

ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)

24 octobre 2002 \*

Dans l'affaire C-82/01 P,

**Aéroports de Paris**, établi à Paris (France), représenté par M<sup>e</sup> H. Calvet, avocat,  
ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

ayant pour objet un pourvoi formé contre l'arrêt du Tribunal de première instance des Communautés européennes (troisième chambre) du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission (T-128/98, Rec. p. II-3929), et tendant à l'annulation de cet arrêt,

les autres parties à la procédure étant:

**Commission des Communautés européennes**, représentée par M<sup>me</sup> L. Pignataro,  
en qualité d'agent, assistée de M<sup>e</sup> B. Geneste, avocat, ayant élu domicile à  
Luxembourg,

partie défenderesse en première instance,

\* Langue de procédure: le français.

et

Alpha Flight Services SAS, établie à Paris, représentée par M<sup>es</sup> L. Marville et A. Denantes, avocats, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie intervenante en première instance,

LA COUR (sixième chambre),

composée de MM. C. Gulmann, faisant fonction de président de la sixième chambre, V. Skouris, M<sup>mes</sup> F. Macken, N. Colneric et M. J. N. Cunha Rodrigues (rapporteur), juges,

avocat général: M. J. Mischo,  
greffier: M. R. Grass,

vu le rapport du juge rapporteur,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 21 février 2002,

rend le présent

## Arrêt

- 1 Par requête déposée au greffe de la Cour le 17 février 2001, Aéroports de Paris (ci-après «ADP») a, en vertu de l'article 49 du statut CE de la Cour de justice, formé un pourvoi contre l'arrêt du Tribunal de première instance du 12 décembre 2000, Aéroports de Paris/Commission (T-128/98, Rec. p. II-3929, ci-après l'«arrêt attaqué»), par lequel celui-ci a rejeté son recours tendant à l'annulation de la décision 98/513/CE de la Commission, du 11 juin 1998, relative à une procédure d'application de l'article 86 du traité (IV/35.613 — Alpha Flight Services/Aéroports de Paris) (JO L 230, p. 10, ci-après la «décision litigieuse»).

### Les faits à l'origine du litige

- 2 Il ressort de l'arrêt attaqué que:

«1 Le requérant, [ADP], est un établissement public de droit français doté de l'autonomie financière, qui, en vertu de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile français, est chargé d'aménager, d'exploiter et de développer l'ensemble des installations de transport civil aérien ayant leur centre dans la région parisienne et qui ont pour objet de faciliter l'arrivée et le départ des

aéronefs, de guider la navigation, d'assurer l'embarquement, le débarquement et l'acheminement à terre des voyageurs, des marchandises et du courrier transportés par air, ainsi que toutes installations annexes'.

- 2 ADP assure l'exploitation des aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle (ci-après 'Roissy-CDG').
  
- 3 Dans les années 60, les services de commissariat aérien ('catering') étaient fournis à l'aéroport d'Orly par quatre sociétés: Pan Am, TWA, Air France et la Compagnie internationale des wagons-lits (ci-après la 'CIWL'). Les trois premières assuraient en réalité, et ce de manière presque exclusive s'agissant d'Air France, l'auto-assistance, c'est-à-dire le ravitaillement de leurs propres vols. À la suite de la création de l'aéroport de Roissy-CDG dans les années 70, TWA et Pan Am y ont transféré leurs activités.
  
- 4 C'est à cette époque qu'ACS, filiale de Trust House Forte, devenue THF, aux droits de laquelle se trouve la société Alpha Flight Services (ci-après 'AFS') a commencé son activité de prestataire de services de commissariat aérien à l'aéroport d'Orly.
  
- 5 À la suite d'un appel d'offres lancé par ADP en 1988, AFS a été sélectionnée en tant que seul prestataire de services de commissariat aérien à l'aéroport d'Orly, en plus d'Air France qui n'y assurait que l'auto-assistance.
  
- 6 Les conditions financières demandées par ADP ne prévoyaient que le versement périodique d'une redevance calculée sur la base du chiffre

d'affaires du prestataire. Dans son offre, AFS proposait une redevance moyenne sur son chiffre d'affaires de [...] % (variant de [...] %) ainsi que la construction d'un nouveau bâtiment et le rachat, pour [...] de francs français (FRF), des bâtiments de la CIWL.

- 7 Le 21 mai 1992, ADP et AFS ont signé une convention de concession d'une durée de 25 ans, prenant effet rétroactivement le 1<sup>er</sup> février 1990, par laquelle AFS était autorisée à assurer des services de commissariat aérien à l'aéroport d'Orly et à occuper un ensemble de bâtiments situés dans le périmètre de celui-ci ainsi qu'un terrain de [...], et à y bâtir à ses frais les installations nécessaires à son activité.
  
- 8 Selon l'article 23 de la convention, la redevance due par AFS était déterminée comme suit:
  - i) aucune redevance domaniale n'est perçue;
  
  - ii) une redevance commerciale est calculée proportionnellement au chiffre d'affaires [total annuel réalisé par AFS, en excluant le chiffre d'affaires correspondant à la fourniture de plats kascher à partir de Rungis (extérieur au périmètre de l'aéroport) aux sociétés assurant des services de commissariat aérien sur les plates-formes d'ADP. Le chiffre d'affaires généré par les prestations effectuées dans les installations de Rungis et fournies directement à tout autre client installé sur les plates-formes d'ADP, qu'il s'agisse de compagnies aériennes ou non, reste soumis à redevance];
  
  - iii) enfin, l'exploitant doit verser à ADP une somme de [...] de FRF en sus de la redevance prévue ci-dessus.

- 9 [...], un nouveau prestataire de services, Orly Air traiteur (ci-après 'OAT') a commencé une activité de commissariat aérien à l'aéroport d'Orly. OAT est une filiale détenue majoritairement par le groupe Air France à travers sa filiale Servair qui fournit également des services d'assistance en escale à l'aéroport de Roissy-CDG. OAT a progressivement repris les activités de commissariat aérien jusqu'alors assurées par Air France à l'aéroport d'Orly.
- 10 [...], ADP a octroyé à OAT une concession d'une durée de 25 ans, [...] et portant sur les autorisations d'exploitation de services de commissariat aérien à l'aéroport d'Orly et d'occupation de biens immobiliers situés dans le périmètre de celui-ci. OAT était ainsi autorisée à occuper un terrain de [...] et à y bâtir à ses frais les installations nécessaires. L'article 26 de la convention de concession, relatif aux conditions financières, prévoyait une rémunération distincte pour chacune des deux autorisations dans les termes suivants:
- d'une part, en contrepartie de l'autorisation d'occupation de terrain, le bénéficiaire s'engage à verser à ADP une redevance domaniale annuelle proportionnelle à la surface occupée [...],
  - d'autre part, en contrepartie de l'autorisation d'exercice d'activité accordée, le bénéficiaire s'engage à verser à ADP une redevance commerciale composée de:
    - i) un taux de [...] % sur le chiffre d'affaires total réalisé avec la compagnie nationale Air France et les compagnies filiales du groupe Air France, Air Charter, Air Inter (les prestations réalisées par OAT avec les filiales ou

sous-filiales de Servair, titulaires d'une autorisation d'exploitation commerciale avec ADP sont exclues de l'assiette du chiffre d'affaires);

ii) un taux de [...] % sur le chiffre d'affaires total réalisé avec toute autre compagnie aérienne.

- 11 À la fin de 1992, à la suite de l'arrivée d'OAT sur le marché et d'un différend entre ADP et AFS concernant la rémunération due par celle-ci, le taux de la redevance d'AFS a été revu à la baisse et est passé de [...] %.
- 12 Le 29 décembre 1993, AFS a informé ADP qu'elle considérait que son taux de redevance et ceux appliqués au chiffre d'affaires de ses concurrents à l'aéroport d'Orly n'étaient pas équivalents, même après la prise en compte d'éventuelles différences de charges domaniales, et que cette disparité introduisait un déséquilibre entre les prestataires. En conséquence, AFS a demandé un alignement des taux de redevance.
- 13 ADP a refusé au motif que la diminution de taux obtenue par AFS précédemment mettait les redevances des différents concessionnaires, compte tenu des charges foncières, à des niveaux équivalents.
- 14 Le 22 juin 1995, AFS a déposé une plainte auprès de la Commission à l'encontre d'ADP au motif que celui-ci imposerait des redevances discriminatoires aux prestataires de services de commissariat aérien en violation des dispositions de l'article 86 du traité CE (devenu article 82 CE).

- 15 Le 1<sup>er</sup> février 1996, la Commission a adressé à ADP une demande de renseignements au titre des dispositions de l'article 11 du règlement n° 17 du Conseil, du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité (JO 1962, 13, p. 204), afin d'obtenir des précisions sur l'identité des prestataires de services d'assistance en escale autorisés par ADP à exercer leur activité à l'aéroport d'Orly et à celui de Roissy-CDG et les redevances demandées à ces prestataires. Il ressort notamment de la réponse d'ADP que les catégories d'assistance soumises à une redevance sur le chiffre d'affaires incluent les services de commissariat, les services de nettoyage des avions et les services relatifs au fret.
- 16 La Commission a adressé à ADP une communication des griefs en date du 4 décembre 1996 au titre de l'article 86 du traité, dans laquelle elle estimait que les redevances commerciales appliquées par celui-ci reposent sur des règles d'assiette différentes selon l'identité des entreprises autorisées sans que ces différences soient objectivement justifiées. Conformément à l'article 7, paragraphe 1, du règlement n° 99/63/CEE de la Commission, du 25 juillet 1963, relatif aux auditions prévues à l'article 19, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 17 (JO 1963, 127, p. 2268), ADP a eu l'occasion de développer verbalement son point de vue lors d'une audition tenue le 16 avril 1997.
- 17 Le 11 juin 1998, la Commission a adopté la [décision litigieuse] qui énonce:

*'Article premier*

[ADP] a enfreint les dispositions de l'article 86 du traité en utilisant sa position dominante d'exploitant des aéroports parisiens pour imposer aux prestataires ou aux usagers fournissant des services d'assistance ou d'auto-

assistance en escale relatifs au commissariat aérien (incluant les activités de chargement dans l'avion et de déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons), au nettoyage des avions et à l'assistance fret, des redevances commerciales discriminatoires dans les aéroports parisiens d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle.

## *Article 2*

[ADP] est tenu de mettre fin à l'infraction mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> en proposant aux prestataires de services d'assistance en escale concernés un régime de redevances commerciales non discriminatoire avant l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision.'»

## L'arrêt attaqué

- 3 Le 7 août 1998, ADP a introduit devant le Tribunal un recours visant à l'annulation de la décision litigieuse.
  
- 4 Par l'arrêt attaqué, le Tribunal a rejeté les différents moyens invoqués par ADP et tirés, le premier, d'un vice de procédure, le deuxième, d'une violation des droits de la défense, le troisième, d'une méconnaissance de l'obligation de motivation, le quatrième, d'une violation de l'article 86 du traité, le cinquième, du non-respect de l'article 90, paragraphe 2, du traité CE (devenu article 86, paragraphe 2, CE), le sixième, d'une méconnaissance de l'article 222 du traité CE (devenu article 295 CE) et, le septième, d'un détournement de pouvoir.

## Le pourvoi

5 Par son pourvoi, ADP conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— à titre principal:

— annuler l'arrêt attaqué;

— faire droit aux conclusions présentées par ADP en première instance, à savoir annuler la décision litigieuse;

— condamner la Commission à payer l'intégralité des dépens supportés par le requérant dans le cadre de la procédure devant le Tribunal ainsi que du présent pourvoi;

— condamner AFS à supporter ses propres dépens dans le cadre de la procédure devant le Tribunal ainsi que, pour le cas où elle produirait un mémoire dans le cadre du présent pourvoi, à supporter ses propres dépens à ce titre ainsi que ceux d'ADP afférents à cette intervention;

— à titre subsidiaire:

— annuler l'arrêt attaqué et renvoyer l'affaire devant une chambre du Tribunal composée de juges différents de ceux dont était constituée la chambre qui a rendu cet arrêt;

— réserver les dépens et renvoyer la question de leur fixation à la chambre du Tribunal qui se prononcera sur l'affaire.

6 La Commission demande à ce qu'il plaise à la Cour:

— déclarer irrecevable le pourvoi pour violation de l'article 112 du règlement de procédure;

— subsidiairement, déclarer irrecevables et, en tout état de cause, non fondés les deuxième, troisième, cinquième à neuvième moyens et déclarer non fondés les premier, quatrième et dixième moyens;

— dès lors, rejeter le pourvoi;

— condamner le requérant aux dépens.

7 AFS conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

— rejeter la demande en annulation de la décision litigieuse présentée par ADP;

— condamner ADP à supporter les entiers dépens de la présente procédure.

#### Sur la recevabilité

8 La Commission soutient que le pourvoi est irrecevable dans son ensemble au motif qu'ADP se référerait à plusieurs reprises à des pièces qui, tout en ayant été annexées à la requête déposée devant le Tribunal, ne l'auraient pas été au pourvoi. Ce faisant, ADP aurait méconnu les articles 112 et 37 du règlement de procédure de la Cour.

9 À cet égard, il convient de rappeler que l'article 112, paragraphes 1 et 2, du règlement de procédure définit les conditions auxquelles doit répondre le pourvoi. Le paragraphe 1, second alinéa, de cet article prévoit, notamment, l'application de l'article 37 du même règlement, lequel énonce, en son paragraphe 1, second alinéa, que tout acte de procédure doit être «accompagné de toutes les annexes qui y sont mentionnées» et, en son paragraphe 4, qu'«[à] tout acte de procédure est annexé un dossier, contenant les pièces et documents invoqués à l'appui et accompagné d'un bordereau de ces pièces et documents».

- 10 Néanmoins, aucune disposition du règlement de procédure n'impose l'irrecevabilité du pourvoi comme sanction de l'inobservation des conditions prévues à l'article 37, paragraphes 1 et 4, de ce règlement.
  
- 11 Par ailleurs, aucun élément n'a été présenté devant la Cour révélant que la Commission ou AFS auraient subi un préjudice en raison de la circonstance que des pièces auxquelles le pourvoi renvoie n'y ont pas été annexées, alors qu'il est constant que celles-ci étaient connues de ces mêmes parties du fait qu'elles avaient été jointes à la requête déposée devant le Tribunal.
  
- 12 Le vice invoqué par la Commission n'est, partant, pas suffisant pour rendre le pourvoi irrecevable (voir, en ce sens, arrêt du 24 octobre 1996, Tremblay e.a./Commission, C-91/95 P, Rec. p. I-5547, point 11).
  
- 13 Pour ces raisons, il y a lieu d'écarter la demande de la Commission tendant à ce que la Cour rejette le pourvoi comme étant irrecevable dans son ensemble.

## Sur le fond

*Sur le premier moyen, tiré d'une violation des règlements n° 17 et (CEE) n° 3975/87*

- 14 ADP soutient que le Tribunal a commis une erreur de droit en jugeant, aux points 34 à 52 de l'arrêt attaqué, que la Commission avait retenu à bon droit que c'était le règlement n° 17 et non pas le règlement (CEE) n° 3975/87 du Conseil,

du 14 décembre 1987, déterminant les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux entreprises de transports aériens (JO L 374, p. 1), qui s'appliquait en l'espèce. Aucun des motifs de l'arrêt attaqué ne permettrait de remettre en cause la soustraction de l'ensemble du secteur des transports à l'application du règlement n° 17 et la soumission corrélatrice de ce secteur au règlement n° 3975/87.

- 15 ADP fonde ce moyen, premièrement, sur l'arrêt du 11 mars 1997, Commission/UIC (C-264/95 P, Rec. p. I-1287), dans lequel, au point 44, la Cour a relevé que «l'ensemble du secteur des transports» avait été soustrait à l'application du règlement n° 17 par le règlement n° 141 du Conseil, du 26 novembre 1962, portant non-application du règlement n° 17 au secteur des transports (JO 1962, 124, p. 2751). Par conséquent, le règlement n° 3975/87, qui aurait remplacé le règlement n° 141, devrait s'appliquer à l'ensemble du secteur des transports, dont relèverait incontestablement l'activité d'ADP.
- 16 À cet égard, il convient de relever que, au point 44 de l'arrêt Commission/UIC, précité, la Cour a examiné la question de savoir si une clause interdisant à des agences de voyages de favoriser, dans leur publicité, dans leurs offres ou dans leurs conseils aux clients, des modes de transport concurrents des transports ferroviaires relevait du champ d'application du règlement n° 17 ou de celui du règlement (CEE) n° 1017/68 du Conseil, du 19 juillet 1968, portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 175, p. 1), dont l'article 1<sup>er</sup> vise notamment des ententes ayant «pour objet ou pour effet la fixation des prix et conditions de transport, la limitation ou le contrôle de l'offre de transport, la répartition des marchés de transport». C'est en concluant qu'une telle clause, relative aux modalités de commercialisation de services de transport par des agences de voyages, relève du règlement n° 1017/68 et non pas du règlement n° 17 que la Cour a observé que l'ensemble du secteur des transports avait été soustrait à l'application du règlement n° 17 par le règlement n° 141.
- 17 On ne saurait dès lors déduire du point 44 de l'arrêt Commission/UIC, précité, qu'une activité de gestionnaire d'un aéroport telle que celle exercée par ADP relève nécessairement du secteur des transports au sens de cet arrêt.

- 18 Du reste, l'interprétation selon laquelle l'activité exercée par ADP n'est pas exclue du champ d'application du règlement n° 17 par le règlement n° 141 est confortée par les termes mêmes de ce dernier règlement. Ainsi, d'une part, comme l'a relevé le Tribunal au point 56 de l'arrêt attaqué, le troisième considérant du règlement n° 141 énonce que les aspects spéciaux des transports ne justifient la non-application du règlement n° 17 qu'à l'égard des accords, des décisions et des pratiques concertées qui «concernent directement la prestation du service des transports». D'autre part, l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 141 n'écarte l'application du règlement n° 17 qu'à l'égard des ententes ayant «pour objet ou pour effet la fixation des prix et conditions de transport, la limitation ou le contrôle de l'offre de transport ou la répartition des marchés de transport».
- 19 C'est donc à juste titre que le Tribunal a, au point 52 de l'arrêt attaqué, rejeté l'argumentation d'ADP fondée sur l'arrêt Commission/UIC, précité.
- 20 Deuxièmement, ADP reproche au Tribunal d'avoir procédé à une analyse incorrecte du règlement n° 3975/87 pour en déduire que celui-ci n'était pas applicable en l'espèce.
- 21 À cet égard, il y a lieu de relever que le Tribunal a pu considérer à bon droit que le règlement n° 3975/87 ne s'applique qu'aux activités concernant directement la prestation de services de transports aériens, dont ne font pas partie les activités exercées par ADP.
- 22 Dans ce contexte, le Tribunal s'est référé correctement, au point 41 de l'arrêt attaqué, à l'intitulé du règlement n° 3975/87, aux termes duquel ce dernier détermine les modalités d'application des règles de concurrence applicables aux «entreprises de transports aériens». S'il est vrai que, comme le relève ADP, la version anglaise de cet intitulé se réfère aux «undertakings in the air transport

sector», il n'en demeure pas moins que l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du même règlement, selon lequel ce dernier «détermine les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux services de transports aériens», confirme qu'une activité ne relève du champ d'application de ce règlement que si elle est directement liée à la prestation de services de transports aériens. Or, il n'en va pas ainsi d'activités telles que celles exercées par ADP qui, ainsi qu'il a été relevé au point 46 de l'arrêt attaqué, ne consistent pas à fournir des services d'assistance en escale, mais à offrir des services à des entreprises qui proposent elles-mêmes leurs services d'assistance en escale aux transporteurs aériens.

- 23 Contrairement à ce que soutient ADP, l'article 4 bis, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3975/87, tel que modifié par le règlement (CEE) n° 1284/91 du Conseil, du 14 mai 1991 (JO L 122, p. 2), ne remet pas en question cette conclusion. En effet, ainsi que le point 42 de l'arrêt attaqué l'énonce à juste titre, cette disposition ne vise que les pratiques susceptibles de «compromettre directement l'existence d'un service aérien», ce qui suppose l'existence d'un lien direct avec la prestation de services de transports aériens.
- 24 C'est également à bon droit que le Tribunal a relevé, au point 40 de l'arrêt attaqué, que la conclusion selon laquelle le règlement n° 17 est applicable aux comportements autres que ceux qui se rapportent directement à la prestation de services de transports aériens est confirmée par le premier considérant du règlement (CEE) n° 3976/87 du Conseil, du 14 décembre 1987, concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords et de pratiques concertées dans le domaine des transports aériens (JO L 374, p. 9), selon lequel le règlement n° 17 fixe les modalités d'application des règles de concurrence aux accords, aux décisions et aux pratiques concertées «autres que ceux qui se rapportent directement à la prestation de services de transports aériens».
- 25 Même si le règlement n° 3976/87 concerne l'application de l'article 85, paragraphe 3, du traité (devenu article 81, paragraphe 3, CE), relatif à certaines ententes, alors que la décision litigieuse vise un abus de position dominante, il n'en demeure pas moins que les règlements n°s 3975/87 et 3976/87 ont été adoptés le même jour et portent sur l'application des règles de concurrence aux

services des transports aériens, alors qu'aucun élément ne permet de conclure que le champ d'application du règlement n° 17 diffère selon qu'il s'agit d'ententes couvertes par l'article 85, paragraphe 3, du traité ou d'abus de position dominante.

- 26 En outre, le Tribunal a, au point 50 de l'arrêt attaqué, rejeté à bon droit l'argument d'ADP tiré de ce que, dans sa proposition de directive 95/C 142/09 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO 1995, C 142, p. 7), la Commission avait indiqué que l'assistance en escale fait partie intégrante du système de transport aérien. Ainsi que le Tribunal l'a constaté, cette appréciation n'a pas été reprise par le Conseil dans 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 (JO L 272, p. 36), et, en tout état de cause, la décision litigieuse ne vise pas les services d'assistance en escale mais les activités de gestionnaire des aéroports parisiens d'ADP, situées sur un marché en amont desdits services.
- 27 Il ressort des considérations qui précèdent que le Tribunal a considéré à raison que les activités d'ADP, bien que relevant du secteur des transports, ne constituent pas des services de transports aériens au sens du règlement n° 3975/87.
- 28 Par conséquent, le premier moyen doit être rejeté comme non fondé.

*Sur le deuxième moyen, tiré d'une violation de l'obligation de motivation par le Tribunal*

- 29 Selon ADP, la motivation du Tribunal comporte une contradiction. D'une part, aux points 65 à 67 de l'arrêt attaqué, le Tribunal aurait admis que la décision

litigieuse ne requiert pas l'application de redevances identiques aux prestataires de services d'auto-assistance et aux prestataires de services d'assistance aux tiers, alors que, d'autre part, au point 206 du même arrêt, le Tribunal aurait exigé une identité des redevances imposées à ces deux catégories de prestataires en raison de l'identité des services fournis à celles-ci par ADP. Partant, le Tribunal aurait méconnu l'obligation de motivation, ce qui devrait entraîner l'annulation de l'arrêt attaqué.

- 30 La Commission conteste la recevabilité de ce moyen au motif qu'il ne ferait que reproduire les deuxième et troisième moyens soulevés devant le Tribunal, par lesquels ADP reprochait à la Commission d'avoir méconnu son obligation de motivation de la décision litigieuse en ce qu'elle n'aurait pas adopté la même position dans la communication des griefs et dans cette décision.
- 31 Conformément à la jurisprudence de la Cour (voir, notamment, arrêt du 4 juillet 2000, Bergaderm et Goupil/Commission, C-352/98 P, Rec. p. I-5291, point 34), un pourvoi doit indiquer de façon précise les éléments critiqués de l'arrêt dont l'annulation est demandée ainsi que les arguments juridiques qui soutiennent de manière spécifique cette demande. Or, ainsi qu'il ressort du point 29 du présent arrêt, tel est le cas en l'occurrence, de sorte que le deuxième moyen est recevable.
- 32 Sur le fond, il convient de relever que, aux points 65 à 67 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a constaté que, ni dans la décision litigieuse ni dans la communication des griefs, il n'était exigé de redevances identiques pour l'auto-assistance et l'assistance aux tiers et que la Commission se limitait à exiger que lesdites redevances soient non discriminatoires.
- 33 Cette constatation n'est pas en contradiction avec la conclusion, figurant aux points 206 à 210 de l'arrêt attaqué, selon laquelle, en l'espèce, les prestataires de

services d'assistance aux tiers et les prestataires de services d'auto-assistance bénéficiaient des mêmes services de gestion d'ADP et le traitement tarifaire différent de ces deux catégories de prestataires n'était pas justifié.

- 34 En effet, ainsi qu'il ressort des points 65 à 67 et 206 à 210 de l'arrêt attaqué, l'affirmation selon laquelle les redevances doivent être fixées de façon non discriminatoire n'implique pas que celles-ci soient nécessairement identiques pour les deux catégories de prestataires en question, mais que toute différence soit objectivement justifiée. Or, en l'occurrence, au point 210 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a conclu à l'absence de justification de la différence existant entre les redevances imposées aux deux catégories de prestataires, compte tenu notamment du fait, relevé au point 206 du même arrêt, que les services fournis par ADP à ces deux catégories étaient les mêmes.
- 35 La motivation de l'arrêt attaqué ne comportant pas la contradiction alléguée par ADP, le deuxième moyen doit être rejeté comme non fondé.

*Sur le troisième moyen, tiré d'une violation des droits de la défense par le Tribunal*

- 36 Selon ADP, le Tribunal a méconnu ses droits de la défense en ce que, au point 126 de l'arrêt attaqué, il a relevé que l'activité de la société HRS, un prestataire de services d'assistance en escale dans les aéroports de Paris, devait également être soumise au versement d'une redevance commerciale, et que la circonstance que tel n'était pas le cas constituait une discrimination supplémentaire, même si celle-ci n'était pas expressément mise en cause dans la décision litigieuse. Ce faisant, le Tribunal aurait constaté une infraction au droit de la concurrence de la part d'ADP en violation des règles procédurales prévues par le droit commu-

nautaire aux fins d'une telle constatation, dans la mesure où un tel grief n'aurait figuré ni dans la communication des griefs ni dans la décision litigieuse et où, partant, ADP n'aurait pas été en mesure de se défendre à l'encontre de ce grief.

- 37 La Commission fait valoir que le moyen tiré d'une violation des droits de la défense ne saurait être soulevé en tant que tel à l'encontre du Tribunal et que, dès lors, il doit être rejeté comme étant manifestement irrecevable.
- 38 Quant à la recevabilité du troisième moyen, ainsi qu'ADP le rappelle à juste titre, il ressort de la jurisprudence de la Cour (voir, notamment, arrêt du 9 septembre 1999, Petrides/Commission, C-64/98 P, Rec. p. I-5187, points 31 à 34) que le non-respect des droits de la défense par le Tribunal peut être invoqué dans le cadre d'un pourvoi devant la Cour. Ce moyen est dès lors recevable.
- 39 Quant au fond, il convient de relever que, aux points 120 à 124 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a expliqué les raisons l'amenant à conclure, au point 125 du même arrêt, que les activités d'ADP ne relèvent pas de l'exercice d'une mission de puissance publique et qu'il s'agit d'activités d'entreprise au sens de l'article 86 du traité, même si elles sont exécutées sur le domaine public.
- 40 Au point 126 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a ajouté que la circonstance, relevée par ADP afin de prouver le caractère exclusivement domanial des redevances en cause, que HRS exerce son activité depuis l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire sans verser de redevance à ADP ne saurait affecter la conclusion figurant au point 125 de cet arrêt, dans la mesure où HRS doit, en tout état de cause, utiliser les installations aéroportuaires, puisque l'assistance en escale se déroule, par définition, dans l'aéroport. Le Tribunal a pu considérer à juste titre que ladite circonstance ne saurait modifier la nature des redevances en cause ou des activités qu'elles rémunèrent.

- 41 L'affirmation, contenue au point 126 de l'arrêt attaqué, selon laquelle la circonstance que HRS ne verse pas de redevance constitue une discrimination supplémentaire revêt un caractère surabondant. Or, les griefs dirigés contre des motifs surabondants d'un arrêt du Tribunal doivent être rejetés d'emblée, puisque ceux-ci ne sauraient entraîner son annulation (voir, notamment, ordonnance du 25 mars 1996, SPO e.a./Commission, C-137/95 P, Rec. p. I-1611, point 47).
- 42 Par conséquent, le troisième moyen doit être rejeté.

*Sur le quatrième moyen, tiré de l'absence de réponse à un moyen soulevé par ADP*

- 43 Selon ADP, la décision litigieuse affirme que le traitement différent par ADP de l'assistance aux tiers et de l'auto-assistance produisait des effets discriminatoires sur le marché du transport aérien. ADP rappelle à cet égard que, selon le point 123, dernière phrase, des motifs de la décision litigieuse, les compagnies aériennes n'exerçant pas l'auto-assistance «sont conduites à recourir à des services d'assistance aux tiers plus onéreux et subissent en conséquence les effets discriminatoires des redevances commerciales appliquées par ADP».
- 44 Or, le Tribunal n'aurait pas répondu à l'argument d'ADP contestant cette affirmation en mettant en évidence les différences entre la situation du transporteur qui pratique l'auto-assistance et celui qui a recours aux services d'un tiers.

- 45 D'emblée, il convient de relever que, contrairement à ce que soutient ADP, le Tribunal, au point 218 de l'arrêt attaqué, a répondu, dans les termes suivants, à ladite argumentation:

«Enfin, l'argument du requérant selon lequel il n'y a pas de discrimination sur le marché du transport aérien lui-même dès lors qu'il n'existe aucune limitation dans les aéroports parisiens en ce qui concerne l'auto-assistance doit également être rejeté. D'une part, cet argument, à le supposer fondé, ne met pas en cause la discrimination entre prestataires d'assistance aux tiers et prestataires d'auto-assistance. D'autre part, il est inexact dans la mesure où, ainsi qu'il est relevé au considérant 123 de la décision [litigieuse], seules les grandes compagnies aériennes développant un trafic important dans les aéroports de Paris ont, en pratique, la possibilité de développer et de rentabiliser un service d'auto-assistance, les autres étant contraintes de s'adresser aux prestataires d'assistance aux tiers.»

- 46 Par ailleurs, ainsi que le soutient à juste titre la Commission, cet argument invoqué en première instance repose sur une prémisse erronée en ce qu'il considère que la décision litigieuse vise une discrimination entre transporteurs aériens. En effet, il ressort des termes mêmes de l'article 1<sup>er</sup> de ladite décision qu'«[ADP] a enfreint les dispositions de l'article 86 du traité en utilisant sa position dominante d'exploitant des aéroports parisiens pour imposer, aux prestataires ou aux usagers fournissant des services d'assistance, aux auto-assistance en escale relatifs au commissariat aérien [...], au nettoyage des avions et à l'assistance fret, des redevances commerciales discriminatoires dans les aéroports parisiens». Par conséquent, la décision litigieuse ne vise pas une discrimination entre transporteurs aériens, mais, ainsi que cela ressort également des motifs de cette décision, les conditions tarifaires inégales applicables à des prestataires ou à des usagers fournissant un même type de services d'assistance.

- 47 Cette appréciation ne saurait être remise en question par le point 123, dernière phrase, des motifs de la décision litigieuse, qui vise uniquement à relever, à titre incident, que des redevances discriminatoires sur le marché des services de gestion

des aéroports ont des effets sur les transporteurs aériens ne pratiquant pas l'auto-assistance, lesquels sont obligés de recourir à des services d'assistance aux tiers plus onéreux.

48 Dans ces conditions, le quatrième moyen doit être rejeté.

*Sur le cinquième moyen, tiré d'une dénaturation des éléments de preuve*

49 Selon ADP, le Tribunal a commis, au point 117 de l'arrêt attaqué, une grave dénaturation des éléments de preuve en distinguant, d'une part, l'occupation des terrains, des bâtiments et des équipements situés dans le périmètre de l'aéroport, en contrepartie de laquelle le prestataire de services verserait une redevance domaniale, et, d'autre part, les services de gestion de l'aéroport et l'autorisation de prestations de services d'assistance en escale, en contrepartie de laquelle le prestataire verserait une redevance commerciale.

50 Pour justifier son analyse, le Tribunal se serait fondé sur les conventions passées par ADP avec AFS, d'une part, et OAT, d'autre part, alors que, en réalité, lesdites conventions prévoiraient une redevance globale en contrepartie de l'occupation privative du domaine public.

51 Premièrement, les prétendus «services de gestion» que rendrait ADP aux prestataires ne seraient en aucun cas visés par lesdites conventions. Deuxièmement, selon ADP, ces conventions ont été expressément conclues sous le régime des autorisations d'occupation temporaire du domaine public. Or, conformément au droit français de la domanialité publique, seule l'occupation privative du domaine public par les prestataires de services d'assistance en escale pourrait donner lieu à la perception d'une redevance.

- 52 ADP ajoute que, comme il a été clairement exposé devant le Tribunal, la redevance globale perçue pour une occupation privative du domaine public peut être déterminée soit sur la base d'une composante variable seulement, soit sur la base d'une composante fixe et d'une composante variable. Ces deux composantes seraient alors indissociables l'une de l'autre en ce qu'elles constitueraient des modalités de détermination d'une redevance globale unique.
- 53 La Commission soutient que ce moyen doit être déclaré manifestement irrecevable pour trois raisons. D'abord, le requérant aurait omis de joindre différentes annexes au pourvoi. Ensuite, ledit moyen ne ferait que reproduire la première branche du quatrième moyen soulevé devant le Tribunal. Enfin, les conventions conclues par ADP avec AFS, d'une part, et OAT, d'autre part, ne constitueraient pas des éléments de preuve mais de simples faits. À supposer même qu'il s'agisse d'éléments de preuve, la Cour ne serait, en principe, pas compétente pour examiner les preuves que le Tribunal a retenues à l'appui de faits.
- 54 S'agissant, d'abord, du grief d'irrecevabilité que la Commission tire de l'absence de communication, au stade du pourvoi, de documents déjà communiqués lors de la procédure suivie devant le Tribunal, il ressort des points 9 à 12 du présent arrêt que pareille circonstance ne saurait entraîner l'irrecevabilité de moyens du pourvoi.
- 55 Ensuite, quant au grief tiré de la prétendue répétition d'un moyen déjà présenté devant le Tribunal, il suffit de constater que le présent moyen indique de façon précise les éléments critiqués de l'arrêt attaqué ainsi que les arguments juridiques qui soutiennent de manière spécifique la demande tendant à l'annulation de celui-ci, conformément aux exigences dégagées par la jurisprudence rappelée au point 31 du présent arrêt.

- 56 Enfin, en réponse au troisième grief relatif à la recevabilité du cinquième moyen, il y a lieu de rappeler que, conformément à la jurisprudence de la Cour, sont recevables au stade du pourvoi des griefs relatifs à la constatation des faits et à leur appréciation dans l'arrêt attaqué lorsque le requérant fait valoir que le Tribunal a effectué des constatations dont l'inexactitude matérielle résulte des pièces du dossier ou qu'il a dénaturé les éléments de preuve qui lui ont été soumis (voir, notamment, arrêt du 15 juin 2000, Dorsch Consult/Conseil et Commission, C-237/98 P, Rec. p. I-4549, points 35 et 36). Or, tel est bien le cas en l'occurrence.
- 57 Par conséquent, le moyen est recevable.
- 58 Quant au fond, il convient de constater que le Tribunal n'a commis aucune dénaturation des éléments du dossier en distinguant, dans son analyse des redevances en cause, entre la redevance domaniale, comme contrepartie de l'autorisation d'occupation du domaine public, d'une part, et la redevance commerciale, en tant que contrepartie des services de gestion assurés par ADP et de l'autorisation d'exploitation, d'autre part.
- 59 En effet, ainsi que M. l'avocat général l'a démontré aux points 107 à 113 de ses conclusions en ce qui concerne la convention conclue entre ADP et AFS, cette distinction peut, en particulier, s'appuyer, outre sur l'intitulé même de ladite convention, sur l'article 17 de celle-ci, qui en définit l'objet, ainsi que sur l'article 23 de cette convention, selon lequel, en contrepartie de l'autorisation d'occupation et d'«exploitation», une redevance «commerciale» calculée proportionnellement au chiffre d'affaires est due à ADP, alors qu'aucune redevance «domaniale» n'est perçue. La même constatation s'impose en ce qui concerne la convention qui a été conclue entre ADP et OAT, laquelle distingue clairement entre une redevance «domaniale» et une redevance «commerciale».

- 60 Dès lors, en rejetant la thèse défendue par ADP, selon laquelle les redevances qui lui étaient versées par AFS et OAT représentaient la contrepartie financière de la seule occupation privative du domaine public, le Tribunal n'a en rien dénaturé les éléments du dossier, en sorte que le cinquième moyen doit être rejeté comme non fondé.

*Sur le sixième moyen, tiré de la dénaturation du droit national*

- 61 ADP fait valoir que le Tribunal a manifestement dénaturé le droit national en jugeant, au point 125 de l'arrêt attaqué, que «les activités d'ADP en cause sont des activités de nature économique, certes exécutées sur le domaine public, mais qui ne relèvent pas, de ce fait, de l'exercice d'une mission de puissance publique».
- 62 La Commission soutient que ce moyen doit être déclaré manifestement irrecevable, en premier lieu, parce qu'ADP n'aurait pas annexé au pourvoi un jugement dont il fait état et qui avait été annexé à la requête en annulation déposée devant le Tribunal, en deuxième lieu, au motif qu'ADP ne ferait que répéter par ledit moyen la première branche du quatrième moyen soulevé devant le Tribunal et, en troisième lieu, parce que l'appréciation du droit national par le Tribunal ne serait pas susceptible d'être critiquée dans le cadre d'un pourvoi.
- 63 Aucun de ces griefs d'irrecevabilité ne saurait être retenu. En premier lieu, il ressort du point 54 du présent arrêt que la circonstance de ne pas avoir annexé au pourvoi un document déjà produit devant le Tribunal ne saurait entraîner l'irrecevabilité de moyens du pourvoi. En deuxième lieu, le présent moyen indique de façon précise les éléments critiqués de l'arrêt attaqué ainsi que les arguments juridiques qui soutiennent de manière spécifique la demande tendant à l'annulation de celui-ci, de sorte qu'il est satisfait aux exigences dégagées par la

jurisprudence mentionnée au point 31 du présent arrêt. En troisième lieu, il résulte de la jurisprudence rappelée au point 56 du présent arrêt qu'un grief tiré de l'appréciation erronée du droit national est recevable lorsque, comme en l'occurrence, il est reproché au Tribunal d'avoir dénaturé ce droit.

64 Le sixième moyen est dès lors recevable.

65 Quant au fond, il convient de relever que la conclusion à laquelle est parvenu le Tribunal au point 125 de l'arrêt attaqué n'est pas fondée sur une analyse du droit français, celle-ci n'étant opérée qu'à titre surabondant au point 129 du même arrêt, mais résulte d'une qualification des activités d'ADP en cause au regard du droit communautaire à laquelle il a été procédé aux points 119 à 124 de l'arrêt attaqué.

66 En effet, c'est au regard du droit communautaire qu'il y a lieu de déterminer si les activités de gestionnaire d'infrastructures aéroportuaires exercées par ADP constituent une activité d'entreprise au sens de l'article 86 du traité. Ainsi, contrairement à ce que soutient ADP, la motivation figurant au point 129 de l'arrêt attaqué revêt, comme le relève à bon droit le Tribunal, un caractère surabondant.

67 Dans la mesure où le sixième moyen est ainsi dirigé contre un motif surabondant de l'arrêt attaqué, il ne saurait, conformément à la jurisprudence rappelée au point 41 du présent arrêt, entraîner son annulation et doit, dès lors, être rejeté comme inopérant.

*Sur le septième moyen, tiré d'une violation de l'article 86 du traité par le Tribunal en ce qu'il a qualifié ADP d'entreprise*

- 68 Par son septième moyen, ADP soutient que le Tribunal a méconnu l'article 86 du traité en qualifiant, aux points 120 à 126 de l'arrêt attaqué, ADP d'entreprise au sens de cette disposition. L'administration du domaine public, seule activité en cause en l'occurrence, comporterait l'exercice de prérogatives de puissance publique et, partant, ne saurait constituer une activité d'entreprise au sens de l'article 86 du traité.
- 69 ADP relève à cet égard que, selon la jurisprudence de la Cour, ne sont pas des entreprises les personnes publiques dont les activités dépendent de l'exercice de leurs prérogatives de puissance publique (voir, notamment, arrêt du 4 mai 1988, Bodson, 30/87, Rec. p. 2479). En application de cette jurisprudence, le Tribunal aurait dû considérer qu'ADP n'est pas une entreprise au sens de l'article 86 du traité.
- 70 ADP soutient par ailleurs que la jurisprudence citée par le Tribunal au point 123 de l'arrêt attaqué ne peut en aucun cas remettre en question la constatation selon laquelle l'administration du domaine public comporte l'exercice de prérogatives de puissance publique et ne constitue donc pas une activité d'entreprise au sens de l'article 86 du traité. En effet, d'une part, l'arrêt du 20 mars 1985, Italie/Commission (41/83, Rec. p. 873), aurait concerné des services de télécommunications, qui ne présenteraient pas de rapport avec l'administration du domaine public. D'autre part, l'arrêt du Tribunal du 21 octobre 1997, Deutsche Bahn/Commission (T-229/94, Rec. p. II-1689), aurait porté sur la fourniture de locomotives et sur des services ferroviaires, sans aborder la question de savoir si l'administration du domaine public constitue une activité économique.

- 71 En outre, dans la mesure où il importerait seulement de déterminer si l'administration du domaine public comporte l'exercice de prérogatives de puissance publique, l'observation du Tribunal, selon laquelle le fait qu'une activité puisse être exercée par une entreprise privée constitue un indice supplémentaire permettant de la qualifier d'activité d'entreprise, serait dépourvue de pertinence.
- 72 De l'avis de la Commission, ce moyen n'est que la répétition de la première branche du quatrième moyen soulevé par ADP devant le Tribunal. Dès lors, il devrait être déclaré irrecevable.
- 73 Toutefois, dans la mesure où le septième moyen du pourvoi indique de façon précise les éléments critiqués de l'arrêt dont l'annulation est demandée ainsi que les arguments juridiques qui soutiennent de manière spécifique cette demande, il est recevable.
- 74 Sur le fond, il convient de relever que, comme la Commission l'a soutenu à juste titre, la circonstance qu'une entité dispose, pour l'exercice d'une partie de ses activités, de prérogatives de puissance publique n'empêche pas, à elle seule, de la qualifier d'entreprise au sens de l'article 86 du traité.
- 75 Il y a lieu de rappeler à cet égard que, dans le contexte du droit de la concurrence, la notion d'entreprise comprend toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement (voir, notamment, arrêt du 17 février 1993, Poucet et Pistre, C-159/91 et C-160/91, Rec. p. I-637, point 17). Pour déterminer si les activités en cause sont celles d'une entreprise au sens de l'article 86 du traité, il faut rechercher quelle est la nature de ces activités (voir, notamment, arrêt du 19 janvier 1994, SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Rec. p. I-43, point 19).

- 76 Au point 112 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a opéré une distinction entre, d'une part, les activités purement administratives d'ADP, notamment les missions de police, et, d'autre part, les activités en cause de gestion et d'exploitation des aéroports parisiens qui sont rémunérées par des redevances commerciales variant selon le chiffre d'affaires réalisé.
- 77 Le Tribunal a relevé au point 120 de l'arrêt attaqué que l'activité de gestionnaire des infrastructures aéroportuaires, par le biais de laquelle ADP détermine les modalités et les conditions d'activité des prestataires de services d'assistance en escale, ne saurait être qualifiée d'activité de police. ADP n'a d'ailleurs soulevé aucun argument permettant de conclure que les relations avec les prestataires de services d'assistance en escale relèveraient de l'exercice, par ADP, de ses prérogatives de puissance publique ou que lesdites relations ne seraient pas dissociables des activités d'ADP se rattachant à l'exercice de telles prérogatives.
- 78 Le Tribunal a ainsi pu, à juste titre, considérer, au point 121 de l'arrêt attaqué, que constitue une activité de nature économique la mise à disposition des compagnies aériennes et des différents prestataires de services, moyennant le paiement d'une redevance dont le taux est fixé librement par ADP, d'installations aéroportuaires.
- 79 En effet, il ressort d'une jurisprudence constante que constitue une activité économique toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné (voir, notamment, arrêts du 18 juin 1998, *Commission/Italie*, C-35/96, Rec. p. I-3851, point 36, et du 25 octobre 2001, *Ambulanz Glöckner*, C-475/99, Rec. p. I-8089, point 19).
- 80 Contrairement à ce que soutient ADP, le Tribunal a pu, à bon droit, se référer aux arrêts précités *Italie/Commission* et *Deutsche Bahn/Commission*, qui avaient également trait à la mise à disposition d'infrastructures par des entités chargées de la gestion de celles-ci.

- 81 Quant à l'arrêt Bodson, précité, il convient de relever que la Cour n'y a précisément pas relevé l'existence de prérogatives de puissance publique s'opposant à l'applicabilité de l'article 86 du traité. En ce qui concerne l'arrêt SAT Fluggesellschaft, précité, la Cour y a constaté que, prises dans leur ensemble, les différentes activités de l'entité concernée, par leur nature, par leur objet et par les règles auxquelles elles étaient soumises, se rattachaient à l'exercice de prérogatives qui sont typiquement des prérogatives de puissance publique et qu'aucune de ces activités n'était détachable des autres, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.
- 82 En outre, contrairement à la thèse défendue par ADP, c'est à juste titre que le Tribunal a, au point 124 de l'arrêt attaqué, rappelé que, selon la jurisprudence de la Cour, le fait qu'une activité puisse être exercée par une entreprise privée constitue un indice supplémentaire permettant de qualifier l'activité en cause d'activité d'entreprise.
- 83 Par conséquent, le septième moyen doit être rejeté comme non fondé.

*Sur le huitième moyen, tiré d'une violation de l'article 86 du traité s'agissant de la définition du marché*

- 84 ADP fait valoir que, dans la mesure où les redevances commerciales en cause ne sont que la contrepartie de l'occupation privative du domaine public, laquelle n'est pas nécessaire à la prestation des services d'assistance en escale, le Tribunal a retenu à tort comme marché pertinent celui des «services de gestion des aéroports parisiens». L'octroi par ADP d'une autorisation d'accès à la zone réservée de l'enceinte aéroportuaire ne serait pas limité aux prestataires occupant de manière privative le domaine public et ne donnerait lieu en tant que tel à la perception d'aucune redevance. Il en résulterait une violation de l'article 86 du traité s'agissant de la définition du marché.

- 85 ADP fait valoir à cet égard que le Tribunal a commis une erreur de droit en faisant une application erronée de la jurisprudence de la Cour. En effet, dans l'affaire à l'origine de l'arrêt du 11 novembre 1986, *British Leyland/Commission* (226/84, Rec. p. 3263), il aurait été nécessaire d'obtenir un certificat de conformité pour immatriculer les véhicules importés, alors que, en l'espèce si des redevances sont perçues en contrepartie de l'occupation privative du domaine public, cette dernière n'est pas nécessaire pour exercer une activité de services d'assistance en escale, comme en témoignerait la situation de HRS qui, tout en exerçant une telle activité, n'occupe pas le domaine public et ne paye pas de redevance.
- 86 Quant aux modifications introduites par ADP, postérieurement à la communication des griefs, dans le cadre du nouveau régime d'accès aux installations aéroportuaires mis en place à compter du 1<sup>er</sup> mars 1999, régime dont le Tribunal fait état au point 127 de l'arrêt attaqué, elles prouveraient que, à l'époque des faits de l'espèce, le seul accès aux installations aéroportuaires ne pouvait juridiquement, en tant que tel, donner lieu à la perception d'une redevance.
- 87 ADP soutient que, en tout état de cause, dans la mesure où les redevances concernées étaient perçues en contrepartie de l'occupation privative du domaine public, le Tribunal a violé l'article 86 du traité en refusant d'inclure, dans sa définition de la dimension géographique du marché pertinent, l'ensemble des surfaces et des immeubles de la région parisienne équivalents au domaine public d'ADP, sur lesquels un prestataire de services d'assistance en escale peut se livrer à son activité.
- 88 La Commission fait valoir que ce moyen ne fait que répéter la deuxième branche du quatrième moyen soulevé devant le Tribunal. Dès lors, il devrait être déclaré irrecevable.

- 89 En ce qui concerne la première branche du huitième moyen, qui porte sur la définition du marché du produit, elle est recevable. En effet, à cet égard, ADP indique de façon précise les éléments critiqués de l'arrêt dont l'annulation est demandée ainsi que les arguments juridiques qui soutiennent de manière spécifique cette demande.
- 90 Quant au fondement de cette branche du moyen, il convient de rappeler qu'il ressort de l'examen du cinquième moyen que le Tribunal a justement constaté que les redevances commerciales en cause constituaient la contrepartie des services de gestion des installations aéroportuaires.
- 91 Le Tribunal a pu, à bon droit, en conclure, au point 137 de l'arrêt attaqué, que le marché à prendre en considération est celui des services de gestion des aéroports parisiens, sur lequel ADP est, en tant que gestionnaire de ces aéroports, l'offreur, tandis que les prestataires de services d'assistance en escale, qui ont besoin, pour exercer leur activité, de l'autorisation délivrée par ADP et des installations aéroportuaires, sont les demandeurs sur ce marché.
- 92 À cet égard, contrairement aux allégations d'ADP, le Tribunal a pertinemment rapproché la situation de l'espèce de celle dans l'affaire ayant donné lieu à l'arrêt *British Leyland/Commission*, précité, qui concernait le monopole dont disposait *British Leyland plc* pour la délivrance des certificats de conformité nécessaires à l'immatriculation des véhicules de sa marque. Dans cet arrêt, la Cour a, en effet, considéré que le marché en cause était celui des services indispensables en fait aux revendeurs professionnels pour assurer la commercialisation des véhicules produits par *British Leyland plc*. De la même façon, en l'occurrence, le marché pertinent est celui de la gestion des installations aéroportuaires, qui sont indispensables à la prestation des services d'assistance en escale et auxquelles ADP donne accès, ainsi que le Tribunal l'a relevé au point 138 de l'arrêt attaqué.

- 93 Cette définition du marché du produit pertinent n'est pas remise en question par le fait que l'un des prestataires de services d'assistance en escale, à savoir HRS, exerce son activité sans occuper de manière privative le domaine public et sans verser de redevance. En effet, dans ce cas, l'autorisation d'ADP est également nécessaire pour accéder au marché des services offerts par ADP et un tel accès est indispensable à la fourniture des services d'assistance aux compagnies aériennes. Comme le relève à juste titre le Tribunal au point 139 de l'arrêt attaqué, il est constant qu'aucune entreprise ne peut avoir accès au domaine aéroportuaire géré par ADP sans son autorisation ni encore moins y fournir des services. Par ailleurs, la circonstance qu'aucune redevance n'est demandée aux prestataires n'ayant pas besoin de locaux situés dans le périmètre de l'aéroport ne saurait, en tout état de cause, affecter la définition dudit marché.
- 94 Dans la mesure où ADP reproche au Tribunal de s'être fondé, au point 127 de l'arrêt attaqué, sur le régime d'accès aux installations aéroportuaires mis en place à compter du 1<sup>er</sup> mars 1999, il suffit d'observer qu'il n'est pas contesté que ce motif a été présenté à titre surabondant. Partant, conformément à la jurisprudence rappelée au point 41 du présent arrêt, il ne saurait en tout état de cause entraîner l'annulation de l'arrêt attaqué.
- 95 En ce qui concerne la seconde branche du huitième moyen, qui porte sur la détermination du marché géographique visé, à supposer même qu'elle soit recevable dans la mesure où elle ne se limiterait pas à réitérer la thèse développée par ADP devant le Tribunal et examinée au point 141 de l'arrêt attaqué, elle est en tout état de cause non fondée.
- 96 En effet, il ressort des points 91 à 93 du présent arrêt que le marché pertinent est celui des installations aéroportuaires dans lesquelles, par définition, doivent être effectuées les prestations de services d'assistance en escale. C'est ainsi que le Tribunal a relevé à bon droit, au point 141 de l'arrêt attaqué, que sont en cause

les conditions d'accès aux installations aéroportuaires fixées par ADP afin de pouvoir y fournir des services d'assistance en escale, lesquels ne peuvent être assurés que dans le domaine aéroportuaire et avec l'autorisation d'ADP. Il en a déduit correctement que les biens immobiliers de la région parisienne ne peuvent être pris en considération puisqu'ils ne permettent pas, en eux-mêmes, de fournir lesdits services.

97 Dès lors, le huitième moyen doit être également rejeté.

*Sur le neuvième moyen, tiré d'une violation de l'article 86 du traité s'agissant de la position dominante d'ADP*

98 ADP soutient que les droits détenus sur son domaine public sont équivalents à ceux d'un propriétaire et que, contrairement à ce que le Tribunal a considéré aux points 149 et 151 de l'arrêt attaqué, il ne détient donc pas plus de «monopole» sur ledit domaine que n'importe quel propriétaire sur son bien. Ce domaine public ne constituerait pas un marché au sens du droit de la concurrence.

99 Selon ADP, le marché pertinent inclut l'ensemble des locaux et des surfaces immobilières de la région parisienne susceptibles d'être utilisés de la même manière par les prestataires de services d'assistance en escale que les locaux et les surfaces situés sur le domaine public d'ADP dont l'usage a pour contrepartie les redevances en cause. Il serait manifeste que le requérant ne détient aucune position dominante sur un marché ainsi défini, le domaine public d'ADP représentant une part extrêmement réduite des surfaces et des locaux concernés.

- <sup>100</sup> Quant à l'autorisation délivrée, à l'époque, par ADP pour l'accès à la zone réservée de l'enceinte aéroportuaire, ADP rappelle qu'elle n'était nullement réservée aux prestataires occupant de manière privative le domaine public et que sa délivrance ne donnait lieu en tant que telle à aucune redevance.
- <sup>101</sup> Le Tribunal aurait donc violé l'article 86 du traité en qualifiant de dominante la position d'ADP sur le marché.
- <sup>102</sup> La Commission fait valoir que, dans la mesure où ce moyen reproduit la troisième branche du quatrième moyen soulevé devant le Tribunal, il doit être déclaré manifestement irrecevable.
- <sup>103</sup> Toutefois, dans la mesure où ADP indique de façon précise les éléments critiqués de l'arrêt dont l'annulation est demandée ainsi que les arguments juridiques qui soutiennent de manière spécifique cette demande, le moyen est recevable.
- <sup>104</sup> Quant au fond, il y a lieu de relever d'emblée qu'il ressort de l'examen du huitième moyen que le Tribunal a jugé, à bon droit, que le marché des services de gestion des installations aéroportuaires parisiennes constitue le marché pertinent en l'occurrence.

- 105 L'affirmation d'ADP, selon laquelle les pouvoirs dont il dispose sur son domaine public sont ceux de n'importe quel propriétaire sur son bien, n'est pas de nature à modifier l'appréciation selon laquelle ADP jouit d'une position dominante sur le marché pertinent.
- 106 En l'occurrence, ADP, en tant que propriétaire des installations aéroportuaires, est seul à pouvoir en autoriser l'accès. Ainsi que le Tribunal l'a relevé à juste titre au point 149 de l'arrêt attaqué, ADP dispose, en vertu de l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile français, du monopole légal de la gestion des aéroports concernés et lui seul peut donner l'autorisation d'y exercer des activités d'assistance en escale et fixer les conditions d'exercice de celles-ci.
- 107 Dans ces conditions, le Tribunal a pu, à bon droit, conclure, au point 150 de l'arrêt attaqué, qu'ADP se trouve dans une situation de puissance économique qui lui donne le pouvoir de faire obstacle au maintien d'une concurrence effective sur le marché en lui fournissant la possibilité de comportements indépendants.
- 108 Par conséquent, le neuvième moyen doit être rejeté comme non fondé.

*Sur le dixième moyen, tiré d'une violation de l'article 86 du traité s'agissant de la comparaison des redevances payées par AFS et OAT*

- 109 ADP fait valoir d'abord que, en jugeant discriminatoires les redevances qu'il a perçues de la part d'AFS et d'OAT, le Tribunal a dénaturé gravement la fonction desdites redevances.

- 110 Ainsi, en refusant de prendre en compte la composante fixe de la redevance dans la comparaison des situations d'AFS et d'OAT, le Tribunal aurait méconnu le fait que les deux composantes de la redevance sont indissociables, car constitutives de la redevance globale unique perçue en contrepartie de l'occupation privative du domaine public.
- 111 Par cette argumentation, ADP réitère sa thèse selon laquelle les deux composantes de la redevance en cause sont indissociables et rémunèrent la seule occupation privative du domaine public. Or, cette thèse a été rejetée dans le cadre de l'examen du cinquième moyen, en sorte que le dixième moyen, en ce qu'il porte sur une prétendue dénaturation de la fonction des redevances, doit également être rejeté.
- 112 Ensuite, selon ADP, le Tribunal a violé l'article 86 du traité en considérant que la comparaison des redevances versées à ADP par AFS et OAT devait prendre en compte le chiffre d'affaires d'OAT au titre de l'auto-assistance. Afin d'établir une infraction au droit de la concurrence, il y aurait lieu d'examiner uniquement si les redevances payées à ADP par AFS et OAT pour la seule activité au titre de laquelle ces deux sociétés sont en concurrence, à savoir l'assistance aux tiers, revêtent ou non un caractère discriminatoire. Or, dans la mesure où les redevances payées par ces deux entreprises correspondraient à un pourcentage identique, en pratique, du chiffre d'affaires des activités pour lesquelles ces entreprises sont en concurrence, il n'existerait aucune discrimination. Dès lors, les considérations du Tribunal relatives à l'incidence éventuelle du taux de redevance («nul ou très faible») de l'auto-assistance sur le marché de l'assistance aux tiers seraient dépourvues de toute pertinence.
- 113 Cette argumentation ne saurait être retenue.

- 114 Ainsi qu'il a été rappelé au point 84 des motifs de la décision litigieuse, conformément à l'article 86, second alinéa, sous c), du traité, est prohibé le fait pour une entreprise en position dominante sur le marché commun ou une partie substantielle de celui-ci d'«appliquer à l'égard de partenaires commerciaux des conditions inégales à des prestations équivalentes, en leur infligeant de ce fait un désavantage dans la concurrence».
- 115 Or, au point 206 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a constaté que les prestataires de services d'assistance aux tiers et les prestataires de services d'auto-assistance bénéficiaient des mêmes services de gestion de la part d'ADP. Le Tribunal en a correctement déduit, aux points 214 à 216 du même arrêt, qu'il convient de tenir compte des deux types de services d'assistance aux fins de vérifier si les redevances sont discriminatoires.
- 116 Contrairement à ce que soutient ADP, le Tribunal a, dans ces conditions, examiné à bon droit les conséquences du taux de redevance de l'auto-assistance sur le marché de l'assistance aux tiers. Ainsi, au point 215 de l'arrêt attaqué, le Tribunal a pu relever que le fait que l'auto-assistance soit affectée d'un taux de redevance nul ou très faible permet aux prestataires autorisés à fournir les deux catégories d'assistance d'amortir leurs investissements et de pouvoir offrir de la sorte de meilleures conditions pour les services d'assistance aux tiers. Comme le Tribunal l'a également relevé, ce taux de redevance nul ou très faible peut inciter certaines compagnies aériennes à pratiquer l'auto-assistance plutôt que de recourir aux services d'un tiers.
- 117 Enfin, selon ADP, le Tribunal a commis une dénaturation des éléments de preuve qui lui étaient soumis, dans la mesure où il n'a pas pris en considération la circonstance qu'AFS mettait en cause, dans sa plainte, le seul taux de redevance de l'assistance aux tiers, ce qui prouverait que, du point de vue même d'AFS, seul ce taux est pertinent en droit pour apprécier l'existence d'une discrimination entre concurrents sur le marché de l'assistance aux tiers.

- 118 À cet égard, il suffit de rappeler que, ainsi que la Commission l'a relevé, celle-ci peut, en tout état de cause, constater d'office l'existence d'une infraction aux articles 85 et 86 du traité (voir, notamment, arrêt du 12 juillet 1979, *BMW Belgium e.a./Commission*, 32/78, 36/78 à 82/78, Rec. p. 2435, point 18).
- 119 Dès lors, le dixième moyen doit être rejeté comme non fondé.
- 120 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que le pourvoi doit être rejeté.

### Sur les dépens

- 121 Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, applicable à la procédure de pourvoi en vertu de l'article 118 du même règlement, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission et AFS ayant conclu à la condamnation d'ADP et celui-ci ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de le condamner aux dépens de la présente instance.

Par ces motifs,

LA COUR (sixième chambre)

déclare et arrête:

- 1) **Le pourvoi est rejeté.**
  
- 2) **Aéroports de Paris est condamné aux dépens.**

Gulmann

Skouris

Macken

Colneric

Cunha Rodrigues

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 24 octobre 2002.

Le greffier

Le président de la sixième chambre

R. Grass

J.-P. Puissochet