

Décision n° 2021-071 du 23 décembre 2021

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1^{er} avril 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 Toulouse-Blagnac pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023 par la société Aéroport Toulouse-Blagnac (ci-après la « société ATB »), le 25 novembre 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 24 janvier 1956 relatif aux conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes publics, modifié notamment par les arrêtés du 8 septembre 2021 et du 10 novembre 2021 ;

Vu l'arrêté du 22 juillet 1959 relatif aux conditions d'établissement 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 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 ;

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

¹ CE, 28 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^{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 ;

Vu l'avis de l'Autorité 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 la décision de l'Autorité n° 2020-063 du 29 septembre 2020 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1^{er} janvier 2021 ;

Vu la demande d'avis adressée par la société ATB 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 Air France, de la société ATB, de la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM), de la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA) et du Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA), le 6 décembre 2021 ;

Après en avoir délibéré le 23 décembre 2021 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

1. CONTEXTE

1.1. Faits et procédure

1.1.1. L'aéroport de Toulouse-Blagnac

1. L'exploitation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est assurée par la société ATB en application d'un contrat de concession accordé par l'État, jusqu'en 2046.
2. Le capital de la société ATB est détenu à 49,99 % par le groupe Eiffage, à 25 % par la Chambre de commerce et d'Industrie (CCI) de Toulouse, à 10,01 % par l'État et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Occitanie, le département de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole).
3. En 2020, l'aérodrome de Toulouse-Blagnac a accueilli 3,1 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 9,6 millions de passagers de 2019, à une baisse de l'ordre de -67 % et 48 949 tonnes de fret et poste y ont été avionnées, ce qui correspond à une baisse de l'ordre de -28 % par rapport à 2019.
4. L'aérodrome de Toulouse-Blagnac enregistre une forte concentration de liaisons nationales (en particulier avec Paris) et internes à l'espace Schengen. L'aéroport connaît un important trafic low-cost, celui-ci ayant représenté plus de la moitié de son trafic en 2020. Les compagnies

Ryanair et easyJet ont également des aéronefs basés sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Par ailleurs, certaines infrastructures de l'aéroport sont utilisées par des entreprises de construction aéronautique installées à proximité, notamment pour leurs vols d'essai.

1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023

5. La société ATB a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023, par un dossier réceptionné au service de la procédure le 25 novembre 2021, qui a été déclaré recevable le même jour.
6. La société ATB a notifié sa proposition tarifaire à la DGCCRF, conformément à l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, le 29 novembre 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 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.
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 de l'Union européenne.
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 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.
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 (ci-après « APMR »), 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 d'APMR 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 3 février 2020, 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 est compétente pour homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnées 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 ».
26. Par une décision du 28 janvier 2021, le Conseil d'État a rappelé que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile, conformément aux objectifs de la directive 2009/12/CE susvisée, impliquaient l'intervention des usagers des aéroports, d'une part, et celle de l'Autorité, d'autre part, dans la détermination des règles d'allocation des actifs, produits et charges au périmètre régulé par les exploitants aéroportuaires.
27. À la suite de cette décision, l'article L. 6327-3-1 du code des transports, créé par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, a précisé que l'Autorité détermine les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé par une décision publiée au Journal officiel.
28. À cet égard, l'Autorité 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. Une première consultation publique s'est tenue du 25 mai au 31 juillet 2021, et une seconde consultation publique, portant sur le projet de décision réglementaire, est en cours de préparation.
29. Par ailleurs, les modalités d'intervention des usagers pourraient être précisées afin de garantir l'effectivité de cette intervention, et de consolider le cadre juridique applicable.

1.3. Les périodes tarifaires antérieures

30. L'Autorité a été saisie par la société ATB d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la période du 1^{er} janvier 2021 au 31 décembre 2021. La société ATB retenait un gel des tarifs des redevances aéroportuaires hors redevance APMR et hors redevance forfaitaire pour les aéronefs de moins de six tonnes.

31. Par la décision n° 2020-063 du 29 septembre 2020 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1^{er} janvier 2021, l'Autorité a homologué les tarifs de ces redevances.
32. Dans la mesure où la présente demande d'homologation porte sur la période tarifaire du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023, les tarifs des redevances homologués par la décision n° 2020-063 précitée continueront de s'appliquer du 31 décembre 2021 au 31 mars 2022, conformément au 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^{er} avril 2022 au 31 mars 2023

33. La société ATB a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.
34. 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 l'aviation civile et perçues sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

35. La société ATB prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2022-2023, trois évolutions relatives à la structure tarifaire par rapport à la grille tarifaire en vigueur.
36. En premier lieu, la société ATB a précisé l'intitulé de chacun des faisceaux géographiques de la redevance par passager et la liste des pays auxquels ils correspondent.
37. En deuxième lieu, la société ATB propose d'introduire une nouvelle redevance accessoire relative à la mise à disposition des installations de tri des bagages et de traçabilité des bagages enregistrés au départ et de livraison des bagages à l'arrivée, dite « redevance par bagage ». Ces services étaient, jusqu'à présent, facturés au titre de la redevance par passager.
38. En troisième lieu, la société ATB propose d'intégrer le service complémentaire d'usage de passerelles à la redevance de stationnement. Il en résulterait une évolution de structure de la redevance de stationnement, qui comprendrait, dès lors, trois tarifs différenciés selon trois services distincts.
39. S'agissant des modulations tarifaires, la société ATB propose de reconduire la modulation tarifaire de la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs et la modulation des redevances par passager et d'atterrissage pour ouverture de nouvelle route en vigueur. Les conditions d'application de ces deux modulations tarifaires seraient toutefois modifiées. Par ailleurs, la société ATB propose d'introduire une modulation de la redevance par passager pour « reprise du trafic ».

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

40. La société ATB propose une évolution des tarifs des redevances aéroportuaires qui serait, selon elle, en moyenne de +3,5 % hors redevance APMR.
41. Concernant la redevance APMR, la société ATB propose une hausse de + 8 centimes d'euros du tarif moyen par passager au départ, par rapport aux tarifs en vigueur (soit une hausse de +12,1 %), en conservant un niveau de différenciation, en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance.

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

42. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ATB prévoit un trafic de [6 – 8] millions de passagers, pour la période tarifaire 2022-2023. Cette prévision, élaborée début septembre 2021, correspond à une baisse d'environ - [15 – 35] % par rapport au trafic réalisé en 2019 et à une hausse de + [90 – 150] % par rapport à 2020. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire 2022-2023, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité (hors redevance APMR) de près de [30 – 50] millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus des activités non aéronautiques du périmètre régulé de près de [50 – 70] 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 ATB, 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

43. 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 ».
44. 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 ».
45. La société ATB a réuni la commission consultative (ci-après « CoCoÉco ») le 18 novembre 2021. Le délai de convocation des membres de la CoCoÉco a été respecté.
46. La CoCoÉco s'est d'abord prononcée en faveur du programme d'investissements. Dix membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition de la société ATB, alors que six membres (deux représentants des organisations professionnelles et l'ensemble des représentants des usagers) ont voté contre. Un représentant des organisations professionnelles s'est abstenu.
47. La CoCoÉco s'est, ensuite, prononcée en faveur de l'évolution de la structure tarifaire de la redevance par passager et de la création d'une redevance par bagage. Onze membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition, alors que six membres (un représentant des collectivités locales, trois représentants des organisations professionnelles et deux représentants des usagers) ont voté contre.
48. La CoCoÉco s'est en outre prononcée, à l'unanimité, en faveur (i) de l'évolution relative aux libellés des faisceaux géographiques de la redevance par passager, (ii) de l'évolution de la structure tarifaire de la redevance de stationnement, et (iii) de l'ajustement des coefficients de modulation de la redevance d'atterrissage selon les nouveaux groupes acoustiques d'aéronefs.

49. S'agissant de la modification de la modulation pour ouverture de nouvelle route et de l'introduction d'une nouvelle modulation pour « reprise du trafic », la CoCoÉco a également émis un vote favorable. Douze membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition de la société ATB, alors que trois membres (deux représentants des organisations professionnelles et un représentant des usagers) ont voté contre et deux membres (un représentant des organisations professionnelles et un représentant des usagers) se sont abstenus.
50. Par ailleurs, la CoCoÉco s'est prononcée sur la proposition tarifaire pour la période 2022-2023. La société ATB a initialement présenté une augmentation de +4,5 % des tarifs des redevances (hors redevance APMR), ainsi qu'une hausse spécifique de la redevance APMR. À la suite des échanges avec les membres de la CoCoÉco, la société ATB a fait évoluer sa proposition et a soumis au vote une augmentation de +3,5 %. Cette dernière a été favorablement reçue. Dix membres de la CoCoÉco, dont un représentant des organisations professionnelles, ont voté en faveur de cette proposition tarifaire, alors que six membres (trois représentants des organisations professionnelles et trois représentants des usagers) ont voté contre et qu'un représentant des usagers de l'aérodrome s'est abstenu.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

51. 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* ».
52. 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.
53. 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 CoCoÉco préalablement à la réunion de la commission. L'arrêté précise, par ailleurs, les modalités de convocation de la CoCoÉco et les délais à respecter pour la transmission préalable des informations. Il ressort des éléments du dossier que les membres de la CoCoÉco ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation.
54. Dans sa décision n° 2020-063 susmentionnée, l'Autorité avait encouragé la société ATB à communiquer aux usagers des éléments complémentaires en ce qui concerne le CMPC retenu dans la proposition tarifaire et ses sous-jacents. Il ressort de l'instruction que la société ATB a présenté aux usagers des précisions sur les modalités de détermination du niveau de CMPC proposé. L'Autorité relève, néanmoins, que ces précisions ont été apportées en réponse à une demande des usagers exprimée à la suite d'une première réunion préparatoire et qu'elles leur ont été présentées lors d'une seconde réunion préparatoire, qui s'est tenue le même jour que la CoCoÉco. Dans ces conditions, l'Autorité encourage la société ATB à transmettre ces informations avec l'ensemble des autres informations transmises aux membres de la CoCoÉco, dans les délais prévus par l'article 6 de l'arrêté du 16 janvier 2012, pour que les personnes consultées puissent utilement s'exprimer à ce sujet.

55. Plus généralement, l'Autorité encourage la société ATB à transmettre toutes les informations nécessaires, suffisamment en amont de la CoCoÉco, dans la mesure où 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.
56. En outre, certains usagers ont pu regretter que les paramètres retenus par la société ATB pour établir sa proposition tarifaire n'aient pas été davantage précisés et le niveau de la hausse tarifaire proposée davantage justifié. Dans ce cadre, ils ont exprimé le souhait de disposer de données plus précises en ce qui concerne le programme d'investissements, notamment s'agissant de leur retombée économique prévisionnelle, ou encore d'éléments complémentaires qu'ils considèrent comme nécessaires pour la bonne compréhension des propositions tarifaires formulées par la société ATB². Ces données étant susceptibles de leur permettre de mieux identifier les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances, et ce, d'autant plus lorsque la proposition est présentée concomitamment à des évolutions de structure de la grille tarifaire, l'Autorité recommande à la société ATB de transmettre des éléments complémentaires à l'avenir.
57. Par ailleurs, l'Autorité note que la société ATB 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 de la CoCoEco ou du processus d'instruction mené par l'Autorité. Par ailleurs, il apparaît, au cas d'espèce, 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 101 et 102. L'Autorité invite, néanmoins, la société ATB 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.

2.2. Sur la structure tarifaire proposée par la société ATB

2.2.1. Sur les faisceaux géographiques de la redevance par passager

58. Comme le permet l'article 2 de l'arrêté du 26 février 1981 susvisé, la grille tarifaire soumise à homologation prévoit, pour la redevance par passager, un tarif différencié pour les faisceaux géographiques « Europe Schengen », « Autres pays d'Europe / DOM-TOM » et « Autres destinations internationales ».
59. Pour rappel, la grille tarifaire en vigueur prévoit une différenciation tarifaire de cette redevance en fonction des faisceaux géographiques. Toutefois, la société ATB propose, pour la grille tarifaire applicable au 1^{er} avril 2022, de renommer, d'une part, le faisceau géographique « Union européenne non Schengen DOM-TOM » en « Autres pays d'Europe / DOM-TOM » et, d'autre part, le faisceau géographique « Autres destinations » en « Autres destinations internationales ». Le libellé « Europe Schengen » reste, quant à lui, inchangé. La liste des pays du faisceau géographique « Autres pays d'Europe / DOM-TOM » a également été précisé.
60. La société ATB a motivé cette évolution afin de maintenir le tarif applicable (hors application du taux moyen d'évolution tarifaire proposé par la société ATB dans le cadre de sa proposition tarifaire) aux passagers à destination du Royaume-Uni, dans le contexte de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne au 1^{er} janvier 2021.

² Par exemple, des informations détaillées sur la méthodologie de construction des redevances et les données ayant permis de déterminer les niveaux tarifaires ainsi proposés par la société ATB.

61. Par ailleurs, au cours de l'instruction, la société ATB a présenté des éléments de justification relatifs aux écarts tarifaires entre les faisceaux géographiques par une étude des coûts qu'elle supporte pour les passagers relevant respectivement de ces trois faisceaux. Les données présentées par la société ATB 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.
62. Pour autant, les éléments de réponse produits mériteraient d'être complétés. Ainsi, l'Autorité invite la société ATB à approfondir, d'ici la prochaine demande d'homologation, les éléments de justification permettant de vérifier le caractère proportionné de la différence entre les tarifs proposés et de mieux objectiver les tarifs en fonction, notamment, des coûts d'utilisation des infrastructures sous-jacents. Ces éléments devront être actualisés pour permettre de s'assurer que chacune des différenciations tarifaires fondées sur les faisceaux géographiques est bien représentative de la période tarifaire soumise à l'homologation.

2.2.2. Sur la redevance par bagage

63. Comme mentionné au paragraphe 37, la société ATB propose d'introduire une nouvelle redevance dite « redevance par bagage ». Cette redevance est perçue sur tous les bagages transitant par le trieur automatique de bagages et facturée, aux compagnies aériennes, par bagage départ enregistré. Les coûts de cette prestation étaient, jusqu'à présent, inclus dans ceux relatifs à la redevance par passager et facturés par passager embarqué. La société ATB justifie la modification de l'assiette en indiquant qu'en 2019, plus de 60 % des passagers voyageaient sans bagage en soute.
64. Dans le cadre de l'instruction, la société ATB a transmis à l'Autorité les éléments permettant de justifier le niveau du tarif fixé pour cette redevance, au regard du coût des services rendus, pour la période tarifaire soumise à homologation.
65. Si l'Autorité relève que la structure tarifaire et les modalités de facturation de cette redevance, telles qu'envisagées par la société ATB, ne sont pas de nature à introduire une discrimination entre les usagers pour la période tarifaire 2022-2023, elle invite la société ATB à s'interroger, pour les prochaines périodes tarifaires, sur l'établissement d'une tarification optimale qui serait inscrite dans une vision à long terme et qui reflèterait, de la manière la plus fidèle possible, le dimensionnement des infrastructures liées au tri des bagages, nécessaires aux services effectivement rendus à l'ensemble des usagers.

2.2.3. Sur la redevance de stationnement

a. En ce qui concerne l'évolution de structure proposée

66. Comme l'Autorité l'avait précisé dans sa décision n° 2020-063 du 29 septembre 2020 susvisée³, la société ATB retient, dans sa grille tarifaire en vigueur, une tarification des services complémentaires des passerelles et de l'énergie électrique indépendante de la redevance de stationnement, par le biais de deux redevances accessoires forfaitaires.
67. La société ATB propose, pour la période tarifaire 2022-2023, d'une part, de maintenir une redevance forfaitaire dissociée concernant le service complémentaire de mise à disposition de

³ Paragraphes 52 à 55 de la décision n° 2020-063 précité.

l'alimentation électrique en 400 Hertz aux aires équipées et, d'autre part, d'intégrer le service complémentaire d'usage de passerelles à la redevance de stationnement.

68. Il résulterait de cette dernière proposition une évolution de structure de la redevance de stationnement, qui comprendrait, dès lors, trois services distincts faisant l'objet d'une tarification différenciée fondée sur la durée de stationnement et la masse maximale certifiée au décollage des aéronefs :
- l'usage de l'aire de trafic au contact de l'aérogare avec l'utilisation de passerelles ;
 - l'usage de l'aire de trafic avec embarquement et débarquement à pied sans utilisation des passerelles ;
 - l'usage de l'aire de trafic au large.
69. Cette évolution, selon la société ATB, a pour objectif d'adapter la redevance de stationnement aux usages des infrastructures et équipements de stationnement sur la plateforme.
70. L'article 2 de l'arrêté du 22 juillet 1959 susvisé dispose que la redevance de stationnement correspond à l'usage des aires de trafic, des aires de garages et des aires d'entretien. En outre, conformément à l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile, certains services complémentaires, tels que les passerelles et l'énergie électrique peuvent, soit être intégrés dans la redevance de stationnement, soit faire l'objet d'une redevance accessoire distincte.
71. Ainsi, l'Autorité relève que l'introduction de cette redevance est conforme au cadre réglementaire en vigueur.

b. En ce qui concerne la différenciation tarifaire de la redevance

72. Comme indiqué au paragraphe 68, la grille tarifaire soumise à homologation prévoit, pour la redevance de stationnement, un tarif différencié selon les services rendus.
73. Dans le cadre de la mise en place de cette évolution de structure tarifaire et des modalités de facturation, la société ATB a présenté, au cours de l'instruction, des éléments de justification relatifs aux écarts tarifaires entre chacun des services proposés. Sur cette base, l'Autorité considère que cette différenciation n'est pas manifestement de nature à introduire une discrimination entre les usagers. L'Autorité invite, néanmoins, la société ATB à améliorer les éléments de justification permettant de vérifier le caractère proportionné de la différence des tarifs proposée, afin de mieux objectiver les tarifs, lors de la prochaine demande d'homologation.

c. En ce qui concerne les délais de franchise de la redevance de stationnement

74. L'Autorité note que la redevance de stationnement, telle que présentée dans la grille tarifaire de la société ATB, prévoit l'application des délais de franchise suivants :
- pour le stationnement sur les aires de trafic dites « au contact » et sur celles qui ne se situent pas « au large », un délai de franchise de 30 minutes ;
 - pour le stationnement sur les aires de trafic dites « au large », un délai de franchise d'une heure.
75. L'Autorité rappelle que, s'agissant des aires de trafic, l'article 3 de l'arrêté du 22 juillet 1959 susvisé dispose que l'exploitant fixe un délai de franchise durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sans acquitter la redevance de stationnement. Cet article précise que « [c]e délai est compris entre quarante-cinq minutes et deux heures » et qu'« il peut varier, le cas échéant, suivant les heures de la journée pour tenir

compte des variations dans la densité du trafic sur l'aérodrome considéré ». Il ajoute que « pour les aires au contact, l'exploitant peut décider de ne pas accorder de délai de franchise, sur tout ou partie de la journée ».

76. Dans le cas d'espèce, l'Autorité relève que la société ATB a fait le choix d'appliquer au stationnement, sur les aires de trafic « au contact » et sur celles qui ne se situent pas « au large », un délai de franchise inférieur à la durée minimale de quarante-cinq minutes requise par l'arrêté du 22 juillet 1959 précité.
77. Au cours de l'instruction, la société ATB a indiqué que le délai de franchise proposé n'incluait pas la prise en compte d'un temps de roulage moyen sur piste de 15 minutes.
78. Pour autant, l'Autorité rappelle qu'aux termes de l'arrêté du 22 juillet 1959 précité, le délai de franchise applicable au stationnement correspond à la période « *entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage* ». Dans ces conditions, l'Autorité estime que la présentation de la grille tarifaire doit être mise en conformité avec cet arrêté.

2.3. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

79. 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 APMR.
80. 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 ATB a indiqué qu'aucun accord contractuel n'avait été conclu avec des compagnies aériennes à ce titre.

2.3.1. En ce qui concerne les modulations tarifaires

a. Modulation acoustique relative à la redevance d'atterrissage

81. Comme exposé au paragraphe 39, la société ATB propose une modification des coefficients acoustiques appliqués aux tarifs des redevances d'atterrissage sur l'aérodrome de Toulouse-Blagnac, qui fait suite à l'adoption des arrêtés du 8 septembre 2021 et du 10 novembre 2021 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé.
82. La société ATB propose des coefficients acoustiques conformes à l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié, se limitant, pour l'essentiel, à respecter les valeurs plancher prévues dans cet arrêté. En outre, la société ATB a produit un faisceau d'éléments permettant de justifier l'approche retenue pour déterminer les coefficients dont les valeurs planchers ne figuraient pas dans l'arrêté, ce qui, compte tenu des délais dans lesquels elle a dû procéder à la refonte des paramètres de cette modulation, semble une démarche acceptable.
83. Toutefois, l'Autorité invite la société ATB à procéder à l'évaluation de l'ensemble des impacts liés à cette modulation, notamment financiers et environnementaux, permettant d'apprécier plus finement leur caractère proportionné, et à transmettre cette étude aux membres de la CoCoÉco, en amont de la prochaine demande d'homologation tarifaire, *a fortiori* en cas d'évolution des paramètres de cette modulation.

84. Par ailleurs, à l'occasion de la refonte de la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage, et afin de garantir une meilleure lisibilité de sa grille tarifaire, la société ATB est invitée à préciser formellement les trois plages horaires mentionnées à l'article 3 de l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé (6 heures – 18 heures ; 18 heures – 22 heures et 22 heures – 6 heures) dans sa grille tarifaire, quand bien même cette évolution formelle n'aurait aucun impact sur la proposition soumise à homologation.

b. Modulation tarifaire des redevances par passager, d'atterrissage et par bagage pour ouverture de nouvelle route

85. La société ATB propose des évolutions des conditions d'application de la modulation des redevances par passager et d'atterrissage pour ouverture de nouvelle route visant notamment à prendre en compte l'effet de la crise sanitaire sur le trafic aérien, et propose de l'appliquer également à la redevance par bagage, faisant suite à l'évolution de structure décrite au paragraphe 63.
86. En premier lieu, l'Autorité rappelle qu'aux termes des dispositions de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, les modulations doivent être proportionnées « à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent ». Par conséquent, il est nécessaire que les modalités d'application d'une modulation soient en lien avec l'objectif d'intérêt général poursuivi.
87. Si les éléments apportés par la société ATB au cours de l'instruction n'ont pas démontré l'existence d'un lien direct entre l'application de la modulation à la redevance par bagage et l'objectif d'intérêt général poursuivi par celle-ci, l'Autorité relève, toutefois, que cette modulation, dont l'impact financier est relativement limité en ce qui concerne son application à la redevance par bagage, est une mesure en faveur des usagers qui intervient dans un contexte de modification structurelle de la grille tarifaire, avec la mise en place d'une redevance par bagage distincte de la redevance par passager, telle qu'exposée aux paragraphes 63 à 65.
88. En second lieu, l'Autorité considère que les autres propositions d'évolution de cette modulation, s'agissant de ces conditions d'éligibilité, n'appellent pas de remarques au regard des exigences de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.
89. Ainsi, l'Autorité ne s'oppose pas aux évolutions relatives à la modulation tarifaire des redevances par passager, d'atterrissage et par bagage pour ouverture de nouvelle route, proposées par la société ATB, pour la période tarifaire soumise à homologation, au regard du contexte particulier attaché à la modification structurelle, opérée à iso-recettes.

c. Introduction de la modulation tarifaire de la redevance par passager pour reprise du trafic

90. Comme indiqué au paragraphe 39, la société ATB propose d'introduire une modulation de la redevance par passager pour reprise du trafic. Cette modulation vise, selon la société ATB à « [s]timuler la reprise du trafic régulier de l'aéroport de Toulouse-Blagnac en particulier sur l'Europe non Schengen ainsi que sur les autres destinations à l'international qui ont été les plus affectées par la crise Covid 19. ».
91. Ainsi, la société ATB propose d'accorder une remise progressive aux compagnies aériennes qui enregistrent, par faisceau géographique (« Europe Schengen » et « Autres pays d'Europe et international ») et par saison IATA (« saison IATA été 2022 » et « saison IATA hiver 2022-2023 »), un taux de trafic passager supérieur à certains seuils, au regard du trafic de référence, respectivement, des saisons IATA « été 2019 » et « hiver 2019-2020 ».

92. Au vu des éléments dont elle dispose et dans un contexte de reprise incertaine du trafic aérien à la suite de la crise sanitaire qui a fortement pesé sur l'activité, l'Autorité estime que la modulation tarifaire est construite dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, en lien avec l'objectif visé par la société ATB. En tout état de cause, l'Autorité invite la société ATB à transmettre aux usagers, à l'occasion de la prochaine consultation, une évaluation de l'ensemble des impacts effectifs liés à cette modulation, notamment en termes financiers et de trafic supplémentaire, par rapport aux données prévisionnelles sans modulation. L'Autorité portera une attention particulière à ces éléments dans le cadre de la prochaine demande d'homologation.

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

93. La société ATB propose une hausse moyenne des tarifs des redevances aéroportuaires, de +3,5 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
94. 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.
95. 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, sous le contrôle du juge. 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.
96. L'Autorité relève que les décisions du Conseil d'État rendues en matière de redevances aéroportuaires portaient sur des niveaux de hausse compris entre 0 et 5 %, sans que ces décisions permettent de déterminer avec certitude quel niveau de hausse pourrait systématiquement être considéré comme modéré⁴. 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* »⁵.
97. L'Autorité relève, d'une part, que la proposition de hausse tarifaire de la société ATB intervient dans un contexte de reprise du trafic et après un gel des tarifs des redevances aéroportuaires en 2020, d'autre part, que la société ATB et les usagers n'ont pas apporté, au cours du processus de consultation et/ou dans le cadre de l'instruction de l'Autorité, d'éléments permettant de considérer que la hausse des tarifs proposée par la société ATB ne serait pas modérée.

2.3.3. 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

98. 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 la société ATB, 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.

⁴ 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.

⁵ CE, 31 décembre 2019, *SCARA et autres*, req. n° 424088.

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

99. 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.
100. Pour la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2022-2023, la société ATB a transmis une attestation établie par ses commissaires aux comptes sur les « *les comptes annuels de la société Aéroport de Toulouse-Blagnac relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2020* ». 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 ATB, mais ne se prononce pas sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique.
101. En ce qui concerne le contrôle opéré par l'Autorité sur les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé, l'Autorité a, comme indiqué aux paragraphes 26 à 29 de la présente décision, engagé un processus de consultation publique concernant le cadre général dans lequel devront s'inscrire ces règles.
102. Dans l'attente, dans la mesure où (i) la société ATB 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 (ii) en l'absence de modification substantielle des règles actuellement en vigueur, il n'y a pas lieu de s'opposer à l'homologation des tarifs des redevances au motif que les règles d'allocation retenues par la société ATB ne seraient pas conformes au cadre général à établir par l'Autorité.

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

103. 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.
104. La société ATB propose pour la période tarifaire 2022-2023, un CMPC de [...] %.
105. 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 2020⁶, des spécificités de la société ATB 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 la société ATB, pour la période tarifaire 2022-2023, est compris entre une valeur, par construction empreinte de biais baissiers, de 2,6 % et une valeur, par construction porteuse de biais haussiers, de 5,3 %. 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.

⁶ 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.

106. Le ROCE du périmètre régulé de la société ATB est estimé, par cette dernière, à + [...] % pour la période tarifaire 2022-2023, incluant les effets baissiers de la modulation pour reprise du trafic exposée au paragraphe 92.
107. Prenant en considération ce niveau de ROCE, les travaux menés par l'Autorité n'ont pas fait apparaître, aux bornes du périmètre régulé de la société ATB, pour la période tarifaire 2022-2023, de rentabilité excessive au regard du CMPC, d'autant plus que les niveaux de ROCE, réalisé en 2020 et envisagé pour 2021, par la société ATB, sur le périmètre régulé, sont respectivement de - [...] % et - [...] %.
108. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la société ATB remplit la condition de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2022-2023.

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

109. Sur la base des règles d'allocation des produits, des charges et des actifs ainsi que des règles de comptabilité analytique de la société ATB, 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 la société ATB 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 (hors redevance APMR) de [60 – 70] % pour la période tarifaire soumise à l'homologation, sur la base des données transmises par la société ATB.

2.4. Sur la redevance APMR

110. 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.
111. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019⁷, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
112. La société ATB propose une hausse de 8 centimes d'euros du tarif moyen par passager au départ de la redevance APMR par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, soit une évolution de +12,1 %. La société ATB a apporté, au cours de l'instruction, des éléments permettant de justifier cette évolution.
113. 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.
114. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

⁷ CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n°424088.

DÉCIDE

Sous réserve de la mise en conformité des délais de franchise de la redevance de stationnement dans la grille tarifaire envisagée pour la période tarifaire 2022-2023 avec les dispositions de l'arrêté du 22 juillet 1959 susvisé, l'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023.

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

L'Autorité a adopté la présente décision le 23 décembre 2021.

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

Le Président

Bernard Roman