

Décision n° 2023-002 du 17 janvier 2023

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1^{er} avril 2023

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 2023 au 31 mars 2024 par la société Aéroport Toulouse-Blagnac (ci-après la « société ATB »), le 18 novembre 2022, 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 ;

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, modifié ;

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, modifié ;

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

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, modifié ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021, req. n° 436166 ;

Vu la décision du Conseil d'État du 8 décembre 2022, req. n° 462429 ;

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 la décision de l'Autorité n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2022-025 du 31 mars 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 ;

Vu la décision de l'Autorité 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 ;

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 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 Air France, de la Chambre Syndicale du Transport aérien (CSTA), du Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) et ceux de la société ATB le 5 décembre 2022 ;

Après en avoir délibéré le 17 janvier 2023 ;

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 ATB Participation¹, 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 2021, l'aéroport de Toulouse-Blagnac a accueilli 3,8 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 9,6 millions de passagers de 2019, à une baisse de l'ordre de - 60 %.
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. 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 2023 au 31 mars 2024

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 2023 au 31 mars 2024 (ci-après « période tarifaire 2023-2024 ») par un dossier réceptionné au service de la procédure le 18 novembre 2022.
6. En application du quatrième alinéa de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la société ATB a rendu publique sa proposition tarifaire le 23 novembre 2022.
7. Conformément au premier alinéa du même article, la DGCCRF a reçu, le 17 novembre 2022, la proposition tarifaire de la société ATB. L'absence d'avis de la DGCCRF dans un délai de quinze jours vaut, conformément au cinquième alinéa, accord sur les tarifs notifiés.

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

8. 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

¹ ATB Participation est détenue à 100 % par le groupe Eiffage.

instituant la communauté européenne², 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.

9. 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* ».
10. En principe, les redevances aéroportuaires sont fixées par les entités gestionnaires d'aéroport après consultation des usagers de l'aéroport et n'entraînent pas de discrimination entre les usagers, conformément au droit de l'Union européenne.
11. L'article 6 de la directive encadre la consultation des usagers de l'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.
12. En vertu de l'article 11 de la directive, les États membres désignent ou mettent en place une autorité indépendante, qui constitue leur autorité de supervision indépendante nationale et qui est chargée (i) de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la directive et (ii) d'assumer, au minimum, les tâches assignées au titre de l'article 6, concernant notamment l'application du système de redevances aéroportuaires et le niveau de ces redevances. Ils 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. Depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.
13. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres d'instituer une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont systématiquement déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

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

14. 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.
15. 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 respectivement 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.

² Devenu Traité sur l'Union européenne.

16. 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. Dans tous les autres cas, il communique ces informations « *dès que possible* ».

1.2.2. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

17. 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.
18. 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* ».
19. 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* ».
20. 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

21. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit 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.

22. 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.
23. Le II de l'article 1^{er} de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé prévoit que le périmètre régulé des aérodromes de l'État concédés, à l'exception des aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, recouvre l'ensemble des activités de l'exploitant, 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

24. 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 mentionnés à l'article L. 6325-1 du même code et leurs modulations concernant « *les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les aérodromes faisant partie d'un système d'aérodromes au sens de l'article L. 6325-1 précité comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
25. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 224-3-4 du même code, d'un délai de deux 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 d'un mois 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 formalités de publication.

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

26. L'article L. 6327-2 du code des transports précise les missions de l'Autorité lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation des tarifs et de leurs modulations. Dans ce cadre, l'Autorité 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 ».*
27. Par la décision du 28 janvier 2021 susvisée, 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 produits, des actifs et des charges au périmètre régulé par les exploitants aéroportuaires.

28. 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*.
29. Sur ce fondement, l'Autorité a publié sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports, laquelle s'accompagne de la décision n° 2022-025 du 31 mars 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n° 2022-024.
30. La décision n° 2022-024 s'applique aux notifications à l'Autorité de propositions tarifaires, dans les conditions prévues à l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, à compter du 1^{er} septembre 2022.

1.3. La période tarifaire antérieure

31. Les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023 (ci-après « période tarifaire 2022-2023 ») sont ceux homologués par la décision n° 2021-071 du 23 décembre 2021 de l'Autorité.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire 2023-2024

32. La société ATB a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période tarifaire 2023-2024. Cette grille, établie sur la base des périmètres d'activités prévus par l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé, a été soumise à l'avis des membres de la commission consultative économique (ci-après « CoCoÉco ») le 20 octobre 2022, et a recueilli une majorité de voix favorables.
33. La grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité comprend les redevances prévues aux articles R. 224-1 et R. 224-2 du code de l'aviation civile ainsi que la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux PHMR.

1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

34. La société ATB prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2023-2024, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur, telle qu'homologuée par l'Autorité dans sa décision n°2021-071 susvisée.
35. S'agissant des modulations tarifaires, la société ATB propose de reconduire, dans les mêmes conditions que celles appliquées durant la période tarifaire 2022-2023, d'une part, la modulation tarifaire relative à la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs, d'autre part, la modulation tarifaire relative aux redevances par passager, d'atterrissage et par bagage pour ouverture de nouvelle route. Par ailleurs, la société ATB propose de procéder à une modification des conditions d'application de la modulation tarifaire relative à la redevance par passager pour reprise du trafic.

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

36. La société ATB propose une évolution homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 2,5 % (hors redevance d'assistance aux PHMR) par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
37. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ATB propose un gel tarifaire, 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 de rentabilité du périmètre régulé envisagées

38. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ATB prévoit un trafic de 8,1 millions de passagers, pour la période tarifaire 2023-2024, qui correspond à 84,8 % du trafic de référence réalisé en 2019. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire 2023-2024, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de 34,5 millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus des autres activités du périmètre régulé de 75,3 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 estimé par la société ATB à + 6,3 % et le niveau du coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à + 6,3 % après impôts.

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

39. 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* ».
40. Le III de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose que « *[l]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* ».
41. La société ATB a réuni la CoCoÉco le 20 octobre 2022. Le délai de convocation de ses membres a été respecté.
42. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur du programme d'investissements. Neuf membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition, alors que les représentants des usagers et des organisations professionnelles se sont abstenus (six) ou ont voté contre (deux).
43. La CoCoÉco s'est en outre prononcée en faveur de la proposition tarifaire pour la période tarifaire 2023-2024. Neuf membres ont voté en faveur de cette proposition alors que les représentants des usagers et des organisations professionnelles ont voté contre (sept), à l'exception de l'un d'entre eux qui s'est abstenu.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

44. 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* ».
45. 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 civile³ ; 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, des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement.
46. 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.
47. L'Autorité constate que la société ATB n'a pas transmis aux usagers, en amont de la CoCoÉco, le CMPC sur lequel était basée sa proposition tarifaire.
48. Or, il s'agit d'un élément « *servant de base à la détermination des tarifs des redevances* » au sens de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile. En effet, la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités régulé étant appréciée au regard du CMPC calculé sur ce périmètre, son appréciation, et, partant, celle de la hausse proposée, est susceptible de varier selon qu'elle conduit à un ROCE proche ou éloigné du CMPC et que l'exploitant se place en haut ou en bas de sa fourchette de CMPC. L'information relative au CMPC est donc nécessaire aux usagers pour émettre un avis éclairé sur la proposition tarifaire.
49. Néanmoins, au cours de la crise sanitaire, cette information n'était pas nécessaire pour établir une comparaison entre les ROCE et les CMPC des exploitants compte tenu des niveaux très faibles, voire négatifs, de ROCE prévisionnels. Les usagers disposaient en effet des informations utiles pour apprécier le critère de juste rémunération des capitaux, sans communication formelle du CMPC. L'Autorité avait ainsi considéré que, dans ce contexte, la procédure de consultation des usagers avait été respectée⁴, tout en invitant, à l'avenir, les exploitants d'aérodromes à communiquer cette information aux usagers.
50. En dehors d'un tel contexte de crise, le niveau de CMPC sur lequel est basée la proposition tarifaire de l'exploitant doit être transmis aux usagers en amont de la CoCoÉco, pour les raisons exposées au point 48.

³ Dès lors que l'exploitant prend en compte dans la détermination des tarifs des redevances des dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations, il communique aux usagers : l'opération, son coût prévisionnel, la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service ainsi qu'une étude sur l'impact économique prévisionnel du dispositif tarifaire pour les usagers et pour l'aérodrome (article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile). Lorsque l'exploitant prévoit d'introduire une modulation nouvelle ou d'apporter un changement substantiel à une modulation, il communique aux usagers l'objectif d'intérêt général recherché, la période d'application de la modulation, les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et l'impact prévisionnel des modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome (article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile).

⁴ Afin notamment de ne pas imposer aux exploitants des aéroports des coûts supplémentaires pour la réalisation d'études sur leur niveau de CMPC.

51. Au cas particulier, l'Autorité relève d'une part, que les usagers ont bénéficié *en séance* d'une information sur le niveau de CMPC par rapport à la valeur du ROCE prévisionnel du périmètre régulé pour la période tarifaire 2023-2024, d'autre part, que le niveau de CMPC et ses sous-jacents ont été communiqués, dans le cadre de l'instruction, à l'Autorité, qui a ainsi pu exercer son contrôle, tant sur les modalités de calcul du CMPC que sur le respect, dans la proposition tarifaire, du principe de juste rémunération des capitaux.
52. Dans ces conditions, les usagers n'ont été privés d'aucune garantie et le caractère tardif et imprécis de l'information qui leur a été communiquée sur le CMPC pour consultation n'est pas susceptible d'avoir exercé une influence sur le sens de la décision prise tant par l'exploitant d'aéroport que par l'Autorité.
53. Pour les raisons exposées aux points 51 et 52, et au regard du contexte de sortie de crise actuel, l'Autorité ne s'oppose pas à la proposition tarifaire de la société ATB.
54. En revanche, l'Autorité appelle l'attention de la société ATB sur le fait que, pour les raisons exposées au point 48, le niveau de CMPC devra, dès la prochaine demande d'homologation, être systématiquement communiqué aux usagers, préalablement à la CoCoÉco, dans le respect des délais fixés par l'article 6 de l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé. À défaut, la consultation sera considérée comme irrégulière.
55. En outre, s'agissant de la modulation tarifaire de la redevance par passager pour reprise du trafic, l'Autorité relève que la société ATB n'a pas suivi la recommandation, formulée lors de la précédente décision d'homologation, de « *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* »⁵. Si le caractère récent de cette modulation est susceptible d'expliquer que la société ATB n'ait pas été en mesure de partager avec les usagers, au cours de la consultation, l'ensemble des impacts réels de cette modulation, l'Autorité relève que certains éléments lui ont été communiqués au cours de l'instruction⁶ et auraient pu utilement être transmis aux usagers. Dès lors, l'Autorité enjoint à la société ATB, dès la prochaine demande d'homologation, de transmettre aux usagers ces éléments, faute de quoi, la consultation sera considérée comme irrégulière.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

56. 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 fournie aux PHMR.
57. 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.

⁵ Point 92 de la décision n°2021-071 du 23 décembre 2021 susvisée.

⁶ Notamment les impacts financiers réels enregistrés sur les mois qui couvrent la saison IATA « été 2022 » et une nouvelle estimation des montants prévisionnels attendus par la société ATB pour les mois restants de la période tarifaire 2022-2023 (à savoir ceux de la saison IATA « hiver 2022-2023 »).

2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

a. Sur la redevance par bagage

58. L'instruction a établi que la redevance par bagage proposée par la société ATB inclut un service de réconciliation des bagages (ci-après « SRB ») permettant de suivre ces derniers (i) dans le système de tri bagage de l'aéroport, c'est-à-dire depuis leur enregistrement par les passagers jusqu'aux goulottes de livraison à la sortie du système de tri bagage de l'aéroport (ci-après SRB « tri bagage »), puis (ii) des goulottes de livraison jusqu'à la soute des avions (ci-après SRB « piste »). Par ailleurs, il a été confirmé qu'un usager a développé un service correspondant au SRB « piste » et n'utilise dès lors pas la prestation proposée par la société ATB sur cette partie du traitement des bagages.
59. Il résulte néanmoins de l'instruction que les coûts du SRB attachés au SRB « piste » sont difficilement identifiables, en ce que ce système est indissociable des activités de service public aéroportuaire, comportant nécessairement, en présence d'un système de tri bagages automatisé, un SRB « tri bagage ». En tout état de cause, il apparaît, d'une part, que les coûts attachés au SRB dans son ensemble, représentant moins de 1 % des coûts associés à la redevance bagage, sont peu significatifs et, d'autre part, qu'au regard du taux de couverture de la redevance bagage (manifestement inférieur à 100 %), un éventuel retraitement des coûts attachés au SRB « piste » n'entraînerait pas nécessairement d'évolution du tarif de la redevance.
60. Dans ce contexte et faute d'éléments plus étayés portés à la connaissance de l'Autorité au cours de l'instruction, elle ne s'oppose pas à la redevance bagage figurant dans la proposition tarifaire soumise à l'homologation.

b. Sur la différenciation tarifaire de la redevance par passager selon les faisceaux géographiques

61. La société ATB propose de reconduire la différenciation tarifaire de la redevance par passager en fonction des faisceaux géographiques, selon les mêmes modalités et avec les mêmes niveaux de différenciation que dans la grille tarifaire en vigueur.
62. Dans sa décision n° 2021-071 susvisée, l'Autorité invitait la société ATB à approfondir les éléments de justification permettant de vérifier le caractère proportionné de la différence de tarifs proposée pour cette redevance.
63. Au cours de l'instruction, la société ATB n'a pas fourni les éléments de justification demandés, faisant part à l'Autorité de sa décision de reporter la production de ces éléments à la prochaine demande d'homologation, du fait d'un recours devant le Conseil d'État, pendant au moment de la saisine⁷, portant sur l'introduction d'une redevance par bagage dans la grille tarifaire en vigueur. Ce recours était notamment susceptible de remettre en cause la tarification des bagages dans une redevance isolée de la redevance par passager.
64. L'Autorité relève que ledit recours créait une incertitude sur le périmètre de la redevance à différencier et sur les coûts associés à cette redevance, ce qui est de nature à justifier que des études n'aient pas été engagées durant la période tarifaire 2022-2023.

⁷ La procédure est désormais close : voir la décision du Conseil d'État du 8 décembre 2022 susvisée.

65. Pour la prochaine demande d'homologation, l'Autorité enjoint à la société ATB (i) de mener les études permettant de justifier la différenciation tarifaire appliquée comme elle s'y est engagée au cours de l'instruction et (ii) le cas échéant, d'adapter sa grille tarifaire pour tenir compte des conclusions de cette étude, faute de quoi l'Autorité ne sera pas en mesure de vérifier que la redevance par passager respecte les règles générales applicables aux redevances au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports.

c. Sur la différenciation tarifaire de la redevance de stationnement

66. La société ATB propose de reconduire la différenciation tarifaire de la redevance de stationnement⁸ selon les mêmes modalités et avec les niveaux de différenciation que dans la grille tarifaire en vigueur.
67. Dans sa décision n° 2021-071 du 23 décembre 2021 susvisée, l'Autorité invitait la société ATB à améliorer les éléments de justification permettant de vérifier le caractère proportionné de la différence de tarifs proposée pour cette redevance.
68. La société ATB n'a pas été en mesure de fournir les éléments de justification demandés, s'engageant à produire ces éléments pour la prochaine demande d'homologation, en même temps que ceux liés à la différenciation de la redevance passager. Elle justifie ce report par un souci d'efficacité dans la production des études nécessaires à la justification des différenciations tarifaires.
69. Si, en l'espèce, l'Autorité a été en mesure de s'assurer, au cours de l'instruction, de l'absence de disproportion manifeste entre les tarifs appliqués au large et au contact, il appartient à l'exploitant d'établir cette démonstration.
70. Dans ces conditions, l'Autorité enjoint à la société ATB (i) de mener les études permettant de justifier la différenciation tarifaire appliquée comme elle s'y est engagée au cours de l'instruction et (ii) le cas échéant, d'adapter sa grille tarifaire pour tenir compte des conclusions de cette étude, faute de quoi l'Autorité considérera qu'elle n'est pas en mesure de vérifier que la redevance de stationnement respecte les règles générales applicables aux redevances au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports.

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

71. Comme exposé au point 35, la société ATB propose de reconduire la modulation tarifaire relative à la redevance par passager pour reprise du trafic, en modifiant certaines de ses conditions d'application.
72. L'Autorité constate que les modifications proposées visent à adapter les conditions d'application de la modulation pour tenir compte des prévisions de trafic pour la période tarifaire soumise à homologation. Ces propositions n'appellent pas de remarques au regard des exigences posées par l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.

⁸ Cette différenciation prévoit trois tarifs, en fonction du lieu de stationnement (aire de trafic au contact ou aire de trafic au large) et, dans le cas d'un stationnement au contact, de l'usage ou non d'une passerelle.

73. Par ailleurs, la proposition de la société ATB visant à reconduire, dans les mêmes conditions que durant la période tarifaire actuellement en vigueur, d'une part, la modulation tarifaire relative à la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs, d'autre part, la modulation tarifaire relative aux redevances par passager, d'atterrissage et par bagage pour ouverture de nouvelle route, n'appelle pas de remarques de l'Autorité au regard des exigences posées par l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.

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

74. 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.
75. Comme exposé au point 36, la société ATB propose une hausse homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 2,5 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
76. L'Autorité considère que la hausse des tarifs proposée par la société ATB est modérée.

2.2.4. 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

77. Afin d'analyser le respect des conditions relatives, d'une part, à la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, 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, notamment sur : (a) les hypothèses de trafic retenues par la société ATB dans sa proposition ; (b) les mécanismes d'allocation des produits, des actifs et des charges entre les différents périmètres ; (c) la pertinence des projections financières qui en résultent pour établir la proposition tarifaire soumise à l'homologation.

a. Sur les hypothèses de trafic

78. La société ATB anticipe un trafic commercial de 7,8 millions de passagers pour l'année civile 2023, et de 8,8 millions de passagers pour l'année civile 2024. Comme mentionné au point 38, la société ATB retient ainsi une hypothèse de trafic de 8,1 millions de passagers pour la période tarifaire 2023-2024.
79. L'Autorité note que le trafic de passagers à fin novembre 2022 de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ne représente que 72 % du trafic de référence de l'année 2019, contre 79,6 % en moyenne pour l'ensemble des aéroports français⁹. La faiblesse du rebond de trafic de l'aéroport de Toulouse-Blagnac au cours de l'année 2022 s'explique par des facteurs structurels liés à la composition du trafic de la plateforme. Celui-ci étant essentiellement un trafic de « résidents », avec une forte proportion de voyages d'affaires, l'aéroport n'a pas bénéficié, à l'issue de la crise sanitaire, de la forte reprise des voyages de loisirs vers les grandes destinations touristiques.
80. En outre, l'Autorité relève que les taux de croissance annuels sous-jacents aux prévisions de trafic effectuées par la société ATB pour la période tarifaire 2023-2024 sont en ligne avec les prévisions de croissance établies par les grands organismes internationaux (ACI Europe, Eurocontrol et IATA).

⁹ DGAC, bulletin mensuel tendanCiel du trafic aérien commercial – n°111, novembre 2022.

81. Ainsi, les prévisions de trafic de la société ATB pour les années 2023 et 2024, bien qu'inférieures en valeur absolue aux prévisions établies par les grands organismes internationaux, sont cohérentes avec les dynamiques d'offre et de trafic observées en 2022, l'offre programmée pour 2023 et les grandes tendances envisagées à moyen-long terme en matière de trafic aérien de passagers.

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

82. Les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 de l'Autorité susvisées prévoient une application de leurs dispositions pour les comptes des exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2023 et, partant, une application aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité à compter du 1^{er} septembre 2022. Dès lors, ces décisions sont applicables pour l'homologation de la présente proposition tarifaire.
83. Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 étant cependant susceptible d'exiger l'engagement de travaux requérant un délai conséquent, la section 5 de la décision n° 2022-025 prévoit des dispositions transitoires, acceptant notamment, à titre exceptionnel, le maintien de règles d'allocation existantes, malgré des justifications incomplètes ou manquantes, dès lors que (i) cette absence de démonstration suffisante de la conformité aux principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 susvisée résulte exclusivement de la nécessité, pour l'exploitant, de réaliser des études ou de faire évoluer son système d'information et/ou son modèle analytique de gestion, et que (ii) l'exploitant justifie auprès de l'Autorité – après l'avoir présenté aux usagers – de la mise en place d'un programme de travail crédible et adéquat, de nature à assurer la bonne application des principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 susvisée dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant l'issue de la période transitoire, au 31 décembre 2025.
84. En l'espèce, si la société ATB a précisé, au cours de l'instruction, que ses règles d'allocation n'étaient pas conformes aux principes fixés par la décision n° 2022-024 à ce stade, il ressort de l'instruction que le maintien des règles d'allocation existantes peut être accepté, à titre exceptionnel, conformément aux dispositions transitoires précédemment rappelées, au vu des éléments présentés ci-après.
85. En premier lieu, l'Autorité relève que la société ATB a transmis aux usagers et à l'Autorité un guide d'allocation de ses produits, de ses actifs et de ses charges, présenté dans le cadre de la séance de la CoCoÉco du 20 octobre 2022. À cette occasion, les usagers ont été informés de la mise en place d'un programme et d'un groupe de travail, courant 2023, qui leur permettra d'intervenir de manière effective dans la détermination des règles d'allocation. Ces derniers ont accueilli favorablement cette proposition.
86. En deuxième lieu, au cours de l'instruction, la société ATB, placée sous un régime de caisse unique, a transmis à l'Autorité une base documentaire plus étayée que le guide d'allocation susmentionné, précisant que « *des études doivent être menées pour compléter [et] étayer le dossier de l'allocation des produits, des charges et des actifs* ».
87. En troisième lieu, dans le cadre de la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2023-2024, la société ATB a transmis une attestation, établie par l'un de ses commissaires aux comptes, sur « *les comptes annuels de la société Aéroport de Toulouse-Blagnac relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2021* ». 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, sans se prononcer sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique.

88. En conclusion, l'Autorité considère que les éléments présentés par la société ATB dans le cadre de la présente homologation remplissent bien les conditions permettant de bénéficier des dispositions dérogatoires attachées à la période transitoire prévue dans la décision n° 2022-025 susvisée. Elle invite toutefois à la société ATB d'établir et de lui transmettre sans délai un programme de travail précis et engageant avec les usagers, afin de lui permettre, lors de la prochaine demande d'homologation, de s'assurer de la correcte avancée des travaux devant garantir la conformité des règles, au plus tard au 31 décembre 2025, et, partant, d'accepter, transitoirement, le maintien des règles d'allocation existantes. En particulier, l'Autorité recommande à l'exploitant, afin de permettre l'intervention effective des usagers, de renforcer la précision et la transparence du document présentant ses règles d'allocation, en communiquant, notamment, la description détaillée des clés d'allocation retenues ainsi que tous les éléments listés au point 37 de la décision n° 2022-025.

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

89. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure, en l'absence de contrat conclu en application de l'article L. 6325-2 du même code, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du CMPC calculé sur ce périmètre.
90. En s'appuyant sur une étude produite par un consultant externe, la société ATB estime le CMPC après impôts applicable à la période tarifaire faisant l'objet de l'homologation à 6,3 %. Ce taux correspond à la moyenne des deux bornes de la fourchette de CMPC après impôts estimée par son consultant, comprise entre [4 – 6] % et [8 – 10] %.
91. L'Autorité note que, bien que les modalités de calcul utilisées par le consultant externe de la société ATB s'inspirent de la méthodologie décrite dans l'avis n° 2020-017 du 17 février 2020 susvisé, elles s'en écartent à plusieurs égards et tendent, notamment, à maximiser la borne haute de CMPC après impôts de l'intervalle retenu.
92. Le ROCE du périmètre régulé est estimé, par l'exploitant, à + 6,3 % pour la période tarifaire 2023-2024.
93. L'Autorité note que ce niveau de ROCE prévisionnel, pour la période tarifaire soumise à l'homologation, s'inscrit dans le haut de la fourchette de CMPC telle qu'elle l'a calculée en se fondant sur la méthodologie décrite dans son avis n° 2020-017 du 17 février 2020 susvisée. Par ailleurs, elle rappelle que, par construction, toute borne haute de fourchette de CMPC est porteuse de biais haussiers trop importants pour qu'elle soit durablement utilisée comme référence, et que le centre de fourchette – exempt des biais baissiers et haussiers – constitue le positionnement le plus robuste et le plus représentatif de la situation de l'exploitant.
94. L'Autorité souligne, par ailleurs, qu'elle a engagé des travaux, avec l'appui d'un consultant externe, sur la révision de la méthodologie de détermination de certains paramètres de calcul du CMPC, afin de tenir compte des évolutions significatives intervenues depuis 2020, notamment des effets provoqués par un contexte macro-économique bouleversé par les grands événements mondiaux (crise sanitaire, conflits géopolitiques, inflation, etc.). Les propositions du consultant contenues dans son rapport final permettront, après consultation des parties prenantes, d'alimenter les réflexions et les travaux de l'Autorité en matière de CMPC applicable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires. Dès lors, l'Autorité se réserve la possibilité de faire évoluer sa méthodologie en fonction des conclusions de ces travaux.

95. En conclusion, au regard du contexte macro-économique de sortie de crise et des travaux en cours sur le CMPC, l'Autorité considère que la proposition tarifaire soumise par la société ATB remplit la condition de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2023-2024.

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

96. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges 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 d'assistance aux PHMR) de 57,7 % pour la période tarifaire soumise à l'homologation.

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

97. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 susvisé 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.
98. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019¹⁰, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
99. Comme exposé au point 37, la société ATB propose de maintenir le tarif actuellement en vigueur, soit 65 centimes d'euros par passager au départ, en conservant la modulation en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance¹¹.
100. Sur la base des éléments transmis en cours d'instruction, l'Autorité constate que le produit de la redevance destinée à financer l'assistance aux PHMR n'excède pas les coûts de cette dernière.
101. Cette proposition est conforme aux principes applicables aux redevances pour services rendus, et aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 précité.
102. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

¹⁰ CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n°424088.

¹¹ Le taux de pré-notification des opérations d'assistance par les compagnies aériennes à la société ATB est lié au respect d'un délai de préavis de 36 heures.

DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024 sont homologués.

Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera notifiée à la société ATB et publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 17 janvier 2023.

***Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.***

Le Vice-Président,
Président par intérim

Philippe Richert