

Décision n° 2023-005 du 26 janvier 2023

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac 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 Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024 par la société Aéroport Bordeaux-Mérignac (ci-après la « société ADBM »), le 30 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 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° 2021-028 du 27 mai 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} septembre 2021 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2021-035 du 6 juillet 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} septembre 2021 ;

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 demande d'avis adressée par la société ADBM 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 ADBM le 19 décembre 2022 ;

Après en avoir délibéré le 26 janvier 2023 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

1. CONTEXTE

1.1. Faits et procédure

1.1.1. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

1. La société ADBM assure l'exploitation, la maintenance, la gestion et le développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec l'État français, jusqu'en 2037.
2. La société ADBM est une société anonyme dont le capital est détenu à 60 % par l'État, à 25 % par la Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux Gironde, et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Nouvelle-Aquitaine, le département de la Gironde, Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et la ville de Mérignac).
3. En 2022, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a accueilli 5,7 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 7,7 millions de passagers de 2019, à une baisse de - 26 %.
4. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac comporte trois terminaux : le hall A, le hall B et une aérogare à services simplifiés dite « billi » (ci-après « aérogare billi »).

1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024

5. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 30 novembre 2022.
6. En application du quatrième alinéa de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la société ADBM a rendu publique sa proposition tarifaire le 1^{er} décembre 2022.
7. Conformément au premier alinéa du même article, la DGCCRF a reçu, le 2 décembre 2022, la proposition tarifaire de la société ADBM. 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 instituant la communauté européenne¹, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel

¹ 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.

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 d'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 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.
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.

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 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. La procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires est prévue aux articles R. 224-3 et suivants du code de l'aviation civile² : les tarifs des redevances sont fixés par l'exploitant de l'aérodrome, après consultation des usagers et notification à l'autorité compétente pour homologation. Cette notification est effectuée quatre mois au moins avant le début de chaque nouvelle période tarifaire annuelle, ce délai étant ramené à deux mois lorsqu'un contrat de régulation économique (ci-après « CRE ») a été conclu.
25. 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* ».
26. L'Autorité dispose, conformément au III de 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 et modulations 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 et modulations. 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

27. 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 ;*

² Cette procédure a été substantiellement modifiée par les articles 1^{er} et 3 du décret n° 2022-1106 du 1^{er} août 2022 relatif aux redevances aéroportuaires. L'article 7 du décret prévoit que ces dispositions sont applicables aux redevances « *pour lesquelles la fixation des tarifs fait l'objet d'une consultation engagée après l'entrée en vigueur du présent décret* », ce qui est le cas en l'espèce.

- 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 ».

28. 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.
29. 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*.
30. 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.
31. 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

32. Par sa décision n° 2021-028 du 27 mai 2021, l'Autorité, d'une part, a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} septembre 2021 au 31 août 2022, d'autre part, s'est opposée à l'homologation du tarif de la redevance applicable aux PHMR pour la même période. Ce dernier a été homologué par la décision n° 2021-035 du 6 juillet 2021 de l'Autorité susvisée.
33. Les tarifs homologués par l'Autorité dans ses deux décisions susmentionnées continuent de s'appliquer depuis le 31 août 2022.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024

34. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024 (ci-après « 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 15 novembre 2022, et a recueilli une majorité de voix favorables.
35. 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

36. La société ADBM 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 ses décisions n°2021-028 et n° 2021-035 susvisées.
37. S'agissant des modulations tarifaires, la société ADBM propose de modifier la modulation acoustique et la modulation horaire relatives à la redevance d'atterrissage actuellement en vigueur pour se conformer aux dispositions prévues par les arrêtés du 8 septembre 2021 et du 10 novembre 2021 modifiant l'arrêté du 25 janvier 1956 susvisé.

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

38. La société ADBM propose une évolution homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 10 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
39. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ADBM propose une baisse de 4 centimes d'euros par rapport au tarif actuellement en vigueur, correspondant à une baisse de - 6 %.

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

40. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ADBM prévoit un trafic de [6 – 7] millions de passagers, pour la période tarifaire 2023-2024, correspondant à [80 – 90] % 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 [20 – 50] millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus des autres activités du périmètre régulé de [20 – 50] 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 ADBM à + [0 – 2] % et le niveau du 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

41. 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 ».
42. 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 ».

43. La société ADBM a réuni la CoCoÉco le 15 novembre 2022. Le délai de convocation de ses membres a été respecté.
44. Douze votes ont eu lieu au cours de la séance du 15 novembre 2022. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de l'ensemble des propositions détaillées ci-après :
- Sur le plan d'investissements : l'ensemble des membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition, à l'exception du représentant d'un usager ;
 - Sur les quatre votes relatifs aux tarifs des redevances par passager³ : huit membres ont voté en faveur des propositions alors que quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ont voté contre ;
 - Sur les trois votes effectués respectivement sur les tarifs des redevances d'atterrissage, de stationnement et 400 hertz : sept membres se sont prononcés en faveur des propositions, quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles s'y sont opposés et un représentant d'organisation professionnelle s'est abstenu ;
 - Sur les tarifs de la redevance carburant : sept membres se sont prononcés en faveur de la proposition alors que cinq représentants d'usagers et d'organisations professionnelles s'y sont opposés ;
 - Sur la redevance d'assistance aux PHMR : l'ensemble des membres de la CoCoÉco s'est prononcé en faveur de la baisse des tarifs proposée ;
 - Sur la proposition relative à la modulation horaire de la redevance d'atterrissage : dix membres ont voté pour et deux représentants des collectivités territoriales se sont abstenus ;
 - Sur la proposition relative à la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage, cinq membres ont voté pour et sept membres se sont abstenus.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

45. 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* ».
46. 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 civile⁴ ; des informations sur les résultats

³ La CoCoÉco a voté successivement sur les tarifs des redevances suivantes : (i) redevance par passager applicable au hall A et au hall B pour les passagers à destination de l'espace Schengen, (ii) redevance par passager applicable au hall A et au hall B pour les passagers à destination de pays non membres de l'espace Schengen, (iii) redevance par passager applicable à l'aérogare billi pour les passagers à destination de l'espace Schengen, (iv) redevance par passager applicable à l'aérogare billi pour les passagers à destination de pays non membres de l'espace Schengen.

⁴ 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, des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement.

47. 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.
48. En premier lieu, l'Autorité constate que la société ADBM n'a pas transmis aux usagers, en amont de la CoCoÉco, le CMPC sur lequel était basée sa proposition tarifaire.
49. 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 périmètre⁵, 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.
50. Néanmoins, au cours de la crise sanitaire, cette information n'était pas nécessaire pour établir une comparaison entre les ROCE et les CMPC⁶ 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 respectée⁷.
51. En dehors d'un tel contexte de crise, le niveau de CMPC sur lequel est basé la proposition tarifaire de l'exploitant doit être transmis aux usagers, en amont de la CoCoÉco, pour les raisons exposées au point 49.
52. Au cas particulier, l'Autorité relève, d'une part, que les usagers ont eu connaissance *en séance* du taux de CMPC 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 sur les modalités de calcul du CMPC.
53. Dans ces conditions, les usagers n'ont été privés d'aucune garantie et 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.
54. En revanche, l'Autorité appelle l'attention de la société ADBM sur le fait que, pour les raisons exposées au point 49, 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.

⁵ La vérification que les capitaux investis sur le périmètre d'activités régulé bénéficient d'une « juste rémunération » conduit à s'assurer qu'ils ne bénéficient pas d'une rémunération excessive eu égard aux attentes du marché, compte tenu des risques spécifiques à l'activité, tel que cela ressort du calcul du CMPC sur le périmètre régulé.

⁶ La comparaison vise à s'assurer d'une absence de sur-rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé.

⁷ Afin notamment de ne pas imposer aux exploitants des aéroports des coûts supplémentaires pour la réalisation d'études sur leur niveau de CMPC.

55. En second lieu, l'Autorité constate que la société ADBM n'a pas communiqué aux usagers les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges. Les seules informations transmises aux usagers concernant l'allocation comptable étaient en effet sommaires et se bornaient à décrire le fonctionnement, dans ses principes, d'une méthode analytique de coûts complets (méthode retenue par la société ADBM), sans en spécifier l'application au cas particulier de la société ADBM. Ainsi, les usagers n'ont eu connaissance ni des clés d'allocation et de la méthodologie relative à leur construction, ni des études ou des données sous-jacentes ayant permis leur établissement.
56. Or, les règles d'allocation et leurs sous-jacents constituent un élément servant de base à la détermination des tarifs et doivent, à ce titre, être communiquées aux usagers préalablement à la réunion de la CoCoÉco, en application de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, afin qu'ils soient effectivement mis en capacité d'émettre un avis éclairé sur ces règles et, partant, sur les tarifs.
57. Par ailleurs, l'Autorité a rappelé que « *l'avis des usagers, qui peuvent se prononcer in concreto, est à même de lui apporter un éclairage complémentaire et indispensable lorsqu'elle se prononce sur la conformité des règles d'allocation aux principes qu'elle a édictés* » et que « *si ces derniers n'étaient pas mis en capacité, par les exploitants aéroportuaires, de pouvoir formuler un avis éclairé sur ces paramètres, l'Autorité pourrait se trouver dans l'incapacité d'apprécier la pertinence des données financières utilisées pour l'élaboration des tarifs des redevances aéroportuaires qui lui sont soumis et donc d'homologuer ces derniers* »⁸.
58. En l'espèce, cette transmission n'ayant pas eu lieu, en amont de la tenue de la CoCoÉco du 15 novembre 2022, les usagers ont été *in fine* privés de la possibilité d'émettre un avis éclairé sur les tarifs, ce qui n'a pas permis à l'Autorité de bénéficier de cet éclairage dans sa propre appréciation de la pertinence des données financières utilisées pour l'élaboration des tarifs des redevances aéroportuaires soumises à son homologation dans le cadre de la demande objet de la présente décision.
59. Aussi, cette carence est de nature à entacher d'irrégularité la procédure de consultation des usagers et, partant, justifie que l'Autorité s'oppose à la proposition tarifaire de la société ADBM.
60. L'Autorité souligne que si la société ADBM souhaitait soumettre à son homologation une nouvelle proposition tarifaire, en application du 2^{ème} alinéa du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, les usagers devraient au préalable être consultés sur cette proposition, notamment sur les règles d'allocation comptable de la société ADBM, en leur communiquant à tout le moins les règles d'allocation transmises à l'Autorité au cours de l'instruction.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

2.2.1. En ce qui concerne le champ de contrôle de l'Autorité

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

⁸ Décision n° 2022-025 susvisée.

qu'à certains usagers et qui peuvent être fixées contractuellement entre le gestionnaire d'aéroport et les compagnies aériennes.

2.2.2. En ce qui concerne les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges qui constituent un élément déterminant de la tarification

a. Sur la conformité des règles d'allocation aux principes fixés par la décision n° 2022-024

63. Les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 de l'Autorité susvisées établissent les principes auxquels doivent se conformer les règles d'allocation comptable des exploitants d'aérodromes, ainsi que les lignes directrices permettant de les interpréter.
64. Leurs dispositions s'appliquent aux comptes des exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2023 et, partant, 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.
65. En particulier, l'article 2 de la décision n° 2022-024 de l'Autorité prévoit que les règles d'allocation comptable présentées par les exploitants respectent notamment le principe de transparence, qui implique que les règles sont « *présentées aux usagers dans des conditions permettant leur intervention effective dans la détermination de ces règles* ».
66. Le respect de certaines des dispositions de la décision n° 2022-024 susvisée étant susceptible d'exiger l'engagement de travaux conséquents, la section 5 de la décision n° 2022-025 précitée prévoit la mise en place de dispositions transitoires, acceptant notamment, à titre exceptionnel, le maintien de règles d'allocation existantes malgré des justifications incomplètes ou manquantes. La mise en œuvre de cette période transitoire reste néanmoins strictement encadrée⁹ et vise uniquement à permettre aux exploitants la réalisation de travaux permettant d'apporter « *une démonstration suffisante* » de la conformité de leurs règles aux principes fixés par la décision n° 2022-024 susvisée, et notamment au principe de pertinence. En aucun cas, elle ne peut permettre à l'exploitant de déroger à l'obligation de communiquer ses règles d'allocation aux usagers en application du principe de transparence.
67. En l'espèce, les règles d'allocation comptable fixées par la société ADBM n'ayant pas été communiquées aux usagers, elles ne sont pas conformes au principe de transparence prévu par la décision n°2022-024 susvisée.
68. Par ailleurs, si la société ADBM estime que la mise en conformité de ses règles d'allocation avec les autres principes établis dans la décision n° 2022-024 susvisée nécessite des études ou des évolutions de son système d'information et/ou de son modèle analytique de gestion, l'Autorité l'invite à présenter aux usagers, dès la prochaine CoCoÉco, ces éléments et un programme de travail permettant d'assurer la conformité totale de ses règles au plus tard au 31 décembre 2025.

⁹ Au titre de la période transitoire, l'Autorité pourrait accepter, 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 prévus à l'article 2 de la décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 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, c'est-à-dire permettant d'apporter la démonstration de nature à assurer la bonne application des principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 susvisée dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant l'issue de la période transitoire, qui se termine le 31 décembre 2025.

b. Sur les conséquences du non-respect du principe de transparence

69. Dans sa décision n° 2022-025 susvisée, l'Autorité a tout d'abord rappelé que l'allocation constitue la première étape de la tarification des activités régulées : « *En effet, l'allocation comptable doit permettre d'identifier précisément la base d'actifs régulés et la base de charges du périmètre d'activités régulées, ce qui est fondamental dans le cadre de la détermination des tarifs des redevances aéroportuaires par l'exploitant aéroportuaire puis de leur homologation ou de leur fixation par l'Autorité. Ensuite, la séparation comptable permet, au sein du périmètre régulé, d'identifier les actifs, produits et charges propres aux différentes activités régulées fournies par l'exploitant en vue de leur tarification individuelle* ».
70. Elle a ensuite rappelé l'importance s'attachant à ce que les usagers soient mis en capacité de formuler un avis éclairé à cet égard ainsi que les conséquences possibles, sur le contrôle de l'Autorité, d'une absence de transmission des règles aux usagers.
71. À cet égard, l'Autorité avait pris soin de préciser les exigences minimales attachées à la consultation effective des usagers, laquelle est indispensable pour garantir le respect des principes de pertinence et de non-discrimination¹⁰. En effet, les usagers des aéroports disposent de la connaissance opérationnelle des infrastructures leur permettant d'éclairer l'Autorité.
72. Or la pertinence des données financières utilisées pour l'élaboration des tarifs des redevances aéroportuaires soumis à l'Autorité conditionne l'appréciation de celle-ci sur (i) les différenciations tarifaires proposées dans la grille tarifaire, (ii) la juste rémunération des capitaux investis et (iii) le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

2.2.3. En ce qui concerne la structure tarifaire

73. Comme exposé au point 36, la société ADBM propose de reconduire la structure de la grille tarifaire actuellement en vigueur. Les différenciations tarifaires des redevances par passager selon les faisceaux géographiques, d'une part, et selon l'aérogare considérée, d'autre part, sont ainsi reconduites.
74. Pour les raisons mentionnées aux points 71 et 72, l'Autorité n'est pas en mesure de s'assurer du respect des exigences posées par l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile, lequel requiert, dans l'hypothèse de la mise en place d'une différenciation tarifaire de la redevance par passager selon l'aérogare considérée, que ces tarifs soient fixés en fonction des coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares. Par conséquent, l'Autorité n'est pas en mesure d'apprécier le caractère acceptable ou non des différenciations proposées dans la grille tarifaire au regard des règles générales applicables aux redevances.
75. Au surplus, l'Autorité relève que la société ADBM, dans le cadre de la présente demande d'homologation, n'a pas mis à jour les éléments de justification permettant de vérifier le caractère proportionné de la différence des tarifs proposés et, partant, de mieux objectiver les tarifs en fonction des coûts sous-jacents, contrairement à la demande formulée par l'Autorité au point 58 de sa décision n° 2022-028 du 27 mai 2021.

2.2.4. En ce qui concerne les modulations tarifaires

76. Comme exposé au point 37, la société ADBM propose une modification des coefficients de la modulation acoustique et de la modulation horaire relatives à la redevance d'atterrissage. Cette proposition fait suite à l'adoption des arrêtés du 8 septembre 2021 et du 10 novembre 2021

¹⁰ Voir points 28 à 35 de la décision n° 2022-025 de l'Autorité susvisée.

modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé, qui, notamment, prescrivent de nouveaux groupes acoustiques aux aéroports.

77. L'Autorité relève que la proposition de la société ADBM concernant les coefficients acoustiques et horaires est conforme aux dispositions de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié susvisé, se limitant, pour l'essentiel, à respecter les valeurs plancher prévues dans cet arrêté.
78. Néanmoins, la modification des coefficients acoustiques et horaires est susceptible d'augmenter les recettes de la redevance d'atterrissage au-delà de la hausse affichée par l'exploitant de 10 % des tarifs de la redevance avant modulation. En effet, à iso-flotte¹¹, le changement des coefficients acoustiques proposé par la société ADBM induit une augmentation supplémentaire, de l'ordre de 4 %, de la redevance d'atterrissage. La société ADBM part du postulat que l'évolution des coefficients acoustiques conduirait à une amélioration des performances acoustiques des flottes des usagers dès la période tarifaire soumise à l'homologation, annulant la hausse de 4 % susmentionnée. Toutefois, l'Autorité considère qu'une telle évolution des flottes peut difficilement intervenir au cours d'une période tarifaire de douze mois.

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

79. 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.
80. Comme exposé au point 38, la société ADBM propose une hausse homogène des tarifs des redevances aéroportuaires d'environ + 10 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
81. La modération tarifaire n'étant pas définie par les textes applicables, elle s'apprécie au cas par cas, en tenant compte des circonstances particulières de chaque espèce dans lesquelles l'Autorité est amenée à se prononcer, sous le contrôle du juge. Parmi les éléments à prendre en compte figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers.
82. L'Autorité relève que les décisions du Conseil d'État rendues en matière de redevances aéroportuaires portaient sur des niveaux de hausse compris entre 0 et 5 % sans que ces décisions permettent de déterminer avec certitude quel niveau de hausse pourrait être considéré comme modéré. 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* »¹².
83. L'Autorité relève que la proposition de hausse tarifaire de la société ADBM intervient dans un contexte particulier, caractérisé, d'une part, par la reprise du trafic qui, bien que confirmée, reste fragile, d'autre part, par la forte hausse de l'inflation. Ce contexte affecte durablement l'ensemble des acteurs du secteur aérien.
84. La société ADBM justifie l'augmentation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2023-2024 notamment par l'absence d'augmentation des tarifs des redevances aéroportuaires depuis l'entrée en vigueur de la grille tarifaire en vigueur au 1^{er} septembre 2021. La société ADBM considère ainsi que « *cette proposition (s'appliquant au moins jusqu'en mars 2024) correspond à une hausse moyenne annuelle de + 5 % entre avril 2022 et mars 2024* ».

¹¹ Sur la base des hypothèses communiquées par la société ADBM, pour une période allant de juillet 2021 à juin 2022.

¹² CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.

85. L'exigence de modération tarifaire devant s'entendre notamment comme destinée à éviter des hausses brutales de tarifs, il convient de privilégier, indépendamment des conditions posées par l'article L. 6327-2 du code des transports, des augmentations régulières mais modérées des tarifs, de façon à lisser dans le temps leurs effets sur les usagers, comme l'Autorité a déjà eu l'occasion de le rappeler¹³. Au cas particulier, la société ADBM a, de son propre chef, préféré maintenir les tarifs en vigueur au-delà du 31 août 2022, plutôt que de saisir l'Autorité d'une nouvelle proposition tarifaire applicable à cette date. Dans ces conditions, elle ne saurait se prévaloir de l'absence d'augmentation des tarifs au-delà de cette date pour justifier sa proposition tarifaire actuelle et une augmentation des tarifs d'une telle ampleur.
86. Au regard de l'ensemble des éléments qui précèdent, la hausse des tarifs proposée par la société ADBM ne peut être considérée comme modérée au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports.

2.2.6. En ce qui concerne l'appréciation du ROCE sur le périmètre régulé au regard du CMPC sur ce même périmètre et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus

87. Comme exposé au point 72, l'Autorité n'est pas en mesure d'apprécier finement la rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus, même si, dans les conditions particulières de l'espèce, cette circonstance n'est pas de nature à empêcher l'Autorité de s'assurer du respect des critères de juste rémunération des capitaux et de non-dépassement du coût des services rendus par le produit global des redevances. À cet égard, l'Autorité constate que la société ADBM, qui est placée dans un régime de caisse unique estime, pour la période tarifaire 2023-2024, que son ROCE prévisionnel sur le périmètre régulé serait de + [0 - 2] % et son taux de couverture des services publics aéroportuaires¹⁴ de [60 - 70] %.
88. Indépendamment de ces constats, certains éléments méthodologiques qui ressortent de l'instruction pourraient utilement être pris en considération par la société ADBM en vue de ses prochaines demandes d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires.
89. En premier lieu, au cours de l'instruction, la société ADBM a transmis des éléments justificatifs relatifs à ses trajectoires de produits, d'actifs et de charges pour la période tarifaire soumise à l'homologation reposant sur des approximations méthodologiques susceptibles d'entraîner une sous-estimation du ROCE prévisionnel du périmètre régulé. En effet, la société ADBM établit ses prévisions de produits en appliquant ses prévisions d'évolution du trafic à des ratios de produits moyens par passager (ou par mouvement), constatés au cours des précédents exercices. Or, cette méthodologie demeure, pour certaines redevances, relativement simplificatrice, eu égard aux caractéristiques de la grille tarifaire de la société ADBM¹⁵ et, partant, est susceptible d'induire une marge d'erreur non négligeable. À cet égard, l'Autorité relève que les montants historiques des produits annuels enregistrés sur ce périmètre d'activités ont, de façon chronique, été supérieurs aux montants prévisionnels sur la base desquels avait été établie la proposition tarifaire, y compris en isolant l'effet trafic.

¹³ Notamment dans sa décision n° 2021-038 du 29 juillet 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2021.

¹⁴ Hors redevance d'assistance aux PHMR.

¹⁵ Selon les redevances aéroportuaires, les montants qui seront acquittés par les usagers au titre des redevances aéroportuaires résultent du produit des tarifs unitaires de la grille tarifaire et d'unités d'œuvre variées (comme le temps de stationnement ou la masse maximale de décollage des aéronefs) qui dépendent également de diverses caractéristiques opérationnelles (comme le type d'aires de stationnement des aéronefs ou la destination géographique des passagers).

90. En second lieu, l'Autorité note que la société ADBM n'a pas, dans le cadre de la présente instruction, apporté d'éléments suffisamment clairs et étayés pour justifier le niveau de charges prévisionnelles du périmètre régulé pour la période tarifaire 2023-2024 servant de base à l'élaboration de sa proposition tarifaire. Ces justifications devront être apportées lors de la prochaine demande d'homologation afin de permettre à l'Autorité d'exercer pleinement son contrôle.

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

91. 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.
92. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019¹⁶, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
93. Comme exposé aux points 63 à 72, l'Autorité n'est pas en mesure de s'assurer que le produit de la redevance destinée à financer l'assistance aux PHMR n'excède pas les coûts de cette dernière. Ce constat est renforcé par le fait que la société ADBM intègre une quote-part de ses frais généraux indirects dans la base de coûts des services rendus au titre de l'assistance aux PHMR.
94. Au regard de ces éléments, le tarif de la redevance d'assistance aux PHMR ne peut pas être homologué.

¹⁶ CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n° 424088.

DÉCIDE

L'Autorité s'oppose aux tarifs des redevances aéroportuaires et à leurs modulations applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024.

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

L'Autorité a adopté la présente décision le 26 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