

Décision n° 2021-028 du 27 mai 2021

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} septembre 2021

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022 par la société Aéroport de Bordeaux-Mérignac (ci-après la « société ADBM »), le 28 avril 2021, le dossier ayant été déclaré recevable le même jour ;

Vu le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

Vu la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-1, L. 6327-1 et L. 6327-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 224-1 et suivants ;

Vu l'arrêté du 22 juillet 1959 relatif aux conditions d'établissements et de perception des redevances de stationnement des aéronefs sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

Vu l'arrêté du 26 février 1981 fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises sur les aéroports de France métropolitaine et d'outre-mer ;

Vu l'arrêté du 16 septembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes ;

Vu la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021¹ ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2019-058 du 1^{er} octobre 2019 relative aux éléments nécessaires à l'examen par l'Autorité de régulation des transports des demandes d'homologation de tarifs des redevances aéroportuaires ;

¹ CE, 28 janvier 2021, *Syndicat des compagnies aériennes autonomes et autres*, req. n° 436166.

Vu la demande d'avis adressée par la société ADBM à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (ci-après « DGCCRF ») conformément à l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société easyJet, de la société ADBM et de la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA) le 7 mai 2021 ;

Après en avoir délibéré le 27 mai 2021 ;

1. CONTEXTE

1.1. Faits et procédure

1.1.1. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

1. La société ADBM assure l'exploitation, la maintenance, la gestion et le développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dans le cadre d'un contrat de concession accordé par l'État français, jusqu'en 2037.
2. La société ADBM est une société anonyme dont le capital est détenu à 60 % par l'État, à 25 % par la Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux Gironde, et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Nouvelle-Aquitaine, le département de la Gironde, Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et la ville de Mérignac).
3. En 2019, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a accueilli 7,7 millions de passagers et 25 142 tonnes de fret y ont transité.
4. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac comporte trois terminaux : le hall A, le hall B et une aérogare à services simplifiés dite « Billi » (ci-après « aérogare Billi »).

1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022

5. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 28 avril 2021, qui a été déclaré recevable le même jour.
6. La société ADBM a notifié sa proposition tarifaire à la DGCCRF, conformément à l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, le 27 avril 2021. À ce jour, l'absence d'avis de la DGCCRF vaut accord sur les tarifs notifiés, conformément au dernier alinéa de l'article précité.

1.2. Cadre juridique applicable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

1.2.1. Le droit de l'Union européenne

a. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

7. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires. Elle s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du Traité, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque Etat membre.
8. L'article 2, paragraphe 4, définit les redevances aéroportuaires comme « *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport, et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret* ».
9. En principe, les redevances aéroportuaires sont fixées par les entités gestionnaires d'aéroport après consultation des usagers d'aéroport, et n'entraînent pas de discrimination entre les usagers, conformément au droit communautaire.
10. L'article 6 de la directive encadre la consultation des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport. Cette consultation doit être mise en place au moins une fois par an en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni. En vue de la consultation, l'entité gestionnaire fournit aux usagers de l'aéroport ou à leurs représentants les informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par elle dans chaque aéroport, requises par l'article 7 de la directive.
11. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres de prévoir une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par une autorité de supervision indépendante.
12. Conformément à l'article 11 de la directive, l'autorité de supervision indépendante, en l'espèce l'Autorité depuis le 1^{er} octobre 2019, qui est chargée de veiller à la bonne application des mesures prises, doit être indépendante. Les États membres garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens.

b. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

13. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 prévoit que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifique due aux personnes handicapées et à mobilité réduite, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.

14. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport, en coopération avec ses usagers, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un ou de toute autre entité appropriée. L'entité gestionnaire tient une comptabilité séparée pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et pour ses autres activités. Elle met à la disposition des usagers de l'aéroport un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne cette assistance.

1.2.2. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

15. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que les services publics aéroportuaires (SPA) rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément à l'article L. 410-2 du code de commerce.
16. Il précise également que *« le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. / Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. / Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'État. / Les éléments financiers servant de base de calcul des tarifs des redevances prévues au présent article sont déterminés à partir des états financiers, le cas échéant prévisionnels, établis conformément aux règles comptables françaises »*.
17. L'article R. 224-1 du code de l'aviation civile dispose que *« les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 du code des transports sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de services à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien »*.
18. Les articles R. 224-2 et suivants du code de l'aviation civile définissent les redevances concernées et les modalités de leurs éventuelles modulations.

b. Le périmètre régulé

19. L'article L. 6325-1 du code des transports précité indique que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome.

20. L'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile renvoie à un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile le soin de fixer ce périmètre, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.
21. Le II de l'article 1^{er} de l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, tel que modifié par l'arrêté du 12 juillet 2018, fixe le périmètre des activités régulées applicable pour les aérodromes de l'État concédés, à l'exception des aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu. Le périmètre couvre les activités objet de la concession ainsi que l'ensemble de celles exercées par le concessionnaire sur le domaine concédé, à l'exception : des activités d'assistance en escale, de certaines activités exercées par des entreprises liées au concessionnaire, des activités relevant de la taxe d'aéroport et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes et des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

22. La procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires est prévue aux articles R. 224-3 et suivants du code de l'aviation civile : les tarifs des redevances sont fixés par l'exploitant de l'aérodrome, après consultation des usagers et notification à l'autorité compétente pour homologation. Cette notification est effectuée quatre mois au moins avant le début de chaque nouvelle période tarifaire annuelle, ce délai étant ramené à deux mois lorsqu'un CRE a été conclu.
23. Aux termes de l'article L. 6327-1 du code des transports, l'Autorité de régulation des transports est compétente pour homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnés à l'article L. 6325-1 du même code et leurs modulations concernant « *les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les aérodromes faisant partie d'un système d'aérodromes au sens de l'article L. 6325-1 précité comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
24. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 224-3-4 du même code, d'un délai d'un mois à compter de la réception de la notification pour s'opposer, le cas échéant, aux tarifs qui lui sont soumis. L'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition de l'Autorité et sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier de nouveaux tarifs et leurs éventuelles modulations. L'Autorité dispose alors d'un délai de vingt-et-un jours pour s'opposer à ces tarifs. Si l'Autorité ne s'y oppose pas, ceux-ci sont réputés homologués et deviennent exécutoires, sous réserve de l'accomplissement des modalités de publication.

d. Le rôle de l'Autorité lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation tarifaire

25. L'article L. 6327-2 du code des transports précise les missions de l'Autorité lorsqu'elle est saisie pour homologuer des tarifs et leurs modulations et prévoit que, dans ce cadre, elle s'assure :
 - « *du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;*
 - *que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances, qu'ils sont non discriminatoires et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée ;*
 - *lorsqu'un contrat a été conclu en application de l'article L. 6325-2, du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat ;*
 - *en l'absence de contrat pris en application de l'article L. 6325-2, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à*

l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre, et que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ».

1.3. Les périodes tarifaires antérieures

26. La dernière homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac résulte de la décision du 17 juin 2019 de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ci-après l'« ASI »), alors compétente, pour les tarifs applicables du 1^{er} août 2019 au 31 juillet 2020.
27. En ce qui concerne la période du 1^{er} août 2020 au 31 juillet 2021, la société ADBM n'a pas réuni sa commission consultative économique (ci-après « CoCoEco »). La société ADBM n'a pas souhaité saisir l'Autorité d'une demande d'homologation de tarifs applicables pour cette période tarifaire. Par conséquent, et conformément aux dispositions du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, les tarifs homologués par l'ASI pour la période tarifaire 2019-2020 sont restés applicables sur la période tarifaire suivante.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022

28. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022.
29. Les redevances soumises à l'homologation de l'Autorité sont celles visées aux articles R. 224-1 et R. 224-2 du code de l'aviation civile et perçues sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, à savoir :
 - les redevances par passager (perçues pour les passagers au départ respectivement des halls A et B pour les aéronefs de plus de six tonnes, de l'aérogare Billi pour les aéronefs de plus de 6 tonnes et des halls A et B pour les aéronefs de moins de 6 tonnes) ;
 - la redevance de stationnement ;
 - la redevance d'atterrissage ;
 - la redevance de balisage ;
 - la redevance de carburant ;
 - la redevance passerelles ;
 - la redevance de fourniture de l'alimentation électrique en 400 Hz ;
 - les redevances qualifiées de « *redevances domaniales SPA* »².

1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

30. Dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2021-2022, la société ADBM prévoit une évolution de la structure tarifaire par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur, qui concerne les redevances par passager. La grille tarifaire actuellement en vigueur prévoit en effet une tarification différenciée des redevances par passager selon quatre faisceaux géographiques pour les aérogares des halls A et B, et selon trois faisceaux géographiques pour l'aérogare Billi. L'évolution proposée consiste à aligner les tarifs des différents faisceaux visant respectivement les pays de l'Union européenne hors Schengen et les pays tiers (destinations dites « *Régime International* ») pour instituer un tarif unique, qui s'appliquerait, ainsi, à l'ensemble des destinations situées en dehors de l'espace Schengen, hors DROM-COM. Ces derniers se verraient, en revanche, appliquer le tarif applicable à l'espace Schengen.

² Redevances versées en contrepartie de la mise à disposition de locaux ou équipements pour un usage considéré par la société ADBM comme directement nécessaire à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un transport de service aérien, conformément à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile.

31. S'agissant des modulations tarifaires, la société ADBM propose de reconduire la modulation acoustique et la modulation horaire relatives à la redevance d'atterrissage actuellement en vigueur, sans modifications de leurs conditions d'application.
32. La société ADBM propose de reconduire la mesure incitative à la création de nouvelles lignes et la mesure incitative à l'accroissement du trafic sur les lignes existantes, en modifiant à la marge leurs conditions d'application.
33. Enfin, la société ADBM souhaite introduire une exonération de la redevance de stationnement en cas de situations exceptionnelles.

1.4.2. En ce qui concerne l'évolution des tarifs des redevances

34. La société ADBM propose une hausse hétérogène des tarifs des redevances aéroportuaires.
35. En premier lieu, les tarifs unitaires des redevances de stationnement, d'atterrissage, de balisage, de carburant, passerelles et pour la fourniture de l'alimentation électrique en 400 Hz augmentent de +3,0 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
36. En deuxième lieu, les tarifs unitaires de la redevance par passager pour les halls A et B (tant pour les aéronefs de moins de six tonnes que ceux de plus de six tonnes), en prenant en compte l'évolution de structure tarifaire mentionnée précédemment, évoluent de façon différenciée, selon les faisceaux géographiques concernés. Les baisses sont, ainsi, de -36,9 % et -15,6 % pour les tarifs applicables, respectivement, aux faisceaux géographiques « *Régime international* » et « *DOM-TOM* », et la hausse est de +9,1 % pour les tarifs applicables, respectivement, aux faisceaux géographiques « *Régime national, Communauté européenne espace Schengen* » et « *Régime communauté européenne espace non-Schengen* ».
37. En troisième lieu, les tarifs unitaires de la redevance par passager pour l'aérogare Billi, en prenant en compte l'évolution de structure tarifaire mentionnée précédemment, évoluent également de façon différenciée, selon les faisceaux géographiques concernés. La baisse est, ainsi, de -36,7 % pour le tarif applicable au faisceau géographique « *Régime international* », et les hausses sont de +8,9 % et +9,3 %, respectivement, pour les tarifs applicables aux faisceaux géographiques « *Régime national, Communauté européenne espace Schengen* » et « *Régime communauté européenne espace non-Schengen* ».
38. En quatrième lieu, la société ADBM propose un maintien des tarifs des redevances qualifiées de « *redevances domaniales SPA* » actuellement en vigueur.
39. Concernant la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (ci-après « PHMR »), la société ADBM propose une hausse de +20 centimes d'euros des tarifs de la redevance par rapport aux tarifs actuellement en vigueur (soit une hausse de +36,4 %).

1.4.3. En ce qui concerne les perspectives de trafic et de rentabilité du périmètre régulé envisagées

40. Sur le fondement de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances aéroportuaires, la société ADBM a interrogé les principales compagnies aériennes opérant sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, afin de connaître leurs prévisions de trafic. L'Autorité relève que seule une compagnie sur les quatre interrogées a été en mesure de fournir ses prévisions de trafic pour l'année civile 2021.

41. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ADBM prévoit un trafic de [2 ; 4,5] millions de passagers, pour l'année civile 2021 et de [3,5 ; 5,5] millions de passagers pour l'année civile 2022. Ces prévisions correspondent, respectivement, à des baisses d'environ [-75 ; -40] % et [-55 ; -30] % par rapport au trafic réalisé en 2019. La société ADBM estime ainsi que le trafic, pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022, atteindrait environ [2 ; 4] millions de passagers. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire considérée, un niveau des produits des redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de près de [10 ; 20] millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus des activités non aéronautiques du périmètre régulé de près de [10 ; 20] millions d'euros. Sur le périmètre régulé et pour la période tarifaire soumise à l'homologation, le taux de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE ») est ainsi estimé, par la société ADBM, à -[...] % et le niveau de coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à [...] %.

2. ANALYSE

2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers

2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation

42. Le II de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose qu'« une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 224-1 est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires. Elle s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome, lorsque celui-ci en est doté ».
43. Le III de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose que « [I]a commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome ».
44. La société ADBM a réuni la CoCoEco le 12 mars 2021. Le délai de convocation des membres de la CoCoEco a été respecté.
45. La CoCoEco s'est d'abord prononcée globalement en faveur de la proposition tarifaire pour 2021-2022. S'agissant de la proposition d'une hausse tarifaire de +3 % des « redevances SPA », trois représentants de compagnies aériennes et le représentant d'une organisation professionnelle du transport aérien ont voté contre, tandis que deux représentants de compagnies aériennes se sont abstenus. Les trois représentants de la société ADBM et les trois représentants des collectivités territoriales ont voté pour. S'agissant du gel des redevances qualifiées de « redevances domaniales SPA », cette proposition a recueilli l'assentiment de l'ensemble des membres de la CoCoEco. S'agissant de la modification de la structure tarifaire des faisceaux géographiques applicables aux redevances par passager, une majorité de neuf membres s'est prononcée en faveur de cette proposition (trois représentants de compagnies aériennes, les trois représentants de la société ADBM et les trois représentants des collectivités territoriales), tandis que trois représentants de compagnies aériennes se sont abstenus. S'agissant en revanche des évolutions tarifaires des redevances par passager sur les différents faisceaux géographiques, cinq représentants de compagnies aériennes ont voté contre et un représentant de compagnie aérienne s'est abstenu, tandis que les trois représentants de la société ADBM et les trois représentants des collectivités territoriales se sont prononcés en faveur de la proposition.

46. La CoCoEco s'est ensuite prononcée en faveur de la hausse tarifaire applicable à la redevance d'assistance aux PHMR, les six représentants de compagnies aériennes s'abstenant de prendre position, tandis que les trois représentants de la société ADBM et les trois représentants des collectivités territoriales se sont prononcés en faveur de la proposition.
47. Enfin, la CoCoEco a exprimé un vote favorable unanime respectivement sur chacune des trois propositions restantes à savoir, (i) l'introduction d'une exonération de la redevance de stationnement en cas de situation exceptionnelle dite « *de force majeure* », (ii) la mesure incitative à la création de nouvelles lignes, et (iii) la mesure incitative à l'accroissement du trafic sur des lignes existantes.
48. Il ressort du procès-verbal que, si elle a échangé sur le programme d'investissements présenté par la société ADBM, la commission n'a pas émis formellement de vote et donc d'avis sur ce programme. Si cette carence n'est pas de nature à s'opposer à l'homologation, dans la mesure où les usagers ont été mis en mesure de faire valoir leurs observations quant aux prévisions d'investissements de la société ADBM, il est rappelé à cette dernière que l'organisation de ce vote est expressément requise aux termes du IV de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile. L'Autorité invite donc la société ADBM à solliciter l'émission d'un avis par un vote de ses membres sur ce point lors de ses prochaines CoCoEco.
49. En outre, si l'Autorité constate que la CoCoEco s'est régulièrement tenue le 12 mars 2021 pour la période tarifaire à venir, sous réserve du constat effectué ci-dessus, elle relève cependant que tel n'a pas été le cas pour la période tarifaire en cours. Il est rappelé à la société ADBM que la tenue d'une CoCoEco est requise au titre du III de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, aux termes duquel cette commission « *est réunie au moins une fois par an* ».

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

50. L'article L. 6325-7 du code des transports dispose que, « *[d]ans le cadre [des] consultations, les exploitants d'aérodromes transmettent aux usagers ou aux représentants d'usagers des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances et des informations permettant d'apprécier l'utilisation des infrastructures et des informations sur les programmes d'investissement* ».
51. Le IV de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile fixe une liste d'informations à porter à la connaissance des usagers, dans le cadre des consultations préalables à la fixation de nouveaux tarifs. Cette liste mentionne notamment : les éléments listés aux derniers alinéas des articles R. 224-2-1 et R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, des informations sur les résultats et les prévisions de trafic, des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances, et des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement.
52. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, doivent être fournis aux membres de la CoCoEco préalablement à la réunion de la commission. L'arrêté précise par ailleurs les modalités de convocation de la CoCoEco et les délais à respecter pour la transmission préalable des informations.
53. Il ressort des éléments du dossier que les membres de la CoCoEco ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation.
54. Toutefois, l'Autorité rappelle que l'organisation d'une consultation implique de mettre à disposition des personnes consultées une information claire et suffisante sur l'objet de la consultation et ses modalités, afin de leur permettre de donner utilement leur opinion. À cet

égard, l'Autorité ne peut que relever que certains usagers ont regretté l'absence d'une grille tarifaire exposant de manière détaillée les tarifs applicables à l'ensemble des redevances pour l'année à venir.

55. En effet, l'exploitant s'est contenté de transmettre aux usagers une grille tarifaire ne portant que sur les tarifs à venir des redevances par passager, et d'indiquer qu'une hausse de 3 % serait appliquée globalement aux autres redevances, hors redevances qualifiées de « *redevances domaniales SPA* », et redevance d'assistance aux PHMR. L'absence de communication d'une grille tarifaire consolidée a contraint les membres de la CoCoEco à procéder à une telle consolidation sur la base des informations éparses transmises par la société ADBM. Si une grille tarifaire a, à la demande des membres de la CoCoEco, été transmise postérieurement à sa réunion le 12 mars 2021, ce document a donné lieu à des demandes de précisions d'usagers et à différents envois visant à rectifier des erreurs matérielles. Bien que les usagers n'aient pas critiqué, dans leur grande majorité, la qualité des informations transmises à la CoCoEco, l'Autorité relève que de telles conditions sont de nature à affecter un exercice optimal, par la CoCoEco, de son rôle consultatif. Au regard des circonstances exceptionnelles dans lesquelles s'est déroulée cette consultation, compte tenu notamment du contexte de crise sanitaire, et des critiques limitées des membres de la CoCoEco à son sujet, ces carences n'apparaissent pas de nature à remettre en cause la régularité de la procédure de consultation menée. L'Autorité recommande toutefois fortement à la société ADBM d'assurer, à l'avenir, une information claire des membres de la CoCoEco, en leur transmettant notamment des documents leur permettant de disposer d'emblée d'une vision unifiée et complète de la proposition pour la période tarifaire à venir.

2.2. Sur la structure tarifaire proposée par la société ADBM

2.2.1. Sur les faisceaux géographiques des redevances par passager

56. Comme le permet l'article 2 de l'arrêté du 26 février 1981 susvisé, le montant de la redevance par passager de chaque terminal est actuellement différencié selon des faisceaux géographiques recouvrant, d'une part, pour les halls A et B, les destinations « *Régime national, Communauté européenne espace Schengen* », « *Régime Communauté européenne non-Schengen* », « *Régime DOM-TOM* » et « *Régime international* », d'autre part, pour l'aérogare Billi, les destinations « *Régime national, Communauté européenne espace Schengen* », « *Régime Communauté européenne espace non-Schengen* » et « *Régime international* ». Pour les halls A et B, la société ADBM propose d'aligner, d'une part, les tarifs des faisceaux « *Régime national, Communauté européenne espace Schengen* » et « *Régime DOM-TOM* », d'autre part, les tarifs des faisceaux « *Régime Communauté européenne non-Schengen* » et « *Régime international* » ; pour l'aérogare Billi, elle propose d'aligner les tarifs des faisceaux « *Régime international* » et « *Régime Communauté européenne non-Schengen* ».
57. Au cours de l'instruction, la société ADBM a justifié l'écart tarifaire entre les faisceaux « *Régime national, Communauté européenne espace Schengen* » et « *Régime Communauté européenne non-Schengen* », pour les halls A et B et pour l'aérogare Billi, par une étude des coûts qu'elle supporte pour les passagers relevant respectivement de ces deux faisceaux. Les données présentées par la société ADBM ont permis de mettre en évidence que les coûts de la redevance par passager sont répartis, par faisceaux géographiques, selon des clés d'allocation qui reflètent, notamment et de manière simplifiée, l'utilisation différenciée des surfaces et des équipements liés au contrôle transfrontière. En outre, la société ADBM a apporté des éléments justificatifs en vue de démontrer qu'une différenciation tarifaire (i) entre les faisceaux « *Régime Communauté européenne espace non-Schengen* » et « *Régime international* » pour les halls A et B et pour l'aérogare Billi et (ii) entre les faisceaux « *Régime national, Communauté européenne espace*

Schengen » et « Régime DOM-TOM » pour les halls A et B ne sont plus justifiées au regard des coûts afférents à l'utilisation des infrastructures aéroportuaires par les passagers de chacun de ces faisceaux.

58. Les éléments de réponse produits mériteraient d'être complétés pour permettre de s'assurer que chacune des différenciations tarifaires basées sur les faisceaux géographiques est bien justifiée, compte tenu des coûts d'utilisation des infrastructures y afférents. Si le délai d'un mois dans lequel l'Autorité rend sa décision ne lui a pas permis d'approfondir ce sujet, l'Autorité invite la société ADBM à améliorer les éléments de justification permettant de vérifier le caractère proportionné de la différence des tarifs proposés, afin de mieux objectiver les tarifs en fonction des coûts sous-jacents, d'ici la prochaine demande d'homologation.
59. Si certains usagers considèrent que les modifications de la structure tarifaire constituent une « harmonisation discriminante », l'Autorité note que la différenciation tarifaire est fondée sur des critères objectifs et ne relève pas d'un caractère discriminatoire.
60. Par ailleurs, dans un souci de transparence, l'Autorité recommande que la société ADBM adapte, dans le guide tarifaire applicable à compter du 1^{er} septembre 2021 qui sera rendu public, la structure relative aux redevances par passager pour ne faire figurer que les faisceaux géographiques dont les tarifs sont différenciés et précise, en conséquence, les intitulés de ces faisceaux géographiques afin que les destinations concernées soient clairement identifiables.

2.2.2. Introduction de l'exonération de stationnement de jour

61. La société ADBM propose l'introduction d'une exonération de la redevance de stationnement de jour pour les avions basés en cas de situation exceptionnelle. Au cours de l'instruction, la société ADBM a précisé que cette exonération s'appliquerait « en cas de situation objective et exogène de crise (sanitaire, climatique, géopolitique...) empêchant les vols commerciaux de passagers sur les destinations desservies », et « pour l'ensemble des usagers placés dans une même situation, à savoir tous ceux ayant un avion basé, c'est à dire effectuant un night stop quotidien sur la plate-forme ». La société ADBM précise enfin que la mesure proposée « sera applicable sous réserve de la validation préalable de la [société] ADBM qui vérifiera notamment les contraintes et possibilités en termes d'infrastructures ».
62. Si l'arrêté du 22 juillet 1959 susvisé limite en principe à deux ou trois heures, selon les cas, la durée maximale durant laquelle la redevance de stationnement peut faire l'objet d'une franchise, force est de constater que cette exonération est conditionnée à la survenance de circonstances exceptionnelles, qu'elle s'appliquera à l'ensemble des compagnies concernées et qu'elle a reçu l'assentiment de l'ensemble des usagers. Dans ces conditions, l'Autorité ne s'oppose pas à la mesure proposée. Néanmoins, elle appelle l'attention de la société ADBM sur le fait que les conditions de mise en œuvre de cette exonération, telles que précisées par la société ADBM à l'Autorité dans le cadre de l'instruction et rappelées au paragraphe précédent de la présente décision, devront être publiées dans le guide tarifaire.

2.3. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

63. Conformément aux articles R. 224-2 et R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, l'analyse de l'Autorité porte sur les redevances principales, accessoires et leurs modulations ainsi que sur la redevance relative à l'assistance fournie aux PHMR.
64. Sont en particulier exclues de son champ de contrôle, en application du II de l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé et de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la taxe d'aéroport, les redevances relatives aux prestations d'assistance en escale et les redevances

accessoires correspondant à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers et qui peuvent être fixées contractuellement entre le gestionnaire d'aéroport et les compagnies aériennes. Au cours de l'instruction, la société ADBM a indiqué qu'aucun accord contractuel n'avait été conclu avec des compagnies aériennes à ce titre.

65. Par ailleurs, les services de l'Autorité rappellent que le service de bus de piste doit faire l'objet d'une tarification distincte, exclue du périmètre des redevances soumises à l'homologation de l'Autorité. Conformément au 5.5 de l'annexe de l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile, ce service est une activité d'assistance en escale.
66. L'Autorité tient à rappeler que les services d'assistance en escale ont été libéralisés en Europe à la suite de l'adoption de la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté et que les tarifs de ces services sont fixés librement. Afin de garantir une concurrence libre et non faussée, l'article R. 216-13 du code de l'aviation civile prévoit une stricte séparation comptable entre les activités liées à la fourniture de ces services et les autres activités exercées par l'entité exerçant des prestations d'assistance en escale. De plus, ces activités sont expressément exclues du champ de l'application de la directive 2009/12/CE susvisée, conformément au 4° de son article 1^{er}, et en application du II de l'article 1^{er} de l'arrêté du 16 septembre 2005 pour les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers, les activités d'assistance en escale, autres que celles qualifiées d'infrastructure centralisée, sont exclues du périmètre d'activité prévu à l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile. Par conséquent, la tarification de ces services ne peut être intégrée à des redevances aéroportuaires, ni au périmètre des activités régulées. Enfin, la tarification de ces services ne relève pas du champ de compétence de l'Autorité tel que prévu par les articles R. 224-2 et R. 224-3-3 du code de l'aviation civile.

2.3.1. En ce qui concerne les modulations tarifaires

67. Comme exposé au paragraphe 32, la société ADBM souhaite reconduire la mesure incitative à la création de nouvelles lignes, et la mesure incitative à l'accroissement du trafic sur les lignes existantes, en modifiant à la marge certaines de leurs conditions d'application. Ces évolutions étant mineures et visant à prendre en considération les effets de la crise sanitaire sur le trafic aérien n'appellent pas de remarques de l'Autorité.

2.3.2. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances et de leurs modulations

68. La société ADBM propose – hors redevances qualifiées de « *redevances domaniales SPA* » – une hausse des tarifs des redevances aéroportuaires, différenciée selon les niveaux précisés aux paragraphes 35 à 37, correspondant à une augmentation moyenne des tarifs d'environ +3 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
69. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure que l'évolution des tarifs, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée.
70. La modération tarifaire n'étant pas définie par les textes actuellement en vigueur, elle s'apprécie au cas par cas en tenant compte des circonstances particulières de chaque espèce dans lesquelles l'Autorité est amenée à se prononcer. Parmi les éléments à prendre en compte figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers.
71. L'Autorité relève que les décisions du juge administratif rendues en matière de redevances aéroportuaires portaient sur des niveaux de hausse compris entre 0 et 5 %, sans que ces

décisions ne permettent de déterminer avec certitude quel niveau de hausse pourrait systématiquement être considéré comme modéré³. En tout état de cause, le Conseil d'État, dans sa décision du 31 décembre 2019, a précisé que la règle de la modération tarifaire « *a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs* »⁴.

72. L'appréciation du caractère modéré de l'évolution s'effectuant au regard des circonstances particulières de chaque espèce, l'Autorité constate que la proposition tarifaire dont la société ADBM l'a saisie intervient dans le contexte de la crise sanitaire et économique liée à l'épidémie de covid-19, qui affecte durablement l'ensemble des acteurs du secteur.
73. L'Autorité note par ailleurs que la proposition de hausse tarifaire de la société ADBM intervient après une période de gel des tarifs des redevances aéroportuaires de la plateforme, entre 2010 et 2019, et une baisse des tarifs de ces redevances de -10 %, hors redevance de stationnement, en 2019.
74. Il apparaît, en outre, que les tarifs des redevances aéroportuaires actuellement en vigueur sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac sont sensiblement plus faibles que ceux appliqués sur d'autres aéroports régionaux français. Ainsi, sur la base de la lecture comparée des grilles tarifaires actuellement en vigueur⁵ sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, l'Autorité relève, par exemple, que les tarifs de la redevance par passager, qui a un poids majeur dans le total des redevances pour services publics aéroportuaires payées par les usagers, sont inférieurs à ceux d'autres aéroports régionaux français.
75. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité considère que la hausse des tarifs proposée par la société ADBM est modérée.
76. Au surplus, la société ADBM a indiqué, dans la saisine, avoir établi sa prévision de ROCE sur le périmètre régulé, pour la période tarifaire soumise à homologation, à -[...] %, sur la base d'une hypothèse de trafic à [2 ; 4] millions de passagers pour la période tarifaire considérée.

2.3.3. En ce qui concerne la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé

77. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure, en l'absence de contrat conclu en application de l'article L. 6325-2 du même code, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre.
78. L'Autorité constate que la société ADBM a, de sa propre initiative et selon ses hypothèses, soumis une proposition tarifaire avec un taux de retour sur les capitaux investis sur le périmètre régulé fixé au II de l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 négatif, *a fortiori* inférieur au niveau de son estimation de CMPC.
79. Par ailleurs, il convient de rappeler que les dispositions des articles 39 et 74 du cahier des charges type applicable à la concession prévoient le versement d'une compensation, par le concédant, en cas de survenance d'un évènement relevant de l'imprévision ou de la force majeure, de nature à bouleverser l'équilibre économique de la concession. Si la crise sanitaire née de l'épidémie de covid-19 devait engendrer un tel bouleversement de l'équilibre économique de son contrat de concession, la société ADBM serait bien fondée à se prévaloir de ces

³ CE, 1^{er} juin 2018, CSTA, req. n° 409929 ; CE, 19 mars 2010, SCARA et autres, req. n° 315403 ; CE, 19 mars 2010, SCARA et autres, req. n° 305047 ; CE, 4 décembre 2017, Sté TwinJet, req. n° 404781 ; CE, 25 avril 2007, FNAM, req. n° 291976.

⁴ CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.

⁵ En prenant en considération que le périmètre des services rendus en contrepartie de chacune des redevances et les niveaux de qualité de services peuvent varier selon les différents aéroports.

dispositions auprès de l'État, qui en apprécierait le bien-fondé, sous le contrôle du juge administratif. La société ADBM a indiqué, au cours de l'instruction, avoir engagé des démarches en ce sens auprès de la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et que des discussions avaient été amorcées avec cette dernière, sans qu'une réponse définitive ait été apportée à la société ADBM, à ce stade.

80. Enfin, l'Autorité relève que la société ADBM a bénéficié, en 2020, d'un prêt garanti par l'État d'un montant de [10 ; 25] millions d'euros.

2.3.4. En ce qui concerne le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus

81. L'utilisation et l'analyse d'informations financières sur les différents périmètres imposent de disposer d'un référentiel de règles d'allocation des actifs, produits et charges, dont la pertinence et la correcte application dans les systèmes d'informations analytiques de la société ont été auditées par un tiers externe.
82. Pour la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2021-2022, la société ADBM a transmis une attestation établie par ses commissaires aux comptes sur les « *situation analytiques établies par la société ADBM SA dans le cadre du décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'État* » pour l'exercice clos le 31 décembre 2019. Cette attestation, qui n'appelle pas d'observations particulières de la part des auditeurs, porte sur la concordance des informations financières présentées par périmètre d'activité avec les systèmes de comptabilité analytique de la société ADBM, mais ne se prononce pas sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique.
83. L'arrêté du 15 octobre 2020⁶, par lequel le ministre en charge de l'aviation civile avait fixé les modalités d'approbation des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités pris en compte pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires, a été privé de base légale par la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021 susvisée, prononçant l'annulation de la dernière phrase du dernier alinéa de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile.
84. Dans sa décision, le Conseil d'État a considéré que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile impliquent « *l'intervention des usagers de l'aéroport et de l'Autorité de régulation des transports dans la détermination des règles d'allocation des actifs, produits et charges au périmètre régulé* », ce qui n'a pu être mis en œuvre par l'Autorité dans le cadre de cette instruction, compte tenu notamment du caractère récent de cette décision. À cet égard, l'Autorité précise qu'elle a engagé un processus de consultation publique afin de déterminer le cadre général dans lequel devront s'inscrire ces règles, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes.
85. Néanmoins, au cas particulier et dans la mesure où (i) la société ADBM est, dans le cadre des dispositions de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile et de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé, soumise à un régime dit de « *caisse unique* » et où (ii) la présente saisine intervient dans un contexte de crise sanitaire impactant à la baisse le taux de couverture des redevances, l'éventuelle modification des règles d'allocation des actifs, produits et charges retenues par la société ADBM ne saurait être susceptible de remettre en cause l'analyse de l'Autorité concernant le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

⁶ Arrêté du 15 octobre 2020 relatif aux modalités d'approbation des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités pris en compte pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires.

86. L'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus sur la base des informations transmises par la société ADBM. Il en résulte que la société ADBM respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus avec un taux de couverture des services publics aéroportuaires de l'ordre de [55 ; 65] % pour la période tarifaire soumise à l'homologation, sur la base des données transmises par la société ADBM.

2.4. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

87. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens dispose que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifiée, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport. Cette redevance répond aux caractéristiques suivantes : elle doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée.
88. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
89. La société ADBM propose une hausse de 20 centimes d'euros du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, soit une évolution de +36,4 %.
90. Il résulte de l'instruction et du procès-verbal de la séance de CoCoEco du 12 mars 2021 que cette hausse a vocation non seulement à compenser les coûts induits pour la société ADBM par les prestations objet de cette redevance au titre la période tarifaire soumise à l'homologation, mais également, de manière partielle, à compenser ceux qui ont été supportés au titre de ces mêmes prestations sur les périodes tarifaires passées. L'Autorité relève ainsi que le produit de la redevance d'assistance aux PHMR, pour la période tarifaire soumise à l'homologation, induirait un taux de couverture de près de 110 % par rapport aux coûts induits sur cette même période tarifaire.
91. Dans ces conditions, l'Autorité considère qu'en générant un produit excédant les coûts induits par les prestations d'assistance aux PHMR sur la période tarifaire à venir, la hausse proposée de la redevance d'assistance aux PHMR est de nature à contrevenir aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé.
92. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que le tarif de cette redevance ne peut pas être homologué.

ÉMET LA DÉCISION SUIVANTE

L'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022.

L'Autorité s'oppose à l'homologation des tarifs de la redevance applicable aux personnes handicapées et à mobilité réduite pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022.

La présente décision sera notifiée à la société ADBM et publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 27 mai 2021.

***Présents : Monsieur Bernard Roman, Président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ;
Mesdames Florence Rousse et Sophie Auconie, vice-présidentes ;
Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman