

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 6 janvier 2022

RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

Le Conseil d'État valide la position de l'Autorité sur l'appréciation du critère de la modération tarifaire dans le cadre des homologations tarifaires aéroportuaires.

Mardi 28 décembre 2021, le Conseil d'État a rejeté le recours en annulation formé par la société Aéroports de Lyon (ADL) contre deux décisions de l'Autorité, dans lesquelles elle avait refusé d'homologuer les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et de Lyon-Saint Exupéry pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022. Le Conseil d'État a validé la méthodologie d'appréciation, par l'Autorité, du critère de la modération tarifaire, ainsi que son application aux deux propositions d'ADL soumises à son appréciation, et apporté des clarifications utiles quant à la manière dont doit être interprété et appliqué le cadre juridique relatif à la régulation des tarifs des redevances aéroportuaires.

L'AÉROPORT DE LYON CONTESTAIT L'INTERPRÉTATION ET LA COMBINAISON DES DIFFÉRENTS CRITÈRES À PRENDRE EN COMPTE PAR L'AUTORITÉ LORS DE L'HOMOLOGATION

Lorsqu'elle homologue les tarifs des redevances aéroportuaires, l'Autorité doit notamment s'assurer, en application de l'article L. 6327-2 du code des transports, que l'évolution des tarifs est « modérée », que l'exploitant d'aérodrome, lorsqu'il n'a pas conclu de contrat de régulation économique avec l'État, reçoit une « juste rémunération des capitaux investis » sur le périmètre des activités régulées, 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 ».

Dans ses décisions n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et n° 2021-011 du 11 février 2021, l'Autorité a refusé d'homologuer les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et de Lyon-Saint Exupéry pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2021 au 31 mars 2022, considérant que les augmentations tarifaires proposées par ADL (respectivement de 9 %, dans le cadre de sa première proposition tarifaire, et de 4,9 %, dans le cadre de sa seconde proposition tarifaire) n'étaient pas « modérées » au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports.

Le 22 février 2021, ADL a formé un recours en annulation contre ces deux décisions, considérant, en substance, que l'ART avait mal interprété et combiné les critères qu'elle doit prendre en compte en vertu de l'article L. 6327-2 du code des transports. ADL considérait notamment que l'Autorité avait commis une erreur de droit en fixant, implicitement, par principe, un seuil au-delà duquel toute augmentation des tarifs serait excessive, de l'ordre de 3%, sans porter d'appréciation propre aux situations qui lui étaient soumises.

LE CONSEIL D'ÉTAT CONFORTE L'INTERPRÉTATION DE L'AUTORITÉ ET CLARIFIE LE CADRE JURIDIQUE APPLICABLE

Le 28 décembre 2021, le Conseil d'État a rendu sa décision, concluant au rejet de la requête d'ADL. La décision du Conseil d'État et les conclusions du rapporteur public ont ainsi conforté la position adoptée par l'Autorité dans les deux décisions attaquées par ADL et apporté des clarifications quant à la manière dont doit être interprété et appliqué le cadre juridique relatif à la régulation des tarifs des redevances aéroportuaires :

- Le Conseil d'État a confirmé que le critère de la modération tarifaire s'apprécie du point de vue des usagers et qu'il constitue un critère additionnel et autonome par rapport aux autres critères que l'Autorité doit vérifier.
- Le Conseil d'État a pris soin de clarifier que les principes de modération et de juste rémunération des capitaux investis n'étaient pas inconciliables, la juste rémunération des capitaux investis pouvant s'apprécier sur un horizon pluriannuel.
- Le Conseil d'État a jugé que l'Autorité n'avait pas commis d'erreur de droit et d'appréciation en considérant, dans les circonstances particulières de l'espèce, marquées par la crise sanitaire, que les augmentations tarifaires proposées par ADL n'étaient pas modérées, dès lors, d'une part, qu'elles ne s'accompagnaient pas d'une hausse du niveau de service proposé aux usagers, mais au contraire, d'une rationalisation de celui-ci pour faire face à une chute du trafic, et, d'autre part, que le taux de retour sur les capitaux investis par ADL avait excédé le coût moyen pondéré du capital sur la période 2015-2019. Ce faisant, il a confirmé l'absence, dans l'approche de l'Autorité, de seuil implicite de 3 % au-delà duquel elle estimerait, par principe, que le critère de la modération tarifaire n'est pas respecté.

Consulter

- [La décision n° 450025 du 28 décembre 2021](#)
- [Les conclusions du rapporteur public](#)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a élargi les compétences du régulateur aux activités routières – transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l'Autorité à l'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu'à la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq¹ membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

¹ La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité, qui passera progressivement à cinq membres permanents (les deux membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).