

## **Décision n°2023-003 du 19 janvier 2023**

**relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille-Provence à compter du 1<sup>er</sup> 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 Marseille-Provence pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024 par la société Aéroport Marseille-Provence (ci-après la « société AMP »), le 23 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 de l'Autorité n° 2019-058 du 1<sup>er</sup> octobre 2019 relative aux éléments nécessaires à l'examen par l'Autorité de régulation des transports des demandes d'homologation de tarifs des redevances aéroportuaires ;

Vu 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° 2021-072 du 23 décembre 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Marseille Provence à compter du 1<sup>er</sup> 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 AMP 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) et ceux de la société AMP le 12 décembre 2022 ;

Après en avoir délibéré le 19 janvier 2023 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Faits et procédure

#### 1.1.1. L'aéroport de Marseille-Provence

1. Depuis 2014, l'exploitation de l'aérodrome de Marseille-Provence est assurée par la société AMP en application d'un contrat de concession accordé par l'État, jusqu'en 2048.
2. Le capital de la société AMP est détenu à 60 % par l'État, à 25 % par la chambre de commerce et d'industrie de Marseille et à 15 % par différentes collectivités territoriales (la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône, la métropole d'Aix-Marseille-Provence et la commune de Vitrolles). En 2021, l'aéroport de Marseille-Provence a accueilli 4,7 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 10,2 millions de passagers accueillis en 2019, à une baisse de l'ordre de 54,1 %. Au regard du nombre de passagers accueillis en 2020, le trafic progresse en 2021 de 38,8 %.
3. En 2021, 56 526 tonnes de fret avionné transportées ont transité sur la plateforme.

#### 1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024

4. La société AMP a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille-Provence pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024 (ci-après « période tarifaire 2023-2024 ») par un dossier réceptionné au service de la procédure le 23 novembre 2022.
5. En application du quatrième alinéa de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la société AMP a rendu publique sa proposition tarifaire le 23 novembre 2022.
6. Conformément au premier alinéa du même article, la DGCCRF a reçu, le 30 novembre 2022, la proposition tarifaire de la société AMP. L'absence d'avis de la DGCCRF dans un délai de quinze jours vaut, conformément au cinquième alinéa des dispositions susmentionnées, accord sur les tarifs dûment 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

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 instituant la communauté européenne<sup>1</sup>, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel

---

<sup>1</sup> Devenu Traité sur l'Union européenne.

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. 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<sup>er</sup> octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.
12. 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**

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 « PHMR »), 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 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.

15. 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

16. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que les services publics aéroportuaires 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.
17. 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* ».
18. 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* ».
19. 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 préfinancement des investissements

20. Comme exposé au point 17 de la présente décision, en vertu de l'article L. 6325-1 du code des transports, le montant des redevances peut tenir compte « *des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service* ».

21. L'article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile précise que : « I.- Peuvent être prises en compte pour la détermination des redevances, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées pour la construction d'infrastructures ou d'installations aéroportuaires.

*II.- Lorsque leur importance le justifie, peuvent également être prises en compte pour la détermination des redevances, dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, des dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations dont le début des travaux est prévu dans un délai maximal de cinq ans.*

*La personne chargée de la fixation des tarifs des redevances identifie préalablement l'opération, précise son coût prévisionnel, la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service. Elle réalise une étude sur l'impact économique prévisionnel d'un tel dispositif tarifaire pour les usagers et pour l'aérodrome. »*

22. Par ailleurs, l'article 4 de l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes précise qu' « [u]n préfinancement tel que prévu au II de l'article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile ne peut s'appliquer à une opération d'équipement ou à un ensemble d'opérations liées dont le montant estimé, net de subventions, est inférieur à 20 % du chiffre d'affaires du périmètre d'activités mentionné à l'article R. 224-3-1 de ce code, au titre du dernier exercice connu. [...] Au cas où, en application du II de l'article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile, des dépenses futures sont prises en compte pour la détermination des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 de ce code, le produit de redevances ainsi perçu est déduit, sur la période d'amortissement des immobilisations concernées, de la rémunération de l'exploitant mentionnée à l'article R. 224-3-1 de ce code. Cette déduction peut également être répartie sur un nombre d'exercices inférieur à la période d'amortissement de l'immobilisation. »
23. Si le Conseil Constitutionnel a admis, dans sa décision du 14 avril 2005 concernant la loi relative aux aéroports, le recours au préfinancement, il a également rappelé qu'il s'agissait d'un assouplissement de la règle générale de l'équivalence entre le montant des redevances et le coût des services rendus<sup>2</sup>.

### c. Le périmètre régulé

24. 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.
25. 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.
26. Le II de l'article 1<sup>er</sup> 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.

---

<sup>2</sup> Décision n° 2005-513 DC du 14 avril 2005, *Loi relative aux aéroports*.

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

27. 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* ».
28. 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.

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

29. 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 ».*
30. 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 précitée, 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.
31. 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*.
32. 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.

33. 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<sup>er</sup> septembre 2022.

### **1.3. La période tarifaire antérieure**

34. Les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2022 au 31 mars 2023 (ci-après « période tarifaire 2022-2023 ») sont ceux homologués par la décision n° 2021-072 du 23 décembre 2021 susvisée de l'Autorité.

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

35. La société AMP 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 7 novembre 2022 et a recueilli une majorité de voix favorables.
36. 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**

37. La société AMP prévoit, dans sa proposition pour la période tarifaire 2023-2024, l'introduction d'une différenciation tarifaire entre les différentes aires de stationnement. Elle propose ainsi de scinder le tarif actuel en deux composantes : les « aires au contact » et les « aires au large ». En ce qui concerne les différenciations tarifaires des redevances par passager selon les faisceaux géographiques pour le terminal 1 et pour le terminal 2 (aérogare à service simplifié), elles sont reconduites et modifiées. En effet, l'augmentation variable des tarifs en fonction du faisceau et du terminal, comprise entre +3,9 % et +11,7 %, conduit à une évolution des niveaux de différenciation par rapport à la grille tarifaire en vigueur.
38. Pour le reste, la société AMP propose de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur telle qu'homologuée par l'Autorité dans sa décision n°2021-072 susvisée, intégrant la redevance temporaire pour préfinancement d'une infrastructure (ci-après, la « redevance temporaire pour préfinancement »), instituée lors de la période tarifaire 2022-2023 en application de l'article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile, pour contribuer au financement du projet « cœur d'aéroport »<sup>3</sup>.
39. S'agissant des modulations tarifaires, la société AMP propose de reconduire, dans les mêmes conditions que celles appliquées durant la période tarifaire 2022-2023, la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des aéronefs, l'incitation à la création de nouvelles lignes et l'aménagement de la redevance de stationnement de nuit. S'agissant de la modulation relative à l'incitation au développement du trafic sur lignes existantes, la société AMP propose de procéder à une modification des conditions de son

---

<sup>3</sup> Évalué à 185,5 M€ lors de la proposition tarifaire soumise à l'Autorité en 2021 et réévalué à 205 M€ dans le cadre de la proposition tarifaire objet de la présente décision, le projet « cœur d'aéroport » est un investissement majeur pour l'aéroport de Marseille-Provence. Ce projet a pour objet de moderniser les infrastructures aéroportuaires existantes.



application consistant à faire évoluer les périodes de référence sur lesquelles s'appuie cette modulation. Il est aujourd'hui proposé de comparer les niveaux de trafic de la période tarifaire N (avril 2023 – mars 2024) à la période tarifaire N-1 (avril 2022 – mars 2023), après deux années pendant lesquelles le trafic de référence correspondait aux niveaux de trafic de 2019.

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

40. La société AMP propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, qui représenterait une augmentation moyenne globale des redevances de +5,1 %, hors redevance temporaire pour préfinancement et hors redevance d'assistance aux PHMR.
41. S'agissant de l'augmentation moyenne des redevances, hors redevance temporaire pour préfinancement, cette dernière comprend les évolutions moyennes suivantes :
  - + 5,3 % pour les tarifs de la redevance passagers ;
  - + 15 % pour le tarif de la redevance balisage ;
  - + 7,1 % pour les tarifs de la redevance stationnement ;
  - + 20,0 % pour les tarifs de la redevance 400 Hertz ;
  - Un gel tarifaire pour la redevance passerelle ;
  - Un gel tarifaire pour la redevance atterrissage.
42. Le montant de la redevance temporaire pour préfinancement était de 50 centimes d'euros par passager sur le terminal 1 et de 20 centimes d'euros par passager sur le terminal 2, pour la période tarifaire 2022-2023. La société AMP propose une baisse moyenne de ces tarifs de -18,5 % pour la période tarifaire 2023-2024, en proposant un montant de 41 centimes par passager sur le terminal 1 et de 16 centimes par passager sur le terminal 2 au titre de cette redevance. En tenant compte de la redevance pour préfinancement, il ressort ainsi de l'ensemble de ces éléments que la société AMP propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, qui représenterait une augmentation moyenne globale des redevances de +4,3 % par rapport à la période tarifaire 2022-2023, hors redevance d'assistance aux PHMR.
43. S'agissant enfin de la redevance d'assistance aux PHMR, la société AMP propose une baisse des tarifs. Pour les compagnies dont le taux de notification préalable est supérieur à 65 %, la société AMP envisage une baisse du tarif unitaire de -12,9 %, le tarif passant de 70 centimes à 61 centimes. Pour les compagnies dont le taux de notification préalable est inférieur à 65 %, la société AMP envisage une baisse du tarif unitaire de -11,8 %, le tarif passant de 76 centimes à 67 centimes.

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

44. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société AMP prévoit, sur la plateforme de Marseille-Provence, un trafic de 9,6 millions de passagers, pour la période tarifaire 2023-2024. Cette prévision correspond à un niveau de 95 % du trafic réalisé en 2019. La société AMP prévoit, pour la période tarifaire 2023-2024, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de près de 45,0 millions d'euros. Le niveau des produits du périmètre régulé s'élève à près de 122,2 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 AMP, à [6 – 8] % et le niveau de coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à [6 – 8] %.

## 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

45. 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* ».
46. 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* ».
47. La société AMP a réuni la CoCoÉco le 7 novembre 2022. Le délai de convocation de ses onze membres a été respecté.
48. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur du programme d'investissements pour la période tarifaire 2023-2024. Six membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition, alors que deux représentants des usagers et deux organisations professionnelles se sont abstenus. Un représentant des usagers a voté contre la proposition relative au programme d'investissements.
49. La CoCoÉco s'est en outre prononcée en faveur de la proposition tarifaire pour la période tarifaire 2023-2024. Six membres ont voté en faveur de cette proposition alors que les cinq représentants des usagers et des organisations professionnelles ont voté contre.

#### 2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

50. L'article L. 6325-7 du code des transports dispose que, « *[d]ans le cadre [des] consultations, les exploitants d'aérodromes transmettent aux usagers ou aux représentants d'usagers des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances et des informations permettant d'apprécier l'utilisation des infrastructures et des informations sur les programmes d'investissement* ».
51. Le IV de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile fixe une liste d'informations à porter à la connaissance des usagers, dans le cadre des consultations préalables à la fixation de nouveaux tarifs. Cette liste mentionne notamment : les éléments listés aux derniers alinéas des articles R. 224-2-1 et R. 224-2-2 du code de l'aviation civile<sup>4</sup>, des informations sur les résultats

---

<sup>4</sup> 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).

et les prévisions de trafic, des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances, ainsi que des éléments sur les résultats et sur les prévisions d'investissement.

52. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé, doivent être fournis aux membres de la CoCoÉco préalablement à la réunion de la commission. L'arrêté précise, par ailleurs, notamment, les délais à respecter pour la transmission préalable des informations.
53. L'Autorité constate que la société AMP n'a pas transmis aux usagers, en amont de la séance de la CoCoÉco du 7 novembre 2022, le coût moyen pondéré du capital sur lequel était basée sa proposition tarifaire.
54. 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.
55. 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 très particulier, la procédure de consultation des usagers avait été respectée<sup>5</sup>, tout en invitant, à l'avenir, les exploitants d'aéroports à communiquer cette information aux usagers.
56. 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 en temps utile aux usagers, en amont de la CoCoÉco, pour les raisons exposées au point 54.
57. Au cas particulier, l'Autorité relève que les usagers ont bénéficié *en séance* d'une information sur le taux estimé de CMPC pour la période tarifaire 2023-2024. Par ailleurs, le taux de CMPC, ainsi que 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.
58. Dans ces conditions, même si, en l'espèce, les formalités applicables à la consultation des usagers n'ont pas été entièrement respectées, l'Autorité considère que les usagers n'ont été privés d'aucune garantie et que le caractère tardif de l'information qui leur a été communiquée sur le CMPC 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.
59. Pour les raisons exposées aux points 57 et 58, et au regard du contexte de sortie de crise actuel, l'Autorité ne s'oppose pas à la proposition tarifaire de la société AMP pour non-respect de la procédure de consultation des usagers.

---

<sup>5</sup> Afin notamment de ne pas imposer aux exploitants des aéroports des coûts supplémentaires pour la réalisation d'études sur leur niveau de CMPC.

60. En revanche, l'Autorité appelle l'attention de la société AMP sur le fait que, pour les raisons exposées au point 54, 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.

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

61. 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.
62. 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.

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

#### **a. Sur la différenciation tarifaire de la redevance par passager selon les faisceaux géographiques**

63. Comme indiqué au point 37, la société AMP propose de reconduire la différenciation tarifaire de la redevance par passager selon le terminal et le faisceau géographique. L'augmentation variable des tarifs en fonction du faisceau et du terminal, comprise entre +3,9 % et +11,7 %, conduit à une évolution des niveaux de différenciation par rapport à la grille tarifaire en vigueur.
64. Au cours de l'instruction, la société AMP a fourni une analyse des coûts d'investissement et d'exploitation associés à la redevance par passager, par faisceau et par terminal. Sur cette base, l'Autorité a pu s'assurer que la différenciation était justifiée au regard des coûts et qu'elle n'induisait pas de subventions croisées entre les terminaux ou les faisceaux géographiques.

#### **b. Sur la différenciation tarifaire de la redevance de stationnement**

65. Comme exposé au point 37, la société AMP prévoit, dans sa proposition pour la période tarifaire 2023-2024, l'introduction d'une différenciation entre les différentes aires de stationnement, en scindant le tarif actuel en deux composantes : les « aires au contact » et les « aires au large ».
66. L'Autorité relève que cette évolution de structure est conforme au cadre réglementaire en vigueur. En effet, les articles 3, 5 et 6 de l'arrêté du 22 juillet 1959 susvisé permettent de fixer des tarifs différents pour les aires au contact et les autres aires de stationnement.
67. La société AMP a présenté, au cours de l'instruction, des éléments de justification qualitatifs relatifs aux écarts tarifaires entre chacun des services proposés. Cependant, elle n'a pas été en mesure de fournir des éléments de justification chiffrés permettant d'objectiver la différenciation instaurée.

68. Si 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 ne lui appartient pas d'établir cette démonstration.
69. Dans ces conditions, l'Autorité enjoint la société AMP, dès sa prochaine demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires, (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 par passager 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**

70. Comme exposé au point 39, la société AMP propose de reconduire la modulation relative à l'incitation au développement du trafic sur lignes existantes, en modifiant certaines de ses conditions d'application.
71. L'Autorité constate que les modifications proposées visent à adapter les conditions d'application de la modulation pour tenir compte des effets de la sortie de la crise sanitaire sur le trafic aérien. Ces propositions n'appellent pas de remarques au regard des exigences de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.
72. Par ailleurs, la proposition de la société AMP visant à reconduire, dans les mêmes conditions que celles appliquées durant la période tarifaire actuellement en vigueur, la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des aéronefs, l'incitation à la création de nouvelles lignes et l'aménagement de la redevance de stationnement de nuit, n'appelle pas de remarques, 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 la redevance temporaire pour préfinancement d'un investissement**

73. Dans sa décision du 23 décembre 2021 susvisée, l'Autorité a homologué la création d'une redevance temporaire, instituée au titre de l'article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile, pour préfinancer, à hauteur de 5,1 M€ sur une durée prévisionnelle de trois ans, une partie du projet « cœur d'aéroport », dont le coût prévisionnel s'élevait, selon les hypothèses retenues à l'appui du dossier de saisine, à 185,5 M€. Sur la période tarifaire 2022-2023, la société AMP devrait collecter 1,7 M€ au titre de cette redevance.
74. L'Autorité a précisé qu'elle resterait vigilante à ce que, pendant toute la durée de mise en œuvre de ce dispositif, l'exploitant procède au suivi des sommes effectivement perçues au titre du II de l'article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile, ainsi qu'à l'information complète des usagers. En outre, elle a clairement annoncé qu'elle serait « amenée à réinterroger, au titre de la période tarifaire 2023-2024, les paramètres du dispositif, au regard notamment du trafic réalisé et des prévisions de trafic actualisées qui devront être prises en compte lors de la mise à jour de l'étude sur l'impact économique prévisionnel pour les usagers et pour l'aérodrome ».
75. L'Autorité prend acte de ce que la société AMP (i) lui a présenté, de même qu'aux usagers, le suivi des sommes collectées au cours de la période tarifaire 2022-2023 ainsi que l'analyse des effets du préfinancement sur les trajectoires financières de l'aéroport et (ii) propose de baisser les tarifs de la redevance temporaire pour préfinancement, pour la nouvelle période tarifaire, d'environ -18,5% par rapport aux tarifs envisagés lors de la mise en place du dispositif, afin de

tenir compte du trafic effectivement réalisé lors de la précédente période tarifaire. Ce réajustement conduit à un tarif de 41 centimes (au lieu de 50 centimes précédemment) par passager au départ sur le terminal 1 et de 16 centimes (au lieu de 20 centimes précédemment) par passager au départ sur le terminal 2.

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

76. La société AMP propose une hausse différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, telle que détaillée aux points 40 à 42, correspondant à une hausse moyenne des redevances, hors redevance temporaire de préfinancement et hors redevance d'assistance aux PHMR, de +5,1 %.
77. 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.
78. La modération tarifaire n'étant pas définie par les textes, elle est appréciée au cas par cas par l'Autorité, qui se prononce en tenant compte des circonstances particulières de chaque espèce, 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.
79. 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 %<sup>6</sup>. 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]* »<sup>7</sup>.
80. L'Autorité relève d'abord que la proposition de hausse tarifaire de la société AMP intervient dans un contexte particulier, caractérisé par la forte hausse de l'inflation, qui affecte durablement l'ensemble des acteurs du secteur aérien. Elle observe ensuite que les usagers se sont opposés à la proposition tarifaire lors de la séance de la CoCoÉco.
81. La vérification, conformément à l'article L. 6327-2 du code des transports, du caractère modéré de l'évolution des tarifs devant s'opérer globalement au vu de ses effets pour les usagers de la plateforme, elle doit notamment prendre en compte l'impact de la redevance temporaire pour préfinancement analysé au paragraphe 2.2.3. ci-dessus.
82. À cet égard, l'Autorité rappelle que, pour considérer comme modérée la hausse des tarifs proposée par la société AMP pour la période tarifaires du 1<sup>er</sup> avril 2022 au 31 mars 2023, soit une hausse moyenne globale des redevances de +6,2 % (hors redevance d'assistance aux PHMR), elle avait pris en compte, dans sa décision du 23 décembre 2021 susvisée, les deux éléments suivants : d'une part, le constat que le choix de la société AMP de recourir au dispositif de préfinancement était favorable aux usagers ; d'autre part, le fait que l'introduction d'une redevance temporaire pour préfinancement représentait la majeure partie de la hausse tarifaire supportée par les usagers, ramenant à +1,63 % l'augmentation globale des autres redevances.
83. Comme rappelé au point 40, l'Autorité constate que, dans la proposition qui lui est soumise par la société AMP pour la période courant à compter du 1<sup>er</sup> avril 2023, l'augmentation globale des redevances, hors prise en compte de la redevance de préfinancement, est de +5,1 %. La société AMP n'a ainsi pas maintenu l'approche qui avait présidé à l'instauration de la redevance de préfinancement et qui assurait une prise en compte de l'effort global demandé aux usagers.

---

<sup>6</sup> CE, 1<sup>er</sup> 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.

<sup>7</sup> CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.



84. En effet, si l'augmentation globale des tarifs applicables aux usagers est ramenée à +4,3 % lorsqu'est prise en compte la redevance de préfinancement, dont le tarif décroît ainsi qu'il est indiqué au point 42, cette hausse s'applique à une base tarifaire majorée des effets de la mise en place, en 2022, de la redevance de préfinancement, rendant ainsi d'autant plus important, en valeur absolue, l'effort demandé aux compagnies aériennes pour faire face à l'augmentation proposée. Or il apparaît qu'aucun changement de circonstances relatif, notamment, à la situation des usagers ou à la qualité du service qui leur est rendu par l'exploitant de la plateforme, ne justifie une telle augmentation.
85. Au vu de ce qui précède, l'Autorité considère que l'augmentation tarifaire proposée ne peut être regardée, dans le contexte susmentionné, comme modérée pour les usagers, et ce d'autant plus que les travaux relatifs au « cœur d'aéroport » vont induire une réduction temporaire de la qualité de service sur la période tarifaire 2023-2024.
86. Par conséquent, l'Autorité considère, pour l'ensemble des raisons exposées *supra*, que la hausse des tarifs proposée par la société AMP n'est pas modérée.

### **2.2.5. 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**

87. 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 AMP, l'Autorité a porté son attention, notamment sur : (a) les hypothèses de trafic retenues par la société AMP 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**

88. La société AMP anticipe un trafic commercial de 9,6 millions de passagers pour la période tarifaire 2023-2024.
89. L'Autorité note que cette prévision de trafic représente 95 % du trafic de référence réalisé en 2019. Le trafic de passagers à fin novembre 2022 de l'aéroport de Marseille-Provence représente 89,1 % du trafic de référence de l'année 2019, contre 79,6 % en moyenne pour l'ensemble des aéroports français<sup>8</sup>.
90. L'Autorité note que les prévisions de trafic de la société AMP, d'une part, apparaissent très prudentes sur certains faisceaux, notamment au regard de l'offre aérienne programmée par les compagnies aériennes pour 2023, d'autre part, prennent insuffisamment en compte, pour le premier trimestre 2024, les acquis et dynamiques de croissance du trafic observés à fin 2022 et envisagés pour 2023. Pour autant, au global de l'aéroport, la prévision de trafic effectuée par la société AMP apparaît en ligne avec les prévisions de croissance établies par les grands organismes internationaux (ACI Europe, Eurocontrol et IATA).
91. La prévision de trafic de la société AMP apparaît ainsi cohérente, pour les années 2023 et 2024, avec les grandes tendances envisagées à moyen-long terme en matière de trafic aérien de passager.

---

<sup>8</sup> DGAC, bulletin mensuel tendanCiel du trafic aérien commercial – n°111, novembre 2022.



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

92. 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<sup>er</sup> janvier 2023 et, partant, une application aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022. Dès lors, ces décisions sont applicables pour l'homologation de la présente proposition tarifaire.
93. 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 présentation 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.
94. En l'espèce, si la société AMP (dont les activités s'organisent selon un régime de caisse unique) 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.
95. En premier lieu, l'Autorité relève que la société AMP a engagé un processus d'information et d'échange avec les usagers en organisant, le 28 juin 2022, une séance dédiée de la CoCoÉco à la présentation des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges propres à l'aéroport de Marseille-Provence. Un dossier documenté a été adressé aux usagers en amont de cette réunion afin de leur présenter lesdites règles d'allocation et de recueillir leurs observations et questionnements lors de cette séance.
96. En deuxième lieu, au cours de l'instruction, la société AMP a précisé que la période transitoire lui permettra d'améliorer son modèle d'allocation, notamment s'agissant de l'auditabilité des clés de répartition. La société AMP s'est notamment engagée, au cours de l'instruction, à définir, sur les trois années à venir, un programme d'audit des clés de répartition, afin de se mettre en conformité avec le principe d'auditabilité prévu par la décision n° 2022-024 susvisée.
97. En troisième lieu, dans le cadre de la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2023-2024, la société AMP a transmis une attestation, établie par l'un de ses commissaires aux comptes, « *relative aux situations analytiques établies par la société Aéroport Marseille Provence S.A. [...] pour 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 AMP, sans se prononcer sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique.
98. En conclusion, l'Autorité considère que les éléments présentés par la société AMP dans le cadre de la présente homologation remplissent les conditions permettant de bénéficier des dispositions dérogatoires attachées à la période transitoire prévue dans la décision n° 2022-025 susvisée. Elle invite toutefois la société AMP à établir et à 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.

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

99. 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.
100. En s'appuyant sur une étude produite par un consultant externe, la société AMP estime le CMPC après impôts applicable à la période tarifaire faisant l'objet de l'homologation à  $[6 - 8]$  %. Ce taux correspond à la borne inférieure de la fourchette de CMPC après impôts estimée par son consultant, comprise entre  $[6 - 8]$  % et  $[8 - 10]$  %.
101. L'Autorité note, en premier lieu, que les modalités de calcul utilisées par le consultant externe de la société AMP divergent du cadre posé par la méthodologie décrite dans l'avis n° 2020-017 du 17 février 2020<sup>9</sup> et déclinée, dans ses principes, dans le cadre des demandes d'homologations annuelles formulées par l'ensemble des aéroports entrant dans le champ de compétence de l'Autorité, à la suite de la consultation publique menée du 17 juillet 2020 au 16 septembre 2020<sup>10</sup>.
102. Elle relève, en second lieu, que certains des paramètres et hypothèses retenus pour application à la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024 manquent de cohérence ou de transparence par rapport aux bonnes pratiques de régulation<sup>11</sup>.
103. Le ROCE du périmètre régulé est estimé, par l'exploitant, à  $[6 - 8]$  % pour la période tarifaire 2023-2024.
104. 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 susvisé. 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.
105. 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.

---

<sup>9</sup> 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.

<sup>10</sup> Consultation publique sur l'appréciation des niveaux de coûts moyens pondérés des capitaux (CMPC) des périmètres régulés des aéroports de plus de 5 millions de passagers, menée du 17 juillet 2020 au 16 septembre 2020.

<sup>11</sup> À titre d'illustration, s'agissant des travaux du conseil sur lesquels la société AMP s'appuie, il est déterminé un taux sans risque de 1,9 % à partir d'une moyenne sur 3 mois des rendements des obligations d'État françaises de maturité 10 ans et, dans le même temps, une prime de risque marché de 7,9 %, estimée à partir d'un échantillon de deux valeurs de primes de risque marché estimées par des sources extérieures, dont les méthodologies de calculs n'ont pas été détaillées. Il en résulte que le rendement du marché serait de 9,8 %, ce qui semble très élevé pour le marché français.

106. 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 AMP 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**

107. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que des règles de comptabilité analytique de la société AMP, 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 AMP 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 l'ordre de [60 – 70] % pour la période tarifaire soumise à l'homologation, sur la base des données transmises par la société AMP.

### **2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR**

108. 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.
109. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019<sup>12</sup>, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
110. La société AMP module le tarif de cette redevance en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance constaté du 1<sup>er</sup> octobre 2021 au 30 septembre 2022 pour les tarifs applicables au 1<sup>er</sup> avril 2023.
111. Comme exposé au point 43, la société AMP propose une baisse des tarifs de la redevance d'assistance aux PHMR. Pour les compagnies dont le taux de notification préalable<sup>13</sup> est supérieur à 65 %, la société AMP envisage une baisse du tarif unitaire de -12,9 %, le tarif passant de 70 centimes à 61 centimes. Pour les compagnies dont le taux de notification préalable est inférieur à 65 %, la société AMP envisage une baisse du tarif unitaire de -11,8 %, le tarif passant de 76 centimes à 67 centimes.
112. 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.
113. 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.
114. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

---

<sup>12</sup> CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n°424088.

<sup>13</sup> Selon les dispositions décrites au point 15 de la présente décision.

## DÉCIDE

L'Autorité s'oppose à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille-Provence pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024.

Les tarifs de la redevance d'assistance aux PHMR applicable à l'aéroport de Marseille-Provence pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> 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 AMP et publiée sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 19 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