Directrices de 2014 et ce quelle que soit la date de leur octroi. Signalons à cet égard que la réalisation du projet ne sera achevée que dans les prochains mois.
- (130) La Commission déduit de ce qui précède que les mesures de financement public du projet de développement de l'ARRG, incluant les subventions directes et l'élément d'aide résultant des garanties liées à l'emprunt de 45M EUR, sont compatibles avec le marché intérieur en application de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE.
- (131) La Commission prend note de l'engagement de la France de lui communiquer l'ensemble des données finales et définitives du projet, en particulier les

⁶³ Voir les considérants (28) et (79) ci-dessus.

⁶⁴ Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux – JO C 312 du 9 décembre 2005, p.1.

caractéristiques finales exactes des conventions financières et les données définitives établies lors de la fixation des taux et du bouclage financier.

5. CONCLUSION

- (132) Sur la base de l'appréciation qui précède, la Commission décide que la mesure sous forme de prêt ne constitue pas une aide d'État, au motif que le taux d'intérêt du prêt de 45 M EUR ne comprend pas d'élément d'aide d'État.
- (133) La Commission regrette par ailleurs que la France ait mis à exécution les garanties liées au prêt ainsi qu'une partie des subventions directes, en violation de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Cependant, elle décide de ne pas soulever d'objections à l'égard des mesures d'aide de financement public du grand projet de développement de l'Aéroport de La Réunion Roland Garros octroyées au gestionnaire de l'aéroport, au motif que la subvention publique de 51 M EUR et les éléments d'aide contenus dans les garanties liées au prêt et estimés à un maximum de 12 M EUR constituent des aides compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.
- (134) Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, 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. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la communication à des tiers et la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.
- (135) Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à l'adresse suivante:

Commission Européenne
Direction générale de la Concurrence
Place Madou 1
1210 Bruxelles
Belgium
N° Fax: +32 (0)2 29 61242

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

Par la Commission,

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission