

## **Décision n° 2024-007 du 25 janvier 2024**

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry à compter du 1<sup>er</sup> mai 2024

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et de Lyon-Saint Exupéry pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 30 avril 2025 par la société Aéroports de Lyon (ci-après la « société ADL »), le 29 décembre 2023, 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, L. 6327-2 et R. 6325-1 et suivants ;

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

Vu l'arrêté du 16 janvier 2012 modifié relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2021-049 du 28 septembre 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 ;

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° 2023-012 du 9 février 2023 portant adoption de lignes directrices relatives aux éléments nécessaires à l'instruction par l'Autorité de régulation des transports des

demandes d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires en l'absence de contrat de régulation économique et aux vérifications prévues par l'article L. 6327-2 du code des transports ;

Vu la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 portant adoption de lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports ;

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 ADL à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (ci-après « DGCCRF »), conformément à l'article R. 6325-27 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société ADL, et un collectif de trois représentants d'usagers<sup>1</sup>, le 16 janvier 2024 ;

Après en avoir délibéré le 25 janvier 2024 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

---

<sup>1</sup> À savoir la société Air France, la société easyJet et la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA).

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Faits et procédure

#### 1.1.1. Les aéroports de Lyon

1. La société ADL exploite, dans le cadre d'un contrat de concession accordé par l'État français jusqu'en 2047, un système d'aérodromes composé de deux plateformes : d'une part, l'aérodrome de Lyon-Bron, dédié à l'aviation d'affaires, d'autre part, l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry, dédié à l'aviation commerciale, qui est constitué de deux terminaux et d'une aérogare à services simplifiés (ou aérogare à services différenciés).
2. Le capital de la société ADL est détenu à 60 % par un consortium composé de Vinci Airports, le Crédit Agricole et la Caisse des dépôts et consignations, à 25 % par la CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne et à 15 % par trois collectivités locales (la métropole de Lyon, le conseil départemental du Rhône et le conseil régional de Rhône-Alpes).
3. En 2022, l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry a accueilli 8,6 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 11,7 millions de passagers de 2019, à une baisse de -27,0 % et 52 980 tonnes de fret y ont été avionnées, par comparaison aux 57 278 tonnes en 2019, soit une baisse de -7,5 %. L'aérodrome de Lyon-Bron a, par ailleurs, enregistré 7 777 mouvements d'aviation d'affaire, au cours de l'année 2022 (contre 8 024 mouvements au cours de l'année 2019).

#### 1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 30 avril 2025

4. La société ADL a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et de Lyon-Saint Exupéry pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 30 avril 2025, par un dossier réceptionné au service de la procédure le 29 décembre 2023, qui a été déclarée recevable le même jour.
5. En application de l'article R. 6325-29 du code des transports, la société ADL a rendu publique sa proposition tarifaire le 29 décembre 2023.
6. Conformément au premier alinéa de l'article R. 6325-27 du même code, la DGCCRF a reçu, le 2 janvier 2024, la proposition tarifaire de la société ADL. Le silence gardé par la DGCCRF dans le délai de quinze jours à compter de la réception de la notification vaut, conformément au deuxième alinéa de l'article R. 6325-30 du code des transports, avis favorable 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

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>2</sup>, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.

8. L'article 2, paragraphe 4, définit les redevances aéroportuaires comme « *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport, et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret* ».
9. En principe, les redevances aéroportuaires sont fixées par les entités gestionnaires d'aéroport après consultation des usagers d'aéroport et n'entraînent pas de discrimination entre les usagers, conformément au droit de l'Union européenne.
10. L'article 6 de la directive encadre la consultation des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport. Cette consultation doit être mise en place au moins une fois par an en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni. En vue de la consultation, l'entité gestionnaire fournit aux usagers d'aéroport ou à leurs représentants les informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par elle dans chaque aéroport, requises par l'article 7 de la directive.
11. 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.

---

<sup>2</sup> Devenu Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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 (SPA) rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément à l'article L. 410-2 du code de commerce.
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. 6325-1 du code des transports dispose que « *les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 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. 6325-3 et suivants du code des transports définissent les redevances concernées et les modalités de leurs éventuelles modulations.

### b. Le périmètre régulé

20. 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.
21. L'article R. 6325-22 du code des transports 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.

22. 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, le cas échéant, des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

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

23. Aux termes de l'article L. 6327-1 du code des transports, l'Autorité est compétente pour homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnées à l'article L. 6325-1 du même code et leurs modulations concernant « *les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les aérodromes faisant partie d'un système d'aérodromes au sens de l'article L. 6325-1 précité comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
24. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 6325-33 du code des transports, 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'article R. 6325-34 du même code prévoit que l'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition de l'Autorité et sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier de nouveaux tarifs et leurs éventuelles modulations. L'Autorité dispose alors d'un délai d'un mois pour s'opposer à ces tarifs. Si l'Autorité ne s'y oppose pas, ceux-ci sont réputés homologués et deviennent exécutoires, sous réserve de l'accomplissement des formalités de publication.

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

25. Le II de 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, elle s'assure :
- « *du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;*
  - *que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances, qu'ils sont non discriminatoires et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée ;*
  - *lorsqu'un contrat a été conclu en application de l'article L. 6325-2, du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat ;*
  - *en l'absence de contrat pris en application de l'article L. 6325-2, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre, et que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ».*
26. Par une décision du 28 janvier 2021<sup>3</sup>, le Conseil d'État a rappelé que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile alors applicables, impliquaient, conformément aux objectifs de la directive 2009/12/CE précitée, 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.

---

<sup>3</sup> Décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021, req. n° 436166.

27. À la suite de cette décision, l'article L. 6327-3-1 du code des transports, créé par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, a précisé que l'Autorité détermine les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé, par une décision publiée au *Journal officiel*.
28. 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.
29. La décision n° 2022-024 s'applique aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-27 du code des transports, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022.

### 1.3. La période tarifaire antérieure

30. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à ce jour sont ceux homologués par la décision n° 2021-049 du 28 septembre 2021 de l'Autorité, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022.
31. Pour se conformer à l'obligation prévue par le cadre réglementaire en vigueur, la société ADL a réuni sa commission consultative économique (ci-après « CoCoÉco ») le 2 septembre 2022 et indiqué aux usagers qu'elle reconduisait la grille tarifaire alors en vigueur. En revanche, elle n'a pas notifié de nouvelle proposition tarifaire à l'Autorité, se situant dans le cadre d'une « *année blanche* »<sup>4</sup>, en application de l'article R. 6325-35 du code des transports. Ainsi, les tarifs en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 ont été reconduits au-delà du 31 décembre 2022 et la société ADL n'a pas notifié de nouveaux tarifs à l'Autorité.
32. Constatant que la société ADL n'avait pas convoqué sa CoCoÉco depuis plus de douze mois, et que, par conséquent, les usagers avaient été privés d'informations actualisées sur l'équilibre financier de la caisse aéronautique pour les années 2022 et 2023, alors que cet équilibre aurait pu, le cas échéant, justifier une baisse des tarifs des redevances, l'Autorité a informé l'exploitant, le 26 septembre 2023, qu'à défaut (i) de convocation de sa CoCoÉco dans les meilleurs délais et (ii) d'une saisine subséquente pour homologation des tarifs, elle engagerait une procédure de fixation des tarifs en application du III de l'article L. 6327-2 du code des transports. Par un courrier en date du 19 octobre 2023, la société ADL a indiqué à l'Autorité qu'elle convoquerait sa CoCoÉco le 20 décembre 2023, soit presque trois mois après la demande de l'Autorité. En réponse, celle-ci a enjoint à la société ADL de la saisir d'une proposition tarifaire, au plus tard le 31 décembre 2023, ce à quoi la société ADL s'est engagée, par un courrier en date du 29 novembre 2023.
33. C'est dans ce contexte que s'inscrit la demande d'homologation objet de la présente décision.

---

<sup>4</sup> Appellation utilisée par le rapporteur public dans ses conclusions sous une décision du Conseil d'État du 28 décembre 2018, International Air Transport Association req. n° 419314, pour désigner l'« *année sans tarifs homologués, où s'appliquent les tarifs antérieurs* ».

#### 1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 30 avril 2025

34. La société ADL a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation de deux grilles tarifaires applicables respectivement aux aéroports de Lyon-Saint Exupéry, d'une part, et de Lyon-Bron, d'autre part, pour la période du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 30 avril 2025 (ci-après la « période tarifaire 2024-2025 »). Ces grilles tarifaires, qui ont été établies sur la base des périmètres d'activités prévus par l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé, sont identiques à celles votées par les membres de la CoCoÉco le 20 décembre 2023.
35. Les grilles tarifaires soumises à l'homologation de l'Autorité comprennent les redevances prévues aux articles R. 6325-4 et suivants du code des transports ainsi que la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux PHMR.

##### 1.4.1. En ce qui concerne la structure et les modulations tarifaires

###### a. S'agissant de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

36. La société ADL prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2024-2025, de reconduire la proposition tarifaire actuellement en vigueur telle qu'homologuée par l'Autorité dans sa décision du 28 septembre 2021 susvisée.
37. S'agissant des modulations tarifaires, la société ADL propose de reconduire à l'identique (i) la modulation de la redevance passagers en fonction du volume d'activité, (ii) la mesure d'incitation au lancement d'une nouvelle route pour le trafic passager<sup>5</sup>, (iii) la modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subventions<sup>6</sup>, et (iv) la mesure d'incitation à la création de nouvelles routes de fret aérien<sup>7</sup>.
38. Par ailleurs, la société ADL souhaite reconduire, en modifiant certaines de leurs conditions d'application, (i) la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs, (ii) la modulation CO<sub>2</sub> de la redevance d'atterrissage, (iii) la mesure d'incitation à la croissance du trafic passager<sup>8</sup>, (iv) la mesure d'incitation au développement du fret aérien<sup>9</sup> et (v) la modulation de la redevance d'assistance aux PHMR, selon le taux de pré-notification.

###### b. S'agissant de l'aérodrome de Lyon-Bron

39. La société ADL, envisage, dans sa proposition pour la période tarifaire 2024-2025, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur et de modifier les conditions d'application de la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage.

---

<sup>5</sup> Applicable à la redevance par passager et à la redevance d'atterrissage.

<sup>6</sup> Applicable à la redevance d'atterrissage et à la redevance de stationnement.

<sup>7</sup> Applicable à la redevance atterrissage et à la redevance de stationnement.

<sup>8</sup> Applicable à la redevance par passager.

<sup>9</sup> Applicable à la redevance d'atterrissage.



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

### a. S'agissant de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry

40. La société ADL propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, correspondant en moyenne, selon elle, à un gel des tarifs par rapport aux tarifs actuellement en vigueur. Ces évolutions prévoient :
- Une hausse, en moyenne, de +2,9 % pour les tarifs de la redevance par passager ;
  - Une baisse, en moyenne, de -9,2 % pour les tarifs de la redevance d'atterrissage ;
  - Une baisse, en moyenne, de -10 % pour les tarifs de la redevance de carburant ;
  - Et un gel des tarifs des autres redevances.
41. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ADL propose une hausse des tarifs de 69 centimes à 76 centimes par passager pour les compagnies dont le taux de notification<sup>10</sup> est supérieur ou égal à 60 %, soit une hausse de + 10 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur. S'agissant des tarifs applicables aux compagnies dont le taux de notification est inférieur à 60 %, la société ADL propose de créer une tranche de tarification complémentaire lorsque le taux de notification est compris entre 50 % et 60 %. Pour cette catégorie, la société ADL propose un tarif à 1,05 euro. Pour les compagnies dont le taux de notification préalable est inférieur à 50 %, la société ADL propose un tarif de 1,32 euro par passager<sup>11</sup>.

### b. S'agissant de l'aérodrome de Lyon-Bron

42. L'exploitant propose un gel des tarifs, à l'exception d'une hausse de 5 % pour la redevance AFIS<sup>12</sup>.

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

43. Sur le fondement de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé, la société ADL a interrogé les principales compagnies aériennes opérant sur les aérodromes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron, afin de connaître leurs prévisions de trafic. L'Autorité relève que cinq d'entre elles ont apporté une réponse à la société ADL.
44. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ADL prévoit un trafic de [5 – 10] millions de passagers, pour l'année civile 2024, correspondant à [80 – 90] % du trafic de référence enregistré en 2019. Pour la période tarifaire 2024-2025, la société ADL prévoit un trafic de [5 – 10] millions de passagers, correspondant à [80 – 90] % du trafic de référence réalisé en 2019. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire concernée, un niveau de chiffre d'affaires des redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de [50 – 100] millions d'euros et un niveau de chiffre d'affaires des activités non aéronautiques du périmètre régulé de [50 – 100] millions d'euros (correspondant, respectivement, à [80 – 90] % et [90 – 100] % des niveaux de 2019). 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 ADL à + [8 – 10] %.

<sup>10</sup> Le taux de notification est entendu comme le rapport entre le nombre de déclarations de prestations dans le respect du délai préalable de 36 heures et le nombre total de prestations d'assistance aux PHMR réalisées.

<sup>11</sup> Dans la grille tarifaire actuellement en vigueur, le tarif applicable aux compagnies aériennes dont le taux de notification est inférieur à 60 % est de 0,95 euro par passager.

<sup>12</sup> Les prestataires AFIS (Aerodrome Flight Information Service) rendent des services d'information de vol et d'alerte sur des aérodromes.

45. En s'appuyant sur une étude produite par un consultant externe, la société ADL estime le coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC »), après impôt, applicable à la période tarifaire faisant l'objet de la présente homologation à +7,6 %.

## 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

46. L'article R. 6325-18 du code des transports dispose qu'« *une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 6325-1 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 conformément aux dispositions de l'article R. 6325-54* ».
47. L'article R. 6325-61 du code des transports dispose que « *[ ] la 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 prévues par l'article R. 6325-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome* ».
48. La société ADL a réuni la CoCoÉco<sup>13</sup> le 20 décembre 2023. Le délai de convocation de ses membres a été respecté.
49. Six votes ont eu lieu au cours de la séance du 20 décembre 2023. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de l'ensemble des propositions détaillées ci-après :
- Sur le programme d'investissements : les membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition, à l'exception d'un représentant d'usagers qui s'est abstenu ;
  - Sur la proposition tarifaire pour Lyon-Saint Exupéry : onze membres ont voté pour et quatre représentants des usagers et des organisations professionnelles ont voté contre ;
  - Sur la proposition tarifaire pour Lyon-Bron à l'exception de la redevance AFIS : dix membres ont voté pour et cinq représentants des usagers et des organisations professionnelles se sont abstenus ;
  - Sur la redevance AFIS applicable sur l'aérodrome de Lyon-Bron : dix membres ont voté pour et cinq représentants des usagers et des organisations professionnelles se sont abstenus ;
  - Sur la redevance d'assistance aux PHMR : les membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition, à l'exception d'un représentant d'usagers qui s'est abstenu ;
  - La société ADL a décidé de soumettre au vote des usagers le programme de travail relatif aux règles d'allocation comptable, lequel a recueilli un avis favorable de l'ensemble des usagers.

---

<sup>13</sup> La CoCoÉco des aérodromes de Lyon-Bron et de Lyon-Saint Exupéry se compose de son Président et des représentants de : la société ADL (quatre représentants), la société Vinci Airports, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Rhône, la Métropole de Lyon, la société Air France, la société easyJet, la société Volotea, la société Lufthansa, la société Skytech, la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA), le Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA), la Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME), et la société Aviapartner.

### 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. L'article R. 6325-23 du code des transports 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 au second alinéa de l'article R. 6325-13 et à l'article R. 6325-16 du code des transports<sup>14</sup> ; des informations sur les résultats et les prévisions de trafic ; des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances, ainsi que des éléments sur les résultats et 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. Cet arrêté précise, par ailleurs, les délais à respecter pour la transmission préalable desdites informations.
53. Il ressort des éléments du dossier que les membres de la CoCoÉco ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation.
54. L'Autorité relève, par ailleurs, que certains usagers, au cours de la CoCoÉco du 20 décembre 2023, ont exprimé le souhait de disposer d'informations financières plus précises en ce qui concerne notamment la base d'actifs régulés et les activités du périmètre régulé autres que celles relatives aux services publics aéroportuaires. La société ADL a, postérieurement à la CoCoÉco, transmis des informations complémentaires, permettant de répondre de façon partielle à la demande des usagers. L'Autorité invite la société ADL à poursuivre ses efforts pour assurer l'efficacité de la consultation, en veillant à porter à la connaissance des usagers, en amont de la séance de CoCoÉco, des informations suffisamment complètes et précises.

### 2.2. Sur le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances

55. 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.
56. 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. Par ailleurs, dans sa décision du 31 décembre 2019, le Conseil d'État a précisé que la règle de la modération tarifaire « *a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs* »<sup>15</sup>.

---

<sup>14</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. 6325-13 du code des transports). Lorsque l'exploitant prévoit d'introduire une modulation nouvelle ou d'apporter un changement substantiel à une modulation existante, 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. 6325-16 du code des transports).

<sup>15</sup> CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. N°424088.

57. Comme exposé au point 40, la société ADL propose, s'agissant de l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry, une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, correspondant en moyenne, à un gel des tarifs par rapport aux tarifs actuellement en vigueur. S'agissant de l'aérodrome de Lyon-Bron, la société ADL propose, comme indiqué au point 42, un gel des tarifs à l'exception de la redevance AFIS pour laquelle une hausse de +5 % est envisagée. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la proposition tarifaire formulée par la société ADL est modérée.

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

58. Aux termes du II 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.
59. 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 liés à l'activité, tel que cela ressort du calcul du CMPC sur le périmètre régulé.
60. Cette « juste rémunération » de l'exploitant est satisfaite dès lors que la rentabilité aux bornes du périmètre d'activités régulées, mesurée par le ROCE, n'excède pas le CMPC estimé aux bornes de ce même périmètre.
61. Or, la société ADL estime pour la période tarifaire 2024-2025 un niveau de ROCE excédant le niveau de CMPC aux bornes du périmètre régulé. En effet, comme indiqué respectivement aux points 44 et 45, la société ADL estime pour cette période, un ROCE du périmètre régulé à + [8 - 10] % et un CMPC après impôt à 7,6 %<sup>16</sup>.
62. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la proposition tarifaire formulée par la société ADL ne remplit pas la condition de juste rémunération, prévue au dernier alinéa du II de l'article L. 6327-2 du code des transports.
63. Au surplus, les prévisions de ROCE et de CMPC établies par la société ADL aux bornes du périmètre régulé appellent plusieurs commentaires.

#### a. Sur le niveau de ROCE retenu par la société ADL

64. Dans le cadre de la présente instruction relative à la demande d'homologation des redevances tarifaires pour la période tarifaire 2024-2025, la société ADL a partagé avec l'Autorité ses résultats annuels 2022 et ses projections de trafic, de produits, d'actifs et de charges pour les exercices suivants.
65. Sur la base de ces éléments, l'Autorité relève que le ROCE du périmètre régulé de l'exercice 2022 s'est établi à + [15 - 20] % et que le point d'atterrissage pour 2023, estimé, à date, par la société ADL est également de + [15 - 20] %. Concernant 2024 et 2025, la société ADL anticipe des niveaux de ROCE du périmètre régulé, respectivement, de + [8 - 10] % et + [8 - 10] %, conduisant ainsi à un niveau de ROCE de + [8 - 10] % pour la période tarifaire 2024-2025.

---

<sup>16</sup> Pour établir le niveau de CMPC prévisionnel du périmètre régulé, la société ADL s'est appuyée sur une étude produite par un consultant externe.

66. L'Autorité considère que le niveau de ROCE du périmètre régulé estimé par l'exploitant pour la période tarifaire 2024-2025 est probablement sous-estimé, au regard des prévisions établies par la société ADL concernant *a minima* deux paramètres qui entrent dans la détermination du ROCE du périmètre régulé : (i) les prévisions de trafic et (ii) les prévisions d'investissements.
67. D'une part, s'agissant du trafic, l'exploitant prévoit une baisse de trafic entre l'année civile 2023 et l'année civile 2024 de près de [0 - 1] million de passagers, affectant principalement les faisceaux domestique et Schengen (lesquels représentent près de [60 - 70] % du trafic de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry).
68. Les prévisions de croissance établies pour 2024 par les grands organismes internationaux (ACI Europe, Eurocontrol et IATA), de même que l'offre programmée et communiquée début 2024 pour l'année en cours par les compagnies aériennes, apparaissent supérieures à la prévision de croissance globale retenue par la société ADL. Sur ces bases, et au regard de la structure du trafic de passagers de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry sur l'année 2023, la prévision de trafic de passagers pour l'année civile 2024 devrait être supérieure à 83 % du niveau de trafic de 2019. Ainsi, la prévision de trafic d'ADL pour l'année 2024 (représentant [80 - 90] % du niveau de trafic 2019) apparaît pessimiste au regard des prévisions de trafic communiquées par les usagers ainsi que des grandes tendances envisagées à l'horizon 2024 en matière de trafic aérien de passagers.
69. L'exploitant justifie cette approche, notamment, au regard de difficultés économiques de certaines compagnies et prend pour hypothèse une perte totale du trafic sur la période tarifaire pour ces compagnies. L'Autorité ne dispose pas d'éléments lui permettant d'étayer cette position qui, dans les faits, aboutit à faire porter tout le risque de défaillance sur les autres compagnies, alors même que l'exploitant conservera le bénéfice des écarts si cette hypothèse ne se vérifie pas ou si une partie du trafic se reporte.
70. D'autre part, s'agissant des prévisions d'investissements de l'exploitant, les niveaux d'investissements pris en compte dans le cadre du calcul de sa base d'actifs régulés pour les exercices 2024 et 2025 ne seront vraisemblablement pas atteints. En effet, l'Autorité constate qu'à l'instar des dernières années, y compris avant la crise sanitaire, la société ADL a systématiquement<sup>17</sup> réalisé un niveau d'investissements inférieur au niveau envisagé. Interrogé en audition sur ces écarts, notamment relatif à l'année 2023, l'exploitant a expliqué avoir effectué des changements dans la priorisation des programmes postérieurement à ceux établis en juillet 2022 et présentés en CoCoÉco en septembre 2022. Compte tenu de l'importance du programme d'investissements envisagé<sup>18</sup>, l'Autorité estime qu'à ce stade, rien ne permet d'affirmer que cette tendance à la sous-réalisation des investissements initialement prévus ne se poursuivra pas, en 2024 et en 2025.

#### **b. Sur le niveau de CMPC retenu par la société ADL**

71. La méthodologie de calcul du CMPC que l'Autorité met en œuvre en matière aéroportuaire a été récemment définie, dans sa décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 susvisée. Cette décision a été publiée le 4 décembre 2023, soit la veille de l'envoi par la société ADL de son dossier de consultation aux membres de la CoCoÉco. Ainsi, le calcul de CMPC de la société ADL a été réalisé avant la publication des lignes directrices de l'Autorité.

<sup>17</sup> A minima pour la période 2015 à 2019.

<sup>18</sup> Le montant total du programme d'investissements envisagé par la société ADL pour l'ensemble des deux exercices 2024 et 2025 représente le double du montant total d'investissements réalisés par la société ADL pour l'ensemble des quatre exercices 2019 à 2022.

72. Il résulte de l'instruction que le calcul de CMPC proposé par l'exploitant s'appuie sur *certaines* des méthodes présentées dans la consultation publique relative au calcul du CMPC applicable à l'homologation de tarifs des redevances aéroportuaires, menée par l'Autorité du 18 avril 2023 au 18 juin 2023<sup>19</sup>. À titre d'illustration, la méthodologie d'estimation du taux sans risque retenue par la société ADL suit celle présentée dans la consultation publique susmentionnée : le taux sans risque est défini comme l'addition (i) du rendement réel de long terme de dette sans risque issu des estimations historiques de l'étude DMS<sup>20</sup> pour la France et (ii) d'une inflation anticipée issue de la moyenne des prévisions d'inflation de long terme pour la France<sup>21</sup>.
73. L'Autorité relève toutefois que certaines des modalités de calcul utilisées par la société ADL, sur les propositions de son conseil externe, restent éloignées des propositions contenues dans le support de la consultation publique susmentionnée<sup>22</sup>. À titre d'illustration, et de manière non exhaustive :
- Premièrement, la société ADL retient l'utilisation exclusive d'une moyenne arithmétique (qui conduit, sur des séries identiques, à des chiffres plus élevés que la moyenne géométrique), alors que l'Autorité recommande de retenir la moyenne simple des moyennes géométrique et arithmétique de sorte à éviter d'introduire un biais, à la baisse ou à la hausse, dans les calculs de moyenne, selon la méthode utilisée<sup>23</sup> ;
  - Deuxièmement, la société ADL retient une prime de risque de marché calculée selon une approche prospective, alors que l'Autorité s'est toujours attachée à retenir des approches historiques, fondée sur des observations passées, par opposition aux approches prospectives, fondées sur des prévisions d'évolution, qui sont à la fois plus incertaines et ne permettent pas de rendre compte des conditions de financement des actifs historiques constituant l'essentiel de la base d'actifs régulés, notamment pour la détermination de la prime de risque de marché. En contexte régulé, l'Autorité privilégie ainsi des approches reposant sur des estimations historiques comme indiqué à plusieurs reprises dans ses précédents avis et décisions<sup>24</sup>. Par ailleurs, le taux de la prime de risque de marché retenu par l'exploitant, à hauteur de 8,2 %, semble très élevé pour le marché français, y compris au regard des primes de risque de marché pour la France estimées selon des approches prospectives par d'autres sources ;

---

<sup>19</sup> La consultation publique ouverte du 18 avril 2023 au 18 juin 2023 est publiée sur le site internet de l'Autorité.

<sup>20</sup> Les chercheurs Dimson, Marsh et Staunton (DMS) produisent des estimations qui sont publiées chaque année dans le *Crédit Suisse Global Equity Return Year Book*. Les estimations sont réalisées pour l'ensemble des pays développés, dont la France, à partir des rendements sur les marchés de chaque pays, observés depuis 1900 à aujourd'hui. Les estimations de l'étude DMS comptent parmi les sources de référence dans le contexte de la régulation.

<sup>21</sup> Point 79 de la consultation publique.

<sup>22</sup> Qui ont, par ailleurs, été reprises dans la décision n° 2023-052 susvisée.

<sup>23</sup> Cf. point 104 de l'avis du 17 février 2020 susvisé : l'Autorité suggère « de privilégier un milieu de fourchette déterminé à partir d'une moyenne simple de la moyenne arithmétique et de la moyenne géométrique ».

Cf. point 115 du support de la consultation publique de l'Autorité : « Dans le cadre des homologations tarifaires, de façon à obtenir une valeur cible de CMPC encadrée par des valeurs inférieure et supérieure plus resserrées, par là-même limitant les biais baissiers et haussiers, l'Autorité estime préférable de systématiquement retenir la moyenne simple des moyennes arithmétique et géométrique, pour calculer tant la borne inférieure que la borne supérieure de la Prm. Cette approche devra permettre de garantir un niveau cible de CMPC plus robuste ».

<sup>24</sup> Cf. point 49 de l'avis du 17 février 2020 susvisé : « Comme l'a exprimé la plus grande partie des répondants à la consultation publique, des approches purement prospectives, s'appuyant essentiellement sur des anticipations, sont trop subjectives et soumises à des biais trop importants pour être utilisées dans le cadre de la régulation des redevances aéroportuaires. ».

Cf. point 30 du support de la consultation publique : « Dans cet esprit, l'Autorité exclut notamment de revenir sur la mise en œuvre d'une approche historique, fondée sur des observations passées, par rapport à une approche prospective, fondée sur des prévisions d'évolution, pour la détermination des paramètres de calcul ».

Cf. point 100 du support de la consultation publique : « L'Autorité ne s'appuie pas sur les données prospectives relatives aux évolutions de la prime de risque de marché provenant de bureaux d'analyse financière spécialisés. Comme indiqué dans l'avis n° 2020-017 du 17 février 2020, celles-ci présentent une « forte volatilité, [un] fort degré de subjectivité, des biais d'optimisme, ou encore [un] manque de transparence relatif à leur élaboration ».

- Troisièmement, la société ADL calcule le paramètre bêta en s'appuyant sur quatre comparables (ADP, AENA, Francfort, Zurich) alors que l'Autorité s'appuie sur un échantillon plus profond de six comparables (ADP, AENA, Francfort, Zurich, Bologne, Vienne) qui paraît plus à même de représenter les risques aéroportuaires aux bornes du périmètre régulé des aéroports de Lyon. Ce choix introduit un biais haussier dans la détermination, par la société ADL, de son paramètre bêta ;
- Quatrièmement, la société ADL retient des prévisions d'inflation établies au dernier trimestre 2022<sup>25</sup> tenant compte de prévisions d'inflation pour l'année 2023 (dans un contexte où les niveaux et anticipations d'inflation étaient significativement élevés), alors que l'Autorité arrête ses calculs sur la base des données disponibles les plus récentes, six mois avant l'entrée en vigueur des tarifs, soit, au cas d'espèce, à fin octobre 2023.

74. À ce titre, l'impact cumulé de la correction des quatre éléments de divergence susmentionnés conduit à un CMPC inférieur de l'ordre de 250 points de base au niveau de CMPC retenu par la société ADL dans l'élaboration de sa proposition tarifaire.
75. En outre, en appliquant la méthodologie décrite dans la décision n° 2023-052 susvisée, le niveau de CMPC après impôt du périmètre régulé de la société ADL estimé par l'Autorité est compris dans une fourchette de valeurs allant de 3,6 % à 5,6 %, avec une valeur cible autour de 5 %.
76. Dans ces conditions, le niveau de CMPC retenu par l'exploitant est manifestement trop élevé.

#### **c. Conclusion sur l'appréciation de la rémunération des capitaux investis**

77. Au regard des éléments développés aux points 64 à 76, il apparaît donc que, tant le niveau de ROCE que le niveau de CMPC estimés par l'exploitant, prennent en considération des niveaux de risques qui semblent excessifs, conduisant, d'une part, à sous-estimer le ROCE prévisionnel, d'autre part, à surestimer le niveau de CMPC, aux bornes du périmètre régulé.
78. Par ailleurs, l'Autorité note que, pour justifier sa proposition tarifaire impliquant un gel tarifaire, l'exploitant avance que le ROCE moyen du périmètre régulé sur la période 2020-2022 était de 5 %, soit en deçà du niveau de CMPC moyen<sup>26</sup> sur cette même période.
79. À cet égard, l'Autorité relève, en premier lieu, que (i) le cadre de régulation applicable aux homologations annuelles implique, en principe, d'apprécier la juste rémunération sur un horizon annuel et que si cette appréciation devait être réalisée dans une perspective pluriannuelle, comme l'a relevé le Conseil d'État dans sa décision du 28 décembre 2021<sup>27</sup>, elle ne saurait en tout état de cause conduire à compenser des pertes passées par des tarifs applicables sur la période tarifaire objet de l'homologation et, en second lieu, que (ii) pour favoriser une perspective pluriannuelle, il est loisible à l'exploitant d'initier un processus d'élaboration de contrat de régulation économique, prévu à l'article L. 6325-2 du code des transports.
80. Enfin, et à titre purement indicatif, l'Autorité relève que, si l'on devait suivre la logique de l'exploitant, il suffirait d'ajouter une seule année<sup>28</sup> à la période qu'il retient pour que le niveau de ROCE moyen excède le niveau de CMPC moyen<sup>29</sup>, alors même que la crise sanitaire a substantiellement affecté le trafic aérien et que les tarifs ont évolué de façon modérée sur cette même période.

<sup>25</sup> La prévision d'inflation retenue par la société ADL est celle retenue dans le cadre de la consultation publique de l'Autorité ouverte du 18 avril 2023 au 18 juin 2023, à savoir une prévision d'inflation établie sur des données disponibles au dernier trimestre 2022.

<sup>26</sup> Lequel est établi sur la base des niveaux de CMPC estimés par l'exploitant.

<sup>27</sup> CE, 28 décembre 2021, req. 450025.

<sup>28</sup> Qu'il s'agisse de l'année 2019 ou de l'année 2023.

<sup>29</sup> Lequel est établi à partir des estimations de CMPC de l'exploitant, sur ces mêmes périodes.

## 2.4. Sur les autres conditions prévues à l'article L. 6327-2 du code des transports

81. Comme indiqué au point 25, lorsqu'elle est saisie pour homologation des tarifs de redevances aéroportuaires, l'Autorité s'assure, en application du II de l'article L.6327-2 du code des transports, du respect de plusieurs conditions cumulatives.
82. Au cas d'espèce, au regard des éléments exposés au paragraphe 2.3, l'Autorité constate que la proposition d'évolution tarifaire de la société ADL ne respecte pas la condition de juste rémunération des capitaux investis, fixée au dernier alinéa du II de l'article précité.
83. Le non-respect de cette condition justifiant, à lui seul, une opposition aux tarifs des redevances aéroportuaires et à leurs modulations, il n'apparaît pas nécessaire d'apprécier le respect des autres conditions<sup>30</sup> compte tenu de l'urgence à rétablir un niveau de tarifs qui ne soit pas excessif, dans le contexte rappelé aux points 30 à 32.

## 2.5. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

84. 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.
85. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019 précitée, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
86. Comme indiqué au point 41, la société ADL propose une hausse des tarifs de 69 centimes à 76 centimes par passager pour les compagnies dont le taux de notification est supérieur ou égal à 60 %, soit une hausse de +10 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur et une modification des catégories tarifaires de la modulation appliquée aux tarifs de cette redevance.
87. Cette proposition intervient dans un contexte d'augmentation continue du taux de prestation d'assistance aux PHMR<sup>31</sup>, contribuant à la hausse des coûts des prestations y afférentes. Par ailleurs, l'Autorité relève que la société ADL anticipe une hausse des coûts par prestation en 2024, qu'elle justifie notamment par une hausse du coût de la sous-traitance.
88. Pour autant, l'Autorité constate que, malgré les augmentations tarifaires proposées, pour la période tarifaire 2024-2025, le produit de la redevance destinée à financer l'assistance aux PHMR reste inférieur aux coûts de cette dernière.
89. Par conséquent, 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.
90. Au regard de ces éléments, les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

---

<sup>30</sup> À savoir les conditions relatives (i) au produit global des redevances et (ii) aux règles générales applicables aux redevances.

<sup>31</sup> C'est-à-dire du nombre de prestations d'assistance aux PHMR réalisé par rapport au nombre total de passagers.



## DÉCIDE

L'Autorité s'oppose aux tarifs des redevances aéroportuaires et à leurs modulations applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 30 avril 2025.

Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite applicables à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> mai 2024 au 30 avril 2025 sont homologués.

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

*L'Autorité a adopté la présente décision le 25 janvier 2024.*

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

Le président

Thierry Guimbaud