

## **Décision n° 2021-054 du 19 octobre 2021**

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022

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 Bâle-Mulhouse pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022 par l'établissement public EuroAirport (ci-après l'« EuroAirport »), le 20 septembre 2021, le dossier ayant été déclaré recevable à cette date ;

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 la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 4 juillet 1949 ;

Vu le code des transports, notamment son article L. 6327-2 ;

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

Vu le protocole d'accord DGAC-OFAC relatif à la fixation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 10 août 2020 ;

Vu la convention relative à l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 13 décembre 2019, conclue entre l'Autorité et l'OFAC ;

Vu l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié relatif aux conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes publics ;

Vu l'arrêté du 26 février 1981 modifié 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, modifié notamment par l'arrêté du 28 mars 2021 ;

Vu la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021<sup>1</sup>;

---

<sup>1</sup> CE, 8 janvier 2021, *Syndicat des compagnies aériennes autonomes et autres*, req. N°436166.

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2019-058 du 1<sup>er</sup> 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 ;

Vu l'avis n° 2020-017 du 17 février 2020 relatif au coût moyen pondéré du capital à prendre en compte pour le projet de contrat de régulation économique d'Aéroports de Paris (ADP) sur la période 2021-2025 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu à leur demande les représentants de l'établissement public EuroAirport le 1<sup>er</sup> octobre 2021 ;

Après en avoir délibéré le 19 octobre 2021 ;

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Faits et procédure

#### 1.1.1. L'établissement public EuroAirport

1. La gestion de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est assurée par EuroAirport, établissement public binational créé par une convention conclue à Berne le 4 juillet 1949 entre le gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse, ratifiée en vertu de la loi n° 50-889 du 1<sup>er</sup> août 1950 autorisant le Président de la République à la ratifier et publiée au Journal officiel de la République française en vertu du décret n° 53-537 du 13 mai 1953 portant publication de la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim (ci-après « la convention de 1949 »).
2. La France et la Suisse sont représentées au conseil d'administration de l'EuroAirport. Pour la France, la direction générale de l'aviation civile (ci-après « DGAC ») assure la tutelle de l'établissement public en vertu de l'article 6 du décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, modifié. Pour la Suisse, c'est l'office fédéral de l'aviation civile (ci-après « OFAC ») qui assure cette mission.
3. Après avoir accueilli 9,1 millions de passagers en 2019, l'aéroport de Bâle-Mulhouse en a accueilli près de 2,6 millions en 2020 et prévoit d'en accueillir [3 - 4] millions en 2021 et [5 - 7] millions en 2022. Sur les 2,6 millions de passagers en 2020, près de [70 - 100] % sont des passagers de compagnies décollant ou atterrissant sous droits de trafic suisses et [0 - 30] % sont des passagers de compagnies décollant ou atterrissant sous droits de trafic français.

#### 1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022

4. L'EuroAirport a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période tarifaire du

1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 20 septembre 2021, qui a été déclaré recevable à cette date.

5. En parallèle, l'EuroAirport a saisi l'OFAC pour qu'il procède à l'homologation de ces tarifs sur cette même période.

## 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

6. 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 de l'Union européenne. 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 État membre.
7. 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* ».
8. 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 de l'Union européenne.
9. 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 d'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.
10. 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.
11. Conformément à l'article 11 de la directive, l'autorité de supervision indépendante, en l'espèce l'Autorité depuis le 1<sup>er</sup> 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**

12. 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 (ci-après « PHMR »), percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.
13. 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 PHMR 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.
14. L'article 6 du règlement prévoit que le transporteur aérien ayant lui-même reçu une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol communique cette information à l'entité gestionnaire des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol. En tout état de cause, il communique ces informations « dès que possible ».

### **1.2.2. La convention de 1949**

15. La convention de 1949 prévoit en son article 6 que « *la législation et la réglementation françaises sont seules applicables dans l'enceinte de l'aéroport, sauf dérogations expresses apportées à ce principe par la présente convention et ses annexes* ».
16. Pour ce qui concerne les tarifs des redevances aéroportuaires, la convention de 1949 prévoit que le Conseil d'administration de l'établissement public gestionnaire de l'aéroport fixe les tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport. La décision du Conseil d'administration est soumise à la ratification des autorités compétentes françaises et suisses, dans les conditions de l'article 13 des statuts annexés à ladite convention. Cet article 13 prévoit que « *doivent être soumis à la ratification des autorités compétentes françaises et suisses, lorsqu'elles n'ont pas, au cours des délibérations, obtenu l'accord des administrateurs chargés de représenter ces autorités au sein du Conseil d'administration, les décisions portant sur : [...] les conditions d'usage et des tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport pour les équipements concédés, autorisés ou exploités* ».

### **1.2.3. Le protocole DGAC – OFAC du 10 août 2020 et la convention OFAC – ART du 13 décembre 2019**

17. Considérant la situation particulière de l'établissement public binational EuroAirport qui nécessiterait un régime spécifique pour la mise en œuvre de la directive 2009/12/CE susvisée, la DGAC et l'OFAC ont conclu un protocole d'accord relatif à la fixation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (ci-après le « protocole DGAC-OFAC »). Ce protocole, signé le 10 août 2020, abroge et remplace le protocole signé le 13 décembre 2019 et ayant le même objet, qui lui-même avait abrogé un protocole signé le 18 janvier 2017.
18. Ce protocole établit les procédures de fixation par l'EuroAirport des tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur l'aéroport, en cohérence avec les règles en vigueur en France et en Suisse. Il définit les services publics aéroportuaires pouvant donner lieu à des redevances, encadre les modalités de calcul des tarifs des redevances, prévoit la consultation des usagers à

travers le comité d'information et de consultation des usagers de l'aéroport (ci-après le « COMUSA ») et fixe les délais dans lesquels l'exploitant de l'aéroport notifie pour homologation les tarifs des redevances qu'il envisage de mettre en place pour la prochaine période tarifaire. Cette notification est faite auprès de deux autorités de supervision indépendantes au sens de la directive 2009/12/CE : l'Autorité pour la France et l'OFAC pour la Suisse. Il prévoit également les modalités de fixation des redevances par le Comité de direction Finances, dans lequel les représentants des autorités de tutelle n'ont pas de voix délibérative. Ce protocole a fait l'objet d'un avis du conseil d'administration de l'EuroAirport.

19. Le 13 décembre 2019, l'OFAC et l'Autorité ont signé une convention relative à l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (ci-après « convention OFAC-ART »). Cette convention précise le rôle respectif de chaque autorité de supervision indépendante pour l'homologation des tarifs des redevances qui lui sont soumis : chaque autorité veille, pour ce qui la concerne, à la bonne application de la directive 2009/12/CE et de tout autre acte pris pour sa transposition en droit national.
20. La procédure d'homologation prévue par la convention OFAC-ART est la suivante : en l'absence d'opposition expresse de l'une ou des deux autorités de supervision indépendante dans le délai d'un mois suivant leur notification par l'exploitant de l'aéroport, les tarifs sont homologués. En cas d'opposition d'une des deux ASI dans ce délai, l'EuroAirport notifie une nouvelle proposition dans un délai d'un mois. Cette nouvelle proposition est homologuée, le cas échéant, dans un délai de vingt-et-un jours à compter de la réception de la nouvelle notification.
21. Les tarifs homologués sont exécutoires au plus tôt un mois après leur publication par l'EuroAirport.

#### **1.2.4. Le droit national**

##### **a. Les redevances pour services rendus**

22. 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.
23. 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 »*.

24. 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* ».
25. 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**

26. 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.
27. 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.
28. Le IV de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, tel que modifié par l'arrêté du 28 mars 2021, fixe le périmètre des activités régulées applicable pour l'aérodrome de Bâle-Mulhouse. Celui-ci couvre l'ensemble des activités de l'exploitant, à l'exception : des activités d'assistance en escale autres que celles mentionnées par l'arrêté du 25 juillet 2013 fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse ; des activités dont le financement relève de la taxe d'aéroport perçue en application de la décision du conseil d'administration de l'aéroport du 18 juin 1999 ; des activités dont le financement relève de la redevance bruit perçue en application de la décision du conseil d'administration de l'aéroport du 24 septembre 2004 ; de la contribution spécifique Bâle-Mulhouse perçue en application du VII de l'article 302 bis K du code général des impôts ; en zone industrielle, des locations privatives de terrains nus, de hangars, de bureaux et d'aires de stationnement et de circulation au sol des aéronefs, des prestations industrielles et des parkings abonnés associés.
29. Le dernier alinéa du IV de l'article 1<sup>er</sup> précise que « *les profits dégagés par les activités extérieures à ce périmètre ne sont pas pris en compte pour la fixation des tarifs des redevances.* »

#### **c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances**

30. 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.
31. Les stipulations du protocole DGAC – OFAC et de la convention OFAC – ART prévoient un dispositif de coordination des deux autorités de supervision indépendantes concernant l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

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

32. 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**

33. Par une décision n° 2020-018 du 27 février 2020, l'Autorité a homologué les tarifs des redevances applicables sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 31 mars 2021. L'Autorité avait notamment considéré que, bien qu'elle ne soit pas en conformité avec les articles 2 et 3 de l'arrêté du 24 janvier 1956, elle ne s'opposait pas aux tarifs de la redevance d'atterrissage, dans la mesure où ceux-ci devaient être révisés pour la prochaine période tarifaire.
34. L'Autorité avait considéré qu'elle n'était pas en mesure de se prononcer sur la rémunération des capitaux investis par l'EuroAirport sur le périmètre régulé, dans la mesure où celui-ci n'était pas défini par voie réglementaire. Cette carence du pouvoir réglementaire a été résolue par l'adoption de l'arrêté du 28 mars 2021 relatif aux redevances pour services rendus sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.
35. L'OFAC a également homologué ces tarifs, qui sont devenus exécutoires le 1<sup>er</sup> avril 2020.
36. Les tarifs homologués par l'Autorité et par l'OFAC pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 31 mars 2021 sont demeurés applicables après le 1<sup>er</sup> avril 2021, conformément aux dispositions du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile.

### **1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022**

37. L'EuroAirport a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2022.
38. Les redevances soumises à l'homologation de l'Autorité sont des redevances principales et accessoires au sens des articles R. 224-1 et R. 224-2 du code de l'aviation civile et perçues sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

#### **1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire**

39. L'EuroAirport prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022, une évolution relative à la structure tarifaire par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur.



40. L'EuroAirport propose de fusionner les faisceaux de facturation de la redevance par passager « Non Schengen » et « International » dans un unique faisceau dénommé « Extra Schengen ».
41. L'EuroAirport prévoit de reconduire les modulations actuellement en vigueur, à l'exception de la mesure incitative pour les avions de dernière génération, dont les conditions d'application font l'objet d'une modification.
42. Enfin, l'EuroAirport propose de modifier la structure des catégories tarifaires de la modulation appliquée aux tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (ci-après « redevance d'assistance aux PHMR »).

#### **1.4.2. Les hypothèses retenues**

43. Le statut particulier de l'EuroAirport, aéroport binational et établissement public franco-suisse, conduit à disposer de deux zones douanières conduisant à un encaissement de recettes en euros et en francs suisses en fonction du droit de trafic retenu par les compagnies aériennes. À cet égard, l'aéroport a institué, pour l'établissement de ses tarifs, un taux de conversion euro / franc suisse prédéterminé, basé sur la parité de pouvoir d'achat des prix à la production (ci-après « PPA ») et fixé annuellement. Ce taux est de 1,15 franc suisse pour 1 euro pour la période tarifaire soumise à homologation, contre 1,20 franc suisse pour 1 euro pour la période tarifaire actuellement en vigueur.

#### **1.4.3. En ce qui concerne l'évolution des tarifs des redevances**

44. L'EuroAirport propose une évolution tarifaire des redevances SPA, qui, en raison des caractéristiques du trafic, notamment du fait que l'aéroport de Bâle-Mulhouse accueille principalement des compagnies aériennes sous droits de trafic suisse, serait, selon l'exploitant, d'environ +0,3 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur (hors redevance d'assistance aux PHMR).
45. Cette évolution se décompose comme suit :
  - d'une part une hausse homogène des tarifs des redevances aéroportuaires libellés en euros, qui serait, selon l'exploitant, en moyenne de +3 % hors redevance d'usage des dépôts pétroliers et redevance d'assistance aux PHMR. Eu égard à l'évolution de la PPA évoquée au paragraphe 43, cette évolution serait, en francs suisses, selon l'exploitant, en moyenne de -1,3 % hors redevance d'usage des dépôts pétroliers et redevance d'assistance aux PHMR ;
  - d'autre part, une hausse de 4,64 euros du tarif de la redevance d'usage des dépôts pétroliers<sup>2</sup> par rapport aux tarifs actuellement en vigueur (soit une hausse de +37,4 %).
46. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, l'EuroAirport propose une hausse de +15,2 % par rapport au tarif actuellement en vigueur.

#### **1.4.4. En ce qui concerne les perspectives de trafic et de rentabilité du périmètre régulé envisagées**

47. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, l'EuroAirport prévoit, sur la plateforme de Bâle-Mulhouse, un trafic de [5 - 7] millions de passagers pour l'année civile 2022. Ce niveau de trafic est confirmé à hauteur de 86 % par les compagnies utilisatrices de l'aéroport,

---

<sup>2</sup> Il s'agit d'une redevance introduite le 1<sup>er</sup> janvier 2016 à la suite de l'entrée dans le patrimoine de l'EuroAirport des deux sites d'avitaillement.



assurant ainsi une certaine robustesse à la prévision de l'EuroAirport. Cette prévision correspond à une baisse d'environ [25 – 45] % par rapport au trafic réalisé en 2019 et à une hausse de près de [90 – 170] % par rapport à 2020. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire 2022, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de près de [20 – 50] millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus des activités non aéronautiques du périmètre régulé de près de [30 – 60] 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 l'EuroAirport 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

48. L'article 6 de la directive 2009/12/CE prévoit que la fixation des tarifs par l'entité gestionnaire d'un aéroport est réalisée après consultation des usagers, dès lors que l'aéroport entre dans le champ d'application de la directive.
49. 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* ».
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. L'aéroport de Bâle-Mulhouse n'est pas doté d'une commission consultative économique : la consultation des usagers se fait dans le cadre du COMUSA, créé par délibération du conseil d'administration de l'EuroAirport, et dont la composition et le mode de fonctionnement sont précisés par un règlement, modifié en dernier lieu en septembre 2021.
52. Aux termes de ce règlement, la consultation du COMUSA a pour objet de recueillir l'avis des usagers de l'aéroport de Bâle-Mulhouse sur les modalités d'établissement et d'application des redevances aéroportuaires pour services rendus, ainsi que sur les programmes d'investissement. Il est composé, pour les usagers, d'un représentant de chaque transporteur aérien présent sur l'aéroport, de chaque organisation professionnelle dûment mandatée, de chaque société d'assistance en escale, et, pour l'exploitant, du directeur de l'aéroport, du directeur adjoint et du chef du département finances. Les représentants des tutelles française et suisse sont également conviés aux séances du COMUSA.
53. Il résulte du dossier transmis par l'exploitant que les usagers de l'aéroport ont reçu les informations suffisantes pour pouvoir se prononcer sur les tarifs qui leur étaient présentés. Néanmoins, l'Autorité note que l'EuroAirport n'a pas communiqué le référentiel de règles d'allocation des produits, des charges et des actifs aux usagers. Ces derniers n'ont pas formulé de remarques à cet égard, que ce soit au cours de la réunion du COMUSA ou du processus d'instruction par l'Autorité. Par ailleurs, il apparaît, au cas d'espèce de l'EuroAirport, que cela n'a pas été de nature à priver les usagers de la possibilité de se prononcer utilement sur la proposition tarifaire qui leur était soumise pour les raisons évoquées aux paragraphes 79 et 83. L'Autorité invite néanmoins l'EuroAirport à communiquer à l'avenir aux usagers les éléments

relatifs à la détermination des règles d'allocation afin d'assurer leur intervention conformément à la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021 susvisée.

54. L'EuroAirport a réuni le COMUSA le 6 septembre 2021, dans les délais requis. Si l'avis du COMUSA ne donne pas lieu à un vote formel des usagers, certains ont adressé par courrier à l'EuroAirport leurs remarques sur l'ensemble des sujets discutés en COMUSA, y compris ceux ne concernant pas les tarifs des redevances aéroportuaires. Lors de la réunion du COMUSA, les usagers ont principalement critiqué la hausse de la taxe d'aéroport<sup>3</sup> et l'évolution de la structure de la redevance passagers. Postérieurement à cette réunion du COMUSA, l'un d'entre eux a fait part d'observations à l'encontre d'une clause permettant à l'exploitant de facturer un vol à destination de l'espace Schengen selon le tarif « Non Schengen » en raison des contrôles effectués sur ce vol en application de mesures de sûreté particulières décidées par les autorités compétentes. Enfin, et en ce qui concerne la redevance d'assistance aux PHMR, un usager a demandé par écrit une évolution du taux de pré-notification, au-delà duquel les compagnies pourraient se voir appliquer une majoration de 15 %. Cette proposition a été prise en compte par l'EuroAirport, dans la grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité.

## **2.2. Sur la structure tarifaire proposée par l'EuroAirport**

### **2.2.1. Sur les évolutions de la redevance par passager**

#### **a. Sur la différenciation tarifaire par faisceaux géographiques**

55. Comme le permet l'article 2 de l'arrêté du 26 février 1981 susvisé, le montant de la redevance par passager est différencié, dans la grille tarifaire soumise à homologation, selon des faisceaux géographiques recouvrant les destinations « Schengen » et « Extra Schengen ». Ainsi, comme indiqué au paragraphe 40, l'EuroAirport a fusionné les faisceaux « Non Schengen » et « International » en un unique faisceau « Extra Schengen ».
56. Au cours de l'instruction, l'EuroAirport a justifié l'écart tarifaire entre le faisceau « Schengen » et le nouveau faisceau « Extra Schengen » par une étude des coûts qu'il supporte pour les passagers relevant de chacun de ces deux faisceaux. Les données présentées par l'EuroAirport ont permis de mettre en évidence que les coûts de la redevance par passager sont répartis entre ces deux faisceaux selon des clés d'allocation qui reflètent notamment et de manière simplifiée l'utilisation différenciée des surfaces et des équipements liés au contrôle aux frontières.
57. En outre, il apparaît que l'EuroAirport a intégré, dans la base de coûts permettant la détermination du tarif de la redevance passager applicables aux passagers à destination de l'espace Schengen, une quote-part des coûts relatifs aux contrôles aux frontières de ces passagers.
58. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que cette évolution n'appelle pas de commentaires particuliers.

---

<sup>3</sup> Sur laquelle il ne revient pas à l'Autorité de se prononcer.

#### **b. Sur la facturation du tarif « Extra Schengen » aux passagers à destination de l'espace « Schengen » dans le cas particulier de mesures de sûreté particulières**

59. L'EuroAirport propose de maintenir dans sa grille tarifaire une clause dite de « sauvegarde », aux termes de laquelle « *[e]n cas d'application de mesures de sûreté particulières à l'initiative des autorités notamment de contrôle d'identité au départ pour des vols Schengen, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse se réserve le droit de facturer le tarif Extra-Schengen (facturation basée sur l'utilisation effective des infrastructures et non plus sur la destination) après information du Comité des Usagers* »<sup>4</sup>.
60. En premier lieu, il résulte de l'instruction que l'application de cette disposition pourrait engendrer une surfacturation pour les passagers à destination de l'espace Schengen, puisque, pour le calcul du tarif applicable aux vols à destination de cet espace, l'EuroAirport a déjà intégré une quote-part des coûts relatifs aux contrôles aux frontières de ces passagers, requis par les autorités compétentes<sup>5</sup>.
61. En second lieu, l'Autorité relève que les conditions de déclenchement comme de mise en œuvre de cette clause sont définies de façon incomplète et peu précise. Par conséquent, elle n'est pas en mesure de s'assurer de son caractère non discriminatoire et *a fortiori* d'homologuer le tarif qui en résulterait.
62. Il résulte par ailleurs de cette circonstance que cette clause ne répond pas à l'exigence de transparence issue de la directive 2009/12/CE susvisée, qui impose aux entités gestionnaires d'aéroport de communiquer aux usagers de l'aéroport les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances.
63. Dans ces conditions, l'Autorité estime que cette clause ne peut être maintenue dans la grille tarifaire.

#### **2.2.2. Sur la révision de la structure de la redevance d'atterrissage**

64. La grille tarifaire soumise à homologation par l'EuroAirport pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022 maintient un tarif de base de la redevance d'atterrissage reposant sur une double assiette liée à la masse maximale au décollage et à la performance acoustique des aéronefs.
65. Comme indiqué au paragraphe 58 de sa décision n° 2020-018 du 27 février 2020, l'Autorité relève que, dans le cas d'espèce, la redevance d'atterrissage soumise à homologation ne respecte pas le processus en deux temps tel que décrit dans les articles 2 et 3 de l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé.
66. Si l'EuroAirport avait indiqué, dans le cadre de la précédente demande d'homologation, qu'il souhaitait réviser en profondeur la structure de la redevance d'atterrissage pour la prochaine période tarifaire, il justifie l'absence de prise en compte du point de vigilance formulé par l'Autorité dans sa décision précitée par la faiblesse du trafic due au contexte exceptionnel de la crise économique et sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et démontre que des actions ont été engagées pour procéder à cette refonte.

---

<sup>4</sup> Section intitulée « Cas particulier de mesures de sûreté exceptionnelles » figurant à l'article II.1 de la « Réglementation des redevances aériennes et d'usage d'installations ».

<sup>5</sup> À cet égard, l'Autorité relève que le rétablissement des contrôles aux frontières intérieures au sein de l'espace Schengen est possible dans des cas limitativement énumérés par le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 2016 concernant un code de l'Union relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen), et demeure en principe temporaire.

67. Si l'Autorité peut entendre cette explication et ne s'oppose pas aux tarifs afférents qui lui sont soumis, elle apportera la plus grande attention, dans le cadre de la prochaine demande d'homologation dont elle sera saisie par l'EuroAirport, à la mise en conformité de cette redevance avec les dispositions de l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé.

### **2.3. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires**

68. 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 d'assistance aux PHMR.
69. 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, l'EuroAirport a indiqué qu'aucun accord contractuel n'avait été conclu avec des compagnies aériennes à ce titre.

#### **2.3.1. Sur le « taux de change »**

70. L'Autorité note que le taux de change PPA retenu par l'EuroAirport diffère du taux de change bilatéral observable sur les marchés financiers internationaux. En effet, pour estimer le juste cours du franc vis-à-vis de l'euro, l'EuroAirport recourt au concept de PPA, qui désigne le taux de change qui annulerait exactement la différence d'inflation entre les deux zones monétaires. Le calcul de ce taux par les économistes se fonde sur les prix à la production, qui reflètent les prix des marchandises. L'EuroAirport justifie le choix de recourir au taux de change PPA par le caractère particulier du franc suisse, qui présente les caractéristiques d'une monnaie refuge, sensible à l'aversion aux risques et soumise aux fluctuations.
71. L'Autorité estime que le choix d'un taux de change calculé d'après la PPA fixée annuellement assure aux compagnies une protection face à la volatilité du risque de change, d'une part, et une plus forte prévisibilité, d'autre part. L'Autorité reconnaît donc l'intérêt de cette pratique. Par ailleurs, l'Autorité relève que cette pratique repose sur une méthodologie stable depuis plusieurs exercices, qui n'appelle pas de commentaires de la part des usagers. Le taux utilisé par l'EuroAirport reprend les données établies par un établissement bancaire, actualisées en juin 2021, et s'établit, enfin, à un niveau inférieur au taux de change PPA pratiqué au cours de la période tarifaire actuelle, en cohérence avec l'évolution du taux de change bilatéral observé sur les marchés financiers internationaux. La PPA EUR/CHF ayant diminué entre 2019 et 2021, pour passer de 1,20 à 1,15, les tarifs soumis à homologation pour 2022, libellés en francs suisses, conduisent à une diminution de ces tarifs par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.

#### **2.3.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires**

72. Comme exposé au paragraphe 41, l'EuroAirport propose de reconduire à l'identique toutes les modulations déjà en vigueur, à l'exception de la mesure incitative pour les avions de dernière génération, dont les conditions d'application font l'objet de modifications.
73. En ce qui concerne la mesure incitative pour les avions de dernière génération, l'EuroAirport souhaite élargir la mesure aux mouvements entre 5h et 6h afin d'inclure les compagnies aériennes opérant des vols depuis des aéroports éloignés et ouverts en continu, atterrissant sur

ce créneau horaire avec des avions de dernière génération de type Airbus A32X Neo, Boeing 737X Max ou Embraer 195 E-2.

74. Ces propositions n'appellent pas de remarque de l'Autorité au regard des exigences de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.

### **2.3.3. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances**

75. 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.
76. L'EuroAirport propose une hausse homogène des tarifs des redevances aéroportuaires, telle que détaillée au paragraphe 44, correspondant à une hausse moyenne d'environ +0,3 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
77. L'Autorité considère que la hausse des tarifs proposée par l'EuroAirport est modérée.

### **2.3.4. En ce qui concerne la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus**

78. Afin d'analyser le respect des conditions relatives, d'une part, à la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, et, d'autre part, au rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus pour la proposition tarifaire de l'EuroAirport, l'Autorité a porté son attention, dans un premier temps, sur les mécanismes d'allocation des produits, des charges et des actifs entre les différents périmètres.

#### **a. Sur l'allocation des produits, des charges et des actifs**

79. L'utilisation et l'analyse d'informations financières sur les différents périmètres imposent de disposer d'un référentiel de règles d'allocation des produits, des charges et des actifs. L'EuroAirport a transmis à l'Autorité la description sommaire de son référentiel actuellement en vigueur. Ce dernier n'a pas fait l'objet de modifications significatives sur l'année écoulée. L'Autorité constate par ailleurs que, compte tenu de la nature des activités incluses dans les périmètres régulé et non régulé, telles que détaillées au paragraphe 28, une part très significative des produits, des charges et des actifs fait l'objet d'une affectation directe.
80. Si l'agent comptable de l'aéroport a bien confirmé la concordance des informations financières présentées par périmètre d'activité avec les systèmes de comptabilité analytique de l'EuroAirport, l'Autorité considère qu'il est de bonne pratique de disposer d'une attestation d'un tiers extérieur et invite l'EuroAirport à se mettre en capacité de fournir une telle attestation dès la prochaine demande d'homologation.
81. Par ailleurs, l'arrêté du 15 octobre 2020<sup>6</sup>, par lequel le ministre chargé 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.

---

<sup>6</sup> 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.

82. Dans cette 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* ». L'article L. 6327-3-1 du code des transports, tel qu'introduit par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, prévoit que l'Autorité détermine les principes auxquels obéissent ces règles. À cet égard, l'Autorité précise qu'elle a engagé un processus de consultations publiques afin de déterminer le cadre général dans lequel devront s'inscrire ces règles, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes.
83. Néanmoins, au cas particulier de l'EuroAirport, compte tenu de la nature des activités incluses dans les périmètres régulé et non régulé et dans la mesure où la saisine intervient dans un contexte de crise sanitaire, qui, malgré la reprise du trafic, impacte toujours à la baisse le taux de couverture des redevances, l'éventuelle modification des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges actuellement retenues par l'EuroAirport semble peu susceptible de remettre en cause l'analyse de l'Autorité concernant la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus, développée ci-après.

#### **b. Sur la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé**

84. Au terme 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 CMPC calculé sur ce périmètre.
85. L'EuroAirport propose, pour la période tarifaire 2022, un taux de CMPC de [redacted] %. L'Autorité relève que le calcul de l'EuroAirport repose sur une approche largement inspirée des travaux de l'Autorité. Cependant, en matière de rendement de marché, seule la borne haute a été retenue par l'EuroAirport, conduisant à maximiser le résultat obtenu.
86. En se basant sur la méthodologie décrite dans son avis n° 2020-017 du 17 février 2020 susvisé, ajustée en tenant compte des résultats de sa consultation publique menée en 2020<sup>7</sup>, des spécificités de l'EuroAirport ainsi que des évolutions des données de marché, notamment de la hausse, depuis le début de la crise sanitaire, de l'appréciation, par le marché, du risque aéroportuaire, l'Autorité estime qu'à la date de saisine, le CMPC du périmètre régulé de l'EuroAirport, après impôt sur les sociétés, pour la période tarifaire 2022, est compris entre une valeur, par construction empreinte de biais baissiers, de 2,4 % et une valeur, par construction porteuse de biais haussiers, de 5,1 %. Le suivi des effets de la crise sanitaire sur l'appréciation du risque des activités régulées aéroportuaires fera l'objet de travaux complémentaires au fur et à mesure que la sortie de crise se répercutera sur les données de marché.
87. Le ROCE du périmètre régulé de l'EuroAirport est estimé, par l'exploitant, à [redacted] % pour 2022. Ainsi, les travaux menés par l'Autorité n'ont pas fait apparaître, aux bornes du périmètre régulé de l'EuroAirport, pour la période tarifaire 2022, de rentabilité excessive au regard du CMPC.
88. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la proposition tarifaire soumise par l'EuroAirport remplit la condition de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2022.

---

<sup>7</sup> Consultation publique sur l'appréciation des niveaux de coûts moyens pondérés des capitaux (CMPC) des périmètres régulés des aéroports de plus de 5 millions de passagers, menée du 17 juillet 2020 au 16 septembre 2020.



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

89. Sur la base des règles d'allocation des produits, des charges et des actifs ainsi que des règles de comptabilité analytique de l'EuroAirport, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus. Il en résulte que l'EuroAirport 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 [70 - 80] % pour la période tarifaire soumise à l'homologation, sur la base des données transmises par l'EuroAirport.

#### 2.4. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

90. 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.
91. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019<sup>8</sup>, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
92. Comme indiqué au paragraphe 42, l'EuroAirport propose une modification de la structure de la modulation appliquée aux tarifs de la redevance d'assistance aux PHMR. D'une part, l'EuroAirport propose d'augmenter de 25 % à 30 % le seuil de la part de PHMR non-pré-notifiée 24 heures avant le départ au-dessus duquel une compagnie devra s'acquitter d'une majoration de 15 %. D'autre part, l'EuroAirport introduit une nouvelle majoration de 25 % pour les compagnies dont la part de PHMR non-pré-notifiée 24 heures avant le départ dépasse 80 %.
93. L'Autorité note que ces évolutions sont de nature à réduire l'hétérogénéité des performances en matière de signalement de PHMR au sein d'une même catégorie tarifaire de la modulation et à renforcer la progressivité des tarifs de la modulation de la redevance d'assistance aux PHMR, incitant ainsi les compagnies aériennes à améliorer leurs performances en matière de signalement de PHMR. En effet, la croissance des tarifs de la redevance d'assistance aux PHMR prévue dans la grille soumise à homologation en fonction du taux de pré-notification des PHMR nécessitant une assistance spécifique renforce les distinctions entre les compagnies aériennes selon leur comportement, les incitant à promouvoir la pré-notification.
94. Hors modulations, l'EuroAirport propose une hausse de 12 centimes d'euros du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, soit une évolution de +15,2 %.
95. Cette proposition n'induit pas, pour la période tarifaire considérée, de sur-couverture des coûts, n'est pas de nature à contrevenir aux principes applicables aux redevances pour services rendus et est conforme aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 précité.
96. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

---

<sup>8</sup> CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n°424088.



## DÉCIDE

L'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022, sous réserve de la suppression de la section intitulée « Cas particulier de mesures de sûreté exceptionnelles » figurant à l'article II.1 de la « Réglementation des redevances aériennes et d'usage d'installations ».

La présente décision sera notifiée à l'EuroAirport par un courrier commun signé avec l'OFAC et publiée sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 19 octobre 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