

Décision n° 2024-081 du 24 octobre 2024

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2025

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 Bâle-Mulhouse pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 par l'établissement public EuroAirport (ci-après l'« EuroAirport »), le 30 septembre 2024, 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 la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 4 juillet 1949 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-1, L. 6327-1, L. 6327-2, R. 6324-1 à R. 6324-7 et R. 6325-1 et suivants ;

Vu le protocole d'accord entre la direction générale de l'aviation civile (DGAC) et l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) relatif à la fixation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 10 août 2020 ;

Vu la convention relative à l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 13 décembre 2019, conclue entre l'Autorité et l'OFAC ;

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, modifié ;

Vu l'arrêté du 23 mai 2024 modifié relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes ;

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° 2022-079 du 27 octobre 2022 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2023 ;

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 de l'Autorité n° 2023-051 du 26 octobre 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2024 ;

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 la demande d'avis adressée le 30 septembre 2024 par l'EuroAirport 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 le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de l'établissement public EuroAirport et de la société easyJet le 14 octobre 2024 ;

Après en avoir délibéré le 24 octobre 2024 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

1. CONTEXTE

1.1. Faits et procédure

1.1.1. L'établissement public EuroAirport

1. La gestion de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est assurée par EuroAirport, établissement public binational créé par une convention conclue à Berne le 4 juillet 1949 entre le gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse, ratifiée en vertu de la loi n° 50-889 du 1^{er} août 1950 et publiée au Journal officiel de la République française par décret n° 53-537 du 13 mai 1953 portant publication de la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim (ci-après « la convention de 1949 »).
2. La France et la Suisse sont représentées au conseil d'administration de l'EuroAirport. Pour la France, la DGAC assure la tutelle de l'établissement public en vertu de l'article 6 du décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 modifié portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour la Suisse, l'OFAC assure cette mission.
3. En 2023, l'aéroport de Bâle-Mulhouse a accueilli 8,1 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 9,1 millions de passagers de 2019, à une baisse de -11,0 %. En 2023, [80 – 90] % des passagers sont des passagers de compagnies décollant ou atterrissant sous droits de trafic suisses et [10 – 20] % sont des passagers de compagnies décollant ou atterrissant sous droits de trafic français.

1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025

4. L'EuroAirport a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 30 septembre 2024, qui a été déclaré recevable le même jour. En parallèle, l'EuroAirport a saisi l'OFAC pour homologation de ces tarifs sur cette même période.
5. En application de l'article R. 6325-29 du code des transports, l'EuroAirport a rendu publique sa proposition tarifaire le 30 septembre 2024.
6. Conformément à l'article R. 6325-27 du même code, la DGCCRF a reçu, le 30 septembre 2024, la proposition tarifaire de l'EuroAirport. 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 européenne¹, 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. L'aéroport de Bâle-Mulhouse, situé sur le territoire français, entre dans le champ d'application de la directive 2009/12/CE.
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^{er} 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.

¹ Devenu Traité sur l'Union européenne.

b. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

13. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 prévoit que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifique due aux personnes handicapées et à mobilité réduite (ci-après « PHMR »), percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.
14. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport, en coopération avec ses usagers, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un ou de toute autre entité appropriée. L'entité gestionnaire tient une comptabilité séparée respectivement pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux PHMR et pour ses autres activités. Elle met à la disposition des usagers de l'aéroport un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne cette assistance.
15. L'article 6 du règlement prévoit que le transporteur aérien ayant lui-même reçu une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol communique cette information à l'entité gestionnaire des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol. Dans tous les autres cas, il communique ces informations « *dès que possible* ».

1.2.2. La convention de 1949

16. La convention de 1949 prévoit, en son article 6, que « *la législation et la réglementation françaises sont seules applicables dans l'enceinte de l'aéroport, sauf dérogations expresses apportées à ce principe par la présente convention et ses annexes* ».
17. Pour ce qui concerne les tarifs des redevances aéroportuaires, la convention de 1949 prévoit que le conseil d'administration de l'établissement public gestionnaire de l'aéroport fixe les tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport. La décision du conseil d'administration est soumise à la ratification des autorités compétentes françaises et suisses, dans les conditions de l'article 13 des statuts annexés à ladite convention. Cet article 13 prévoit que « *doivent être soumises à la ratification des autorités compétentes françaises et suisses, lorsqu'elles n'ont pas, au cours des délibérations, obtenu l'accord des administrateurs chargés de représenter ces autorités au sein du Conseil d'administration, les décisions portant sur : [...] [les] conditions d'usage et tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport pour les équipements concédés, autorisés ou exploités* ».

1.2.3. Le protocole DGAC-OFAC du 10 août 2020 et la convention OFAC-ART du 13 décembre 2019

18. Considérant la situation particulière de l'établissement public binational EuroAirport qui nécessiterait un régime spécifique pour la mise en œuvre de la directive 2009/12/CE susvisée, la DGAC et l'OFAC ont conclu un protocole d'accord relatif à la fixation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (ci-après le « protocole DGAC-OFAC »). La dernière version de ce protocole, a été signée le 10 août 2020.

19. Ce protocole établit les procédures de fixation, par l'EuroAirport, des tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur l'aéroport, en cohérence avec les règles en vigueur en France et en Suisse. Il définit les services publics aéroportuaires pouvant donner lieu à des redevances, encadre les modalités de calcul des tarifs des redevances, prévoit la consultation des usagers à travers le comité d'information et de consultation des usagers de l'aéroport (ci-après le « COMUSA ») et fixe les délais dans lesquels l'exploitant de l'aéroport notifie, pour homologation, les tarifs des redevances qu'il envisage de mettre en place pour la prochaine période tarifaire. Cette notification est faite auprès des deux autorités de supervision indépendantes au sens de la directive 2009/12/CE : l'Autorité pour la France et l'OFAC pour la Suisse. Il prévoit également les modalités de fixation des redevances par le Comité de direction Finances, lequel est une émanation du conseil d'administration de l'EuroAirport. Ce protocole a fait l'objet d'un avis du conseil d'administration de l'EuroAirport.
20. Le 13 décembre 2019, l'OFAC et l'Autorité ont signé une convention relative à l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (ci-après « convention OFAC-ART »). Cette convention précise le rôle respectif de chaque autorité de supervision indépendante pour l'homologation des tarifs des redevances qui lui sont soumis : « *chaque autorité veille, pour ce qui la concerne, à la bonne application de la directive 2009/12/CE et de tout autre acte législatif ou réglementaire pris pour sa transposition* » en droit national.
21. La procédure d'homologation prévue par la convention OFAC-ART est la suivante : en l'absence d'opposition expresse de l'une ou des deux autorités de supervision indépendantes dans le délai d'un mois suivant leur notification par l'exploitant de l'aéroport, les tarifs sont homologués. En cas d'opposition d'une au moins des deux ASI dans ce délai, l'EuroAirport notifie une nouvelle proposition dans un délai d'un mois.
22. Les tarifs homologués sont exécutoires au plus tôt un mois après leur publication par l'EuroAirport.

1.2.4. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

23. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que les services publics aéroportuaires (ci-après « 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.
24. 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 ».

25. 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 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* ».
26. 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

27. 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.
28. 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.
29. À cet égard, l'article 4 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé, prévoit que le périmètre régulé de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse recouvre l'ensemble des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports.
30. En application de l'article 11 de l'arrêté précité, les profits dégagés par l'ensemble des activités de l'exploitant sont pris en compte pour la fixation des tarifs des redevances, à l'exception des activités d'assistance en escale², des activités de production de carburant et d'hydrogène³, des activités relatives aux énergies renouvelables⁴, de certaines activités exercées en zone industrielle⁵ et des activités relevant de la taxe d'aéroport⁶, de la redevance bruit⁷ et de la contribution spécifique Bâle-Mulhouse⁸.

² Autres que celles mentionnées par l'arrêté du 25 juillet 2013 fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

³ Des activités de production permettant d'atteindre les objectifs définis à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2405 du parlement européen et du conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur aérien durable (« *ReFuelEU Aviation* »).

⁴ Des activités de production, de transformation, de stockage et de distribution d'énergie renouvelable au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou d'énergie nucléaire, destinées à des activités étrangères aux services publics aéroportuaires.

⁵ Des locations privatives de terrains nus, de hangars, de bureaux et d'aires de stationnement et de circulation au sol des aéronefs, des prestations industrielles et des parkings abonnés associés.

⁶ Perçue en application de la décision du conseil d'administration de l'aéroport du 18 juin 1999.

⁷ Perçue en application de la décision du conseil d'administration de l'aéroport du 24 septembre 2004.

⁸ Perçue en application de l'article L. 422-26 du code des impositions sur les biens et services.

c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

31. Aux termes de l'article L. 6327-1 du code des transports, l'Autorité est compétente pour homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnés à l'article L. 6325-1 du même code et leurs modulations concernant « *les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les aérodromes faisant partie d'un système d'aérodromes au sens de l'article L. 6325-1 précité comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
32. La procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires est prévue aux articles R. 6325-17 et suivants du code des transports : les tarifs des redevances et, le cas échéant, leurs modulations, sont fixés par l'exploitant de l'aérodrome, après consultation des usagers et notification à l'autorité compétente pour homologation. Pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse, en application de de l'article R. 6324-5 du code des transports, cette notification doit être réalisée trois mois au moins avant le début de la nouvelle période tarifaire.
33. Les stipulations du protocole DGAC–OFAC et de la convention OFAC–ART prévoient un dispositif de coordination des deux autorités de supervision indépendantes concernant l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.
34. L'Autorité dispose d'un délai d'un mois, conformément à l'article R. 6324-6 du code des transports, 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 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 elle ne s'y oppose pas, et sous réserve de leur ratification par l'autorité compétente de la Confédération suisse, 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

35. 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 et qu'ils sont non discriminatoires ;*
 - *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, que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée.*».

36. Par une décision du 28 janvier 2021 susvisée, le Conseil d'État a rappelé que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile, conformément aux objectifs de la directive 2009/12/CE susvisée, impliquaient l'intervention des usagers des aéroports, d'une part, et celle de l'Autorité, d'autre part, dans la détermination des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé par les exploitants aéroportuaires.
37. 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*.
38. 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.
39. 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^{er} septembre 2022.

1.3. La période tarifaire antérieure

40. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à ce jour sont ceux homologués par la décision n° 2022-079 du 27 octobre 2022 de l'Autorité, ainsi que par l'OFAC, pour la période du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2023.
41. Par sa décision n° 2023-051 du 26 octobre 2023, l'Autorité s'est opposée à la précédente demande d'homologation pour des tarifs applicables à compter du 1^{er} janvier 2024, à l'exception des tarifs de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, aux motifs qu'elle était susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé et que la modulation passager pour la création de nouvelles liaisons régulières passagers ne satisfaisait pas aux exigences de transparence et d'objectivité prévues par le cadre réglementaire.
42. À la suite de cette décision, l'EuroAirport n'a pas notifié de nouvelle proposition tarifaire à l'Autorité, se situant dans le cadre d'une « année blanche »⁹, en application de l'article R. 6325-35 du code des transports. Ainsi, les tarifs en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2023 ont été reconduits au-delà du 31 décembre 2023 et sont toujours appliqués à ce jour.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025

43. L'EuroAirport a saisi l'Autorité le 30 septembre 2024 d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 (ci-après « période tarifaire 2025 »), établie sur la base des périmètres d'activités prévue par l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé. Cette grille est identique à celle qui a été soumise au COMUSA, le 11 septembre 2024.

⁹ Appellation utilisée par le rapporteur public dans ses conclusions sous une décision du Conseil d'État du 28 décembre 2018, *International Air Transport Association (IATA)*, n° 419314, pour désigner l'« année sans tarifs homologués, où s'appliquent les tarifs antérieurs ».

44. La grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité comprend 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 tarifaire

45. L'EuroAirport prévoit, dans sa proposition tarifaire pour 2025, deux évolutions par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur, telle qu'homologuée par l'Autorité dans sa décision n° 2022-079 susvisée :
- d'une part, l'introduction d'une nouvelle redevance accessoire pour l'usage de déposes-bagages automatisés (« DBA » ci-après) ;
 - d'autre part, une adaptation de la structure de la redevance d'atterrissage en fusionnant les catégories des avions dont la masse maximale au décollage est comprise entre 25 et 100 tonnes (auparavant séparées entre 25 – 50 tonnes et 50 – 100 tonnes).
46. S'agissant des modulations tarifaires, l'EuroAirport propose :
- de reconduire à l'identique cinq modulations tarifaires sur les huit actuellement en vigueur : (i) la modulation acoustique et horaire de la redevance d'atterrissage, (ii) la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction de la classe d'émission gazeuse, (iii) la modulation de la redevance d'atterrissage pour reprise ou création de lignes régulières passagers, (iv) la modulation de la redevance d'atterrissage pour création de nouvelles destinations fret tout cargo et (v) la modulation de la redevance passager en fonction du nombre moyen de passagers embarqués ;
 - d'apporter des modifications aux trois autres modulations tarifaires actuellement en vigueur :
 - o d'une part, en réactualisant le cadre de la modulation de la redevance passager dite « fidélité » selon le volume total de passagers ;
 - o d'autre part, en faisant évoluer les conditions d'application (i) de la modulation de la redevance d'atterrissage pour développement de lignes déjà existantes fret tout cargo et (ii) de la modulation de la redevance passagers pour création de nouvelles liaisons régulières passagers ;
 - d'introduire une nouvelle modulation sur la redevance d'atterrissage en raison de la fermeture de la piste prévue en 2026.

1.4.2. En ce qui concerne les hypothèses retenues

47. Le caractère binational de l'EuroAirport conduit à l'existence de deux zones douanières impliquant un encaissement de recettes en euros et en francs suisses en fonction du droit de trafic choisi par les compagnies aériennes. À cet égard, l'aéroport a institué, pour l'établissement de ses tarifs, un taux de conversion euro / franc suisse prédéterminé, basé sur la parité de pouvoir d'achat des prix à la production (ci-après « PPA ») et fixé annuellement. Ce taux est de 0,98 franc suisse pour 1 euro dans la proposition de l'exploitant pour la période tarifaire soumise à homologation, contre un taux de 1 franc suisse pour 1 euro retenu en 2022 pour construire les tarifs actuellement en vigueur.

48. Par ailleurs, pour l'établissement de ses prévisions financières, l'EuroAirport utilise un taux de change euro / franc suisse prévisionnel différent du taux PPA mentionné ci-dessus. Pour l'année 2025, ce taux est de [0,92 – 1,01] franc suisse pour 1 euro.

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

49. L'EuroAirport propose une baisse tarifaire différenciée des redevances SPA.
50. Cette baisse se décompose comme suit :
- une baisse de -8 % de la redevance passagers en euros ;
 - une baisse de -8 % de la redevance bagage en euros ;
 - une hausse de +4,4 % de la redevance de passage¹⁰ ;
 - un gel des tarifs en euros des autres redevances.
51. Eu égard à l'évolution de la PPA évoquée au point 47, cette évolution est de -10 % en francs suisses pour la redevance passagers ainsi que pour la redevance bagage, et de -2 % pour l'ensemble des autres redevances libellées en francs suisses.
52. En ce qui concerne la redevance PHMR, l'EuroAirport propose une baisse de -1 % du tarif hors majoration de la redevance en euros, et de -2 % du tarif libellé en francs suisses (correspondant à une baisse du tarifaire unitaire de 1 centime d'euro et de 2 centimes de franc suisse).

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

53. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, l'EuroAirport prévoit, sur la plateforme de Bâle-Mulhouse, un trafic de 9,2 millions de passagers pour 2025, correspondant au niveau de trafic de référence réalisé en 2019. Il résulte de ces prévisions, pour 2025, un niveau des produits des redevances aéroportuaires soumises à l'homologation de l'Autorité de 45,0 millions d'euros (nouveau périmètre régulé) et un niveau des produits issus des activités relevant du périmètre non régulé contributif de près de 73,7 millions d'euros (activités non aéronautiques de l'ancien périmètre régulé). Sur le périmètre régulé et pour la période tarifaire soumise à l'homologation, le taux de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE ») est ainsi estimé par l'EuroAirport à +5,0 % et le niveau de coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à 5,0 %.

¹⁰ La redevance de passage est uniquement perçue en euros.

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

54. 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 »*.
55. Les articles R. 6324-1 et suivants du code des transports prévoient certaines adaptations propres à l'aéroport de Bâle-Mulhouse en ce qui concerne la consultation des usagers.
56. En particulier, la consultation des usagers se fait dans le cadre du comité d'information et de consultation des usagers de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (« COMUSA ») et non d'une commission consultative économique, conformément à l'article R. 6324-2 du code des transports, lequel est créé par délibération du conseil d'administration de l'EuroAirport, et dont la composition et le mode de fonctionnement sont précisés par un règlement, modifié en dernier lieu par une délibération du conseil d'administration de l'EuroAirport en date du 22 octobre 2021.
57. Aux termes de ce règlement, la consultation du COMUSA a pour objet de recueillir l'avis des usagers de l'aéroport de Bâle-Mulhouse sur les modalités d'établissement et d'application des redevances aéroportuaires pour services rendus, ainsi que sur les programmes d'investissement. Il est composé, pour les usagers, d'un représentant de chaque transporteur aérien présent sur l'aéroport, de chaque organisation professionnelle dûment mandatée, de chaque société d'assistance en escale et, pour l'exploitant, du directeur de l'aéroport, du directeur adjoint et du chef du département finances. Les représentants des tutelles française et suisse sont également conviés aux séances du COMUSA.
58. L'EuroAirport a réuni le COMUSA le 11 septembre 2024, dans les délais requis. Le délai de convocation de ses membres fixé par l'article 6 du l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé a été respecté.
59. Par ailleurs, par dérogation à l'article R. 6325-61 du code des transports¹¹, l'avis du COMUSA ne donne pas lieu à un vote formel des usagers sur les propositions tarifaires. Néanmoins, le procès-verbal de la réunion du COMUSA fait apparaître que les usagers de l'aérodrome n'ont pas formulé d'opposition à la proposition tarifaire qui leur a été soumise.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

60. 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 »*.

¹¹ En application de l'article R. 6324-3 du code des transports.

61. 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 mentionnés au second alinéa de l'article R. 6325-13 et à l'article R. 6325-16 du code des transports¹² ;
 - des informations sur les résultats et les prévisions de trafic ;
 - des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances ;
 - des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement.
62. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé, doivent être fournis aux membres du COMUSA préalablement à la réunion du comité. Cet arrêté précise, par ailleurs les délais à respecter pour la transmission préalable des informations.
63. Il ressort des éléments du dossier que les membres du COMUSA ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires.
64. Néanmoins, en ce qui concerne la nouvelle modulation de la redevance d'atterrissage, les indicateurs de suivi dont la transmission est pourtant prescrite par l'article R. 6325-16 du code des transports n'ont pas été communiqués aux usagers, que ce soit en amont ou lors de la présentation du COMUSA, sans que cela ait donné lieu à des interrogations ou demandes de précisions de la part de ces derniers. Les indicateurs ont été ensuite communiqués à l'Autorité lors de la saisine.
65. Si cette carence, qui n'a pas eu pour effet de priver les usagers d'une garantie ou d'influer sur le sens de la décision prise tant par l'EuroAirport que par l'Autorité, n'est pas de nature à entacher d'irrégularité la consultation des usagers, l'Autorité demande à l'EuroAirport, dès la prochaine demande d'homologation, de veiller à transmettre aux usagers ces indicateurs.
66. En outre, pour faire suite à la recommandation de l'Autorité dans sa décision n° 2023-051 susvisée, l'EuroAirport a :
- enrichi les éléments transmis à ses usagers en communiquant des informations financières plus précises s'agissant des activités extra-aéronautiques. En particulier, pour les deux derniers exercices réalisés (2022 et 2023), l'EuroAirport a présenté, sur la base des périmètres alors applicables, des informations relatives aux chiffres d'affaires, aux catégories de charges et aux résultats opérationnels des activités aéronautiques et du périmètre régulé, ce qui permet d'en déduire par différence, celles des activités extra-aéronautiques ;
 - pour l'exercice 2024 en cours et pour la période tarifaire 2025, présenté des tableaux chiffrés détaillant les chiffres d'affaires, les catégories de charges et les résultats opérationnels des activités extra-aéronautiques ;

¹² 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, 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).

- complété le document relatif à ses règles de répartition des actifs, des produits et des charges avec la présentation de quatre diagrammes présentant, pour le dernier exercice réalisé, la répartition en pourcentage du chiffre d'affaires, des charges de personnel, des charges d'exploitation et de la base d'actifs entre le périmètre des activités aéronautiques, le périmètre des activités extra-aéronautiques et les activités hors du périmètre régulé.
67. L'Autorité relève cet effort de transparence et invite l'EuroAirport à poursuivre l'amélioration du niveau de détail des données financières des activités extra-aéronautiques. L'Autorité rappelle à cet égard que la modification de l'étendue du périmètre régulé, en application de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé, ne peut avoir pour effet de réduire le niveau des informations communiquées aux usagers au titre des éléments de base déterminant les tarifs des redevances, notamment eu égard au caractère contributif à la couverture des coûts des services publics aéroportuaires de certaines activités extra-aéronautiques.
68. L'Autorité relève, par ailleurs, que certains usagers ont exprimé le souhait de disposer de données plus précises en ce qui concerne la présentation des projets d'investissements. Ils réclament, notamment, une présentation distincte des investissements affectant le périmètre régulé ainsi que des éléments permettant d'analyser l'impact de chaque investissement sur la base d'actifs régulés.
69. Face à ces demandes, l'EuroAirport s'est engagé à améliorer la présentation de ses investissements en ce sens lors de la prochaine consultation des usagers. L'Autorité encourage cette initiative, qui devrait contribuer à renforcer la transparence et la qualité des informations partagées en matière d'investissements, afin de permettre aux usagers de mieux appréhender les impacts des investissements proposés sur le niveau des tarifs des redevances.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

70. Conformément aux articles R. 6325-3 et suivants et R. 6325-27 et suivants du code des transports, l'analyse de l'Autorité porte sur les redevances principales, accessoires et leurs modulations, ainsi que sur la redevance d'assistance fournie aux PHMR.
71. Sont en particulier exclues du champ de contrôle de l'Autorité, en application de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé et de l'article R. 6325-27 du code des transports, la taxe d'aéroport, les redevances relatives aux prestations d'assistance en escale et les redevances accessoires correspondant à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers et qui peuvent être fixées contractuellement entre le gestionnaire d'aéroport et les compagnies aériennes.

2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

a. Sur la création de la redevance pour l'usage de déposes-bagages automatisées

72. Comme mentionné au point 45 l'EuroAirport propose d'introduire une nouvelle redevance en contrepartie de l'usage de déposes-bagages automatisées.
73. L'EuroAirport propose d'appliquer un tarif par bagage passant par ces installations, acquitté par l'ensemble des compagnies utilisatrices, applicable à compter du 1^{er} janvier 2025. L'usage de cette installation correspond à un service public aéroportuaire au sens de l'article R. 6325-1 du code des transports.

74. Le tarif de la redevance proposé par l'EuroAirport¹³ ne conduit pas à une sur-couverture¹⁴ des coûts relatifs à l'équipement et à l'utilisation des postes équipés au cours de la période tarifaire 2025¹⁵.
75. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que la mise en place et le montant de cette redevance sont conformes aux principes généraux applicables aux redevances.

b. Sur la redevance d'atterrissage

76. Dans sa décision n° 2023-051 du 26 octobre 2023, l'Autorité indiquait que les travaux réalisés par l'exploitant sur la structure de la redevance d'atterrissage – introduisant des effets de seuils pour les aéronefs de plus de 50 et 100 tonnes – devaient être poursuivis, afin de prendre en compte de façon plus fine les spécificités de la flotte atterrissant à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.
77. Conformément à cette recommandation, l'exploitant a fourni une analyse détaillée prenant en compte les effets d'usure de la piste en fonction du poids des aéronefs et des caractéristiques évoquées dans la décision susmentionnée (à savoir la pression de gonflage des pneus et le nombre de roues) ainsi qu'un état complet de la flotte atterrissant à l'aéroport de Bâle-Mulhouse en fonction de ces caractéristiques.
78. Il ressort de l'analyse qu'une distinction entre les aéronefs dont la masse maximale au décollage est comprise entre 25 et 50 tonnes, d'une part, et entre 50 et 100 tonnes, d'autre part, n'était pas justifiée. Au contraire, pour les aéronefs de plus de 100 tonnes, l'analyse révèle un véritable effet de seuil conduisant à un impact sur l'usure de la piste plus important que pour les aéronefs de poids inférieur. En conséquence, l'EuroAirport a révisé la structure tarifaire de la redevance d'atterrissage comme exposé au point 45, déterminant trois groupes : (i) les aéronefs de masse maximale au décollage comprise entre 6 et 25 tonnes, (ii) ceux de masse maximale au décollage comprise entre 25 et 100 tonnes et (iii) ceux de plus de 100 tonnes.
79. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que la modification de la structure de la redevance d'atterrissage est conforme aux principes généraux applicables aux redevances.

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

a. Sur la modulation de la redevance atterrissage en raison de la fermeture de la piste en 2026

80. Comme exposé au point 46, en raison de la fermeture de la piste principale de l'aéroport pour travaux prévue au printemps 2026 et compte tenu de l'impact économique pour les usagers découlant de celle-ci, l'EuroAirport propose l'introduction d'une nouvelle modulation de la redevance d'atterrissage. L'objectif poursuivi par cette nouvelle mesure est de conserver durablement la fréquence du trafic aérien de l'aérodrome, notamment en raison de l'intervalle rapproché entre les travaux envisagés et la période estivale de l'année 2026, par l'introduction d'une réduction de la redevance d'atterrissage incitant au maintien du trafic avant la fermeture de la piste et à une reprise des trafics sur l'aéroport dès sa réouverture.

¹³ De 0,51 euro par bagage départ pour les opérations sous autorisation de service France et de 0,50 franc suisse par bagage départ pour les opérations sous autorisation de service Suisse.

¹⁴ Le taux de couverture prévisionnel 2025 de la redevance est de l'ordre de 40 – 60 %.

¹⁵ Au regard des projections du nombre de bagages devant être traités par les déposes-bagages automatisées.

81. La modulation proposée par l'EuroAirport doit ainsi être mise en œuvre en deux phases.
- La première prévoit une réduction de la redevance d'atterrissage sur le deuxième semestre 2025, soit du 1^{er} juillet au 31 décembre 2025, reposant sur un seuil plancher correspondant au tonnage atterri. Cette réduction est soumise à l'homologation de l'Autorité dans le cadre de la présente saisine ;
 - La seconde prévoirait une reconduction de la réduction, sous condition de maintien du tonnage atterri, sur le premier semestre 2026, soit du 1^{er} janvier au 30 juin 2026, et devrait être soumise à l'homologation de l'Autorité pour la prochaine période tarifaire.
82. La modulation est réservée aux compagnies opérant des vols commerciaux. En outre, si une compagnie peut continuer à opérer depuis la piste sécante de l'aéroport pendant la fermeture, le tonnage atterri durant cette période sera déduit du tonnage atterri éligible à la modulation tarifaire en 2026.
83. L'Autorité rappelle qu'en application de l'article 3 de la directive 2009/12/CE et des articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports, toute modulation doit être déterminée dans des conditions objectives, transparentes, non discriminatoires et pertinentes. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de la modulation doivent être proportionnées à l'objectif d'intérêt général poursuivi, parmi ceux mentionnés à l'article R. 6325-15 du code des transports (réduction ou compensation des atteintes à l'environnement, amélioration de l'utilisation des infrastructures, incitation à la création de nouvelles liaisons, réponse à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire).
84. En premier lieu, l'Autorité observe que la modulation a pour objectif de conserver le trafic aérien de l'aérodrome dans les mois précédant les travaux et dès la réouverture de la piste, prévue en mai 2026, ce qui permet d'améliorer l'utilisation des infrastructures, qui constitue bien l'un des objectifs d'intérêt général mentionnés à l'article R. 6325-15 du code des transports.
85. En deuxième lieu, l'Autorité relève que les conditions d'éligibilité à la nouvelle modulation ont été déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, conformément à l'article R. 6325-14 du code des transports.
86. En troisième lieu, l'Autorité note que la modulation du montant de la redevance est bien limitée. En effet, si la baisse des redevances est comprise entre [30 – 40] % et [40 – 50] % pour les avions de plus de 20 tonnes¹⁶, elle est limitée à 6 mois sur la période tarifaire 2025, pour un montant estimé à [...], ce qui correspond à une baisse globale d'environ [20 – 30] % du montant de la redevance d'atterrissage sur la période tarifaire soumise à homologation.
87. En quatrième lieu, l'Autorité note que l'amplitude et la durée de la modulation sont bien proportionnées à l'objectif d'intérêt général poursuivi. En effet :
- D'une part, l'Autorité note que la perte de chiffre d'affaires sur la période de fermeture de la piste est estimée à [...]. Le dimensionnement d'une modulation suffisamment incitative au maintien et à la reprise du trafic est donc particulièrement important pour l'exploitant. Au regard de la structure moyenne des coûts et revenus des compagnies aériennes, il apparaît que l'amplitude proposée par l'EuroAirport est proportionnée ;

¹⁶ La baisse du montant de la redevance est plus faible pour les avions de moins de 20 tonnes puisque proportionnellement, la redevance d'atterrissage est plus élevée.

- D'autre part, cette modulation est conçue pour n'être appliquée que sur douze mois, répartis sur deux périodes tarifaires (deux fois six mois), intégrant et encadrant la durée des travaux prévus sur la piste principale. De fait, le caractère proportionné de la durée est respecté.

88. En tout état de cause, l'Autorité recommande à l'exploitant, de réaliser une évaluation à mi-parcours de la modulation, fondée sur les indicateurs de suivi communiqués à l'Autorité dans le dossier de saisine, de façon à estimer, sur la base des trafics prévisionnels qui seront déclarés à l'été 2025, si la modulation est effectivement suffisamment incitative.
89. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que la mise en place et le montant de la nouvelle modulation proposée par l'EuroAirport sont conformes au cadre juridique en vigueur.

b. Sur la modulation « fidélité »

90. Comme exposé au point 46, l'EuroAirport propose de modifier de façon substantielle la modulation « fidélité ».
91. Jusqu'à présent, la grille tarifaire prévoyait la possibilité, pour les compagnies aériennes, de signer un accord contractuel avec l'exploitant, prévoyant un engagement de leur part à réaliser un certain volume de trafic en contrepartie duquel elles bénéficiaient d'un abattement sur la redevance passager, décrit dans le contrat.
92. À compter de la période tarifaire 2025, l'ensemble du dispositif de la modulation est explicité dans la grille tarifaire et la mise en œuvre de cette modulation repose sur un engagement unilatéral des compagnies en fonction des prévisions de trafic réalisées par l'EuroAirport. La nouvelle modulation précise ainsi que l'engagement de la compagnie ne peut être inférieur à 95 % des prévisions de l'EuroAirport, modulo une tolérance de 1,2 qui détermine le volume maximal sur lequel s'appliquera la réduction¹⁷. L'Autorité relève par ailleurs que, par rapport aux contrats actuellement en vigueur, le montant de l'abattement sur la redevance passager n'évolue qu'à la marge compte tenu du taux PPA, la durée d'engagement (soit trois ans) n'évolue pas et les conditions de rupture de l'engagement sont légèrement renforcées. Les cinq compagnies aériennes bénéficiaires de la modulation pour l'année 2024 ont la possibilité de renouveler leur engagement dans des conditions identiques à celles proposées aux nouveaux adhérents.
93. S'agissant de l'objectif d'intérêt général poursuivi par la modulation, l'Autorité constate que la modulation « fidélité » permet de maintenir un trafic stable et de fidéliser les usagers, concourant à l'objectif d'intérêt général d'amélioration d'utilisation des infrastructures visé à l'article R. 6325-15 du code des transports.
94. En ce qui concerne les modalités de souscription et d'application de la modulation « fidélité », l'Autorité constate qu'elles ont été définies à partir de données établies et s'appliquent de manière uniforme à tous les usagers signataires des engagements. Ainsi, l'Autorité relève que celles-ci ont été déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, conformément à l'article R. 6325-14 du code des transports.

¹⁷ Par exemple, si l'EuroAirport prévoit un volume de 100, la compagnie peut s'engager sur un volume minimal de $95/1,2 = 79$ et ne bénéficiera de la réduction prévue que sur les trafics compris entre 79 et 95. Au contraire, si la compagnie s'engage sur 100, elle bénéficiera de la réduction sur des trafics compris entre 100 et 120. Au-delà de ce volume plafond, la redevance passager s'applique sans réduction.

95. S'agissant de l'appréciation du caractère limité et proportionné, en amplitude et durée, de la modulation, l'Autorité relève que les nouvelles conditions d'application sont similaires à celles actuellement en vigueur et, partant, qu'elles continuent de satisfaire ce critère. À cet effet, l'Autorité considère que cette modulation, qui correspond à une clause de partage du risque trafic entre l'exploitant et la compagnie aérienne qui souhaite en bénéficier, est proportionnée à l'objectif d'intérêt général poursuivi.
96. Dès lors, compte tenu des éléments précédemment évoqués, l'Autorité considère que la modulation « fidélité », telle que proposée pour la période tarifaire 2025, est conforme au cadre juridique en vigueur, et constitue une évolution favorable en tant qu'elle renforce le caractère transparent et non discriminatoire de cette modulation.

c. Sur les autres modulations tarifaires

97. Comme exposé au point 46, l'EuroAirport propose de reconduire la modulation de la redevance d'atterrissage pour développement de lignes déjà existantes fret tout cargo, en procédant à une modification des conditions d'application. Alors que la grille tarifaire actuellement en vigueur prévoit l'application d'un coefficient de modulation au tarif de la redevance d'atterrissage pour tout transporteur aérien qui opère des fréquences supplémentaires sur une destination fret tout cargo déjà existante, sous condition d'une augmentation du tonnage atterri annuel et en fonction de l'heure de la rotation, l'EuroAirport propose d'avancer d'une heure chacune des trois tranches horaires prévues dans la grille tarifaire actuelle¹⁸ afin d'inciter les usagers qui souhaiteraient développer des lignes déjà existantes de fret tout cargo à le faire en dehors des heures de nuit. Cette modification n'appelle pas de remarque de l'Autorité au regard des exigences prévues aux articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.
98. Comme exposé au point 46, l'EuroAirport propose de reconduire la modulation de la redevance passagers pour création de nouvelles liaisons régulières passagers en ajoutant une précision supplémentaire dans l'hypothèse où deux compagnies aériennes décideraient de créer la même liaison aérienne et qu'elles seraient toutes deux éligibles à cette réduction. La grille tarifaire proposée par l'exploitant précise désormais que la compagnie débutant les opérations sur la nouvelle route sera la bénéficiaire de cette réduction et que, dans l'hypothèse où le lancement des opérations interviendrait à la même date, celle ayant annoncé en premier lieu l'ouverture de la ligne sera la bénéficiaire de la réduction. Cette précision portant sur les conditions d'éligibilité à la modulation susmentionnée n'appelle pas de remarque au regard des exigences prévues aux articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.
99. En outre, la proposition de l'EuroAirport visant à reconduire les cinq modulations mentionnées au point 46, dans les mêmes conditions que durant la période tarifaire actuellement en vigueur, n'appelle pas de remarque au regard des exigences prévues aux articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

¹⁸ Avant 21h00 (contre 22h00 actuellement) le coefficient de modulation est de 30 %, entre 21h00 et 22h00 (contre 22h00 et 23h00 actuellement), le coefficient est de 10 % et au-delà de 22h00 (contre 23h00 actuellement), aucun coefficient de modulation n'est appliqué.

2.2.3. En ce qui concerne les taux de conversion euro / franc suisse

d. Sur le taux de conversion PPA

100. L'EuroAirport recourt, pour convertir ses tarifs en francs suisses, au concept de parité de pouvoir d'achat (PPA)¹⁹ plutôt qu'au taux de change observable sur les marchés financiers. Il justifie ce choix par le caractère particulier du franc suisse, qui présente les caractéristiques d'une monnaie refuge, sensible à l'aversion au risque des investisseurs et soumise aux fluctuations des équilibres offre/demande sur les marchés.
101. L'Autorité estime que le choix d'un taux de conversion calculé d'après la PPA fixée annuellement assure aux compagnies une protection face à la volatilité du taux de change bilatéral observable sur les marchés financiers, d'une part, et une plus forte prévisibilité, d'autre part. Elle reconnaît donc l'intérêt de cette pratique pour lisser les évolutions tarifaires, dont elle relève en outre qu'elle repose sur une méthodologie stable depuis plusieurs exercices.
102. En l'espèce, l'Autorité observe par ailleurs que le taux utilisé par l'EuroAirport, qui s'appuie sur les données établies chaque année par un établissement bancaire, lesquelles ont été actualisées en juin 2024, s'établit à un niveau inférieur au taux de change PPA pratiqué au cours de la période tarifaire actuelle, ce qui apparaît cohérent avec l'évolution du taux de change bilatéral observée sur les marchés financiers internationaux. En effet, le taux prévisionnel retenu par l'EuroAirport est de 0,98 franc suisse pour 1 euro pour la période tarifaire soumise à homologation, du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025, contre un taux PPA prévisionnel retenu en 2022 de 1 franc suisse pour 1 euro pour l'établissement des tarifs applicables à ce jour.
103. Le taux PPA ayant diminué, les tarifs envisagés pour la période tarifaire 2025, libellés en francs suisses, sont en diminution par rapport aux tarifs libellés en francs suisses actuellement en vigueur.

e. Sur le taux de conversion retenu pour établir les prévisions financières

104. Comme exposé au point 48, pour l'établissement de ses prévisions financières, l'EuroAirport utilise un taux de change euro / franc suisse prévisionnel différent du taux PPA mentionné ci-dessus. Pour l'année 2025, ce taux est de [0,92 – 1,01] franc suisse pour 1 euro.
105. Conformément à la méthodologie retenue l'an passé, cette estimation est déterminée par l'exploitant en s'appuyant sur les prévisions de taux de change établies par un *panel* de référence de cinq établissements financiers. Face à la complexité de l'exercice de prévision, cette méthodologie semble pertinente et n'appelle pas davantage de remarques de la part de l'Autorité.

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

106. 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.

¹⁹ Le panier de biens et services dont les prix sont déterminés est un échantillon de tous ceux qui composent la dépense finale, à savoir la consommation finale des ménages et des administrations publiques, la formation de capital et les exportations nettes.

107. Comme exposé au point 49, l'EuroAirport propose une baisse tarifaire.
108. Le critère de modération tarifaire ayant pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive des tarifs²⁰, il est inopérant s'agissant d'une baisse tarifaire.

2.2.5. En ce qui concerne la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus

109. Afin d'analyser le respect des conditions relatives, d'une part, à la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, d'autre part, au rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus pour la proposition tarifaire de l'EuroAirport, l'Autorité a porté son attention, notamment sur : (a) les hypothèses de trafic retenues par l'EuroAirport dans sa proposition, (b) les mécanismes d'allocation des produits, des actifs et des charges entre les différents périmètres et (c) la pertinence des projections financières qui en résultent pour établir la proposition tarifaire soumise à l'homologation.

a. Sur les hypothèses de trafic

110. L'EuroAirport anticipe un trafic commercial de 8,9 millions de passagers pour 2024 et de 9,2 millions de passagers pour 2025, soit une hypothèse de trafic prévisionnel pour 2025 représentant 100,7 % du niveau de trafic de référence de l'année 2019.
111. L'Autorité note que le trafic réalisé en 2023 se situait encore en deçà du niveau de 2019, à hauteur de -11 %. Sur la période 2019-2023, l'EuroAirport a été particulièrement pénalisé par la faible reprise du trafic Schengen, notamment des destinations allemandes. Pour 2024, l'exploitant prévoit une hausse annuelle du trafic de près de 10 % permettant d'atteindre 98 % du trafic de référence réalisé en 2019, soit un niveau nettement supérieur à la prévision qu'il avait établie l'an passé lors de sa précédente demande d'homologation des tarifs (pour rappel, 91 %), que l'Autorité avait jugée conservatrice.
112. L'Autorité note que l'EuroAirport s'est en grande partie appuyé sur les prévisions de trafic communiquées par les principales compagnies aériennes pour établir ses prévisions à horizon 2025. En effet, la prévision de trafic pour 2025 est construite en grande majorité en utilisant le niveau des prévisions communiquées par neuf compagnies ou en les réévaluant à la hausse, notamment pour la compagnie easyJet, qui assure plus de la moitié du trafic. Toutefois, l'Autorité note, d'une part, que les prévisions d'easyJet ont été ultérieurement revues à la hausse par la compagnie elle-même à un niveau légèrement supérieur à celui retenu par l'EuroAirport, d'autre part, que les hypothèses d'évolution retenues pour le trafic dont les compagnies n'ont pas communiqué de prévision sont pessimistes.
113. Par ailleurs, les prévisions de croissance établies pour 2025 par les grands organismes internationaux (ACI Europe, Eurocontrol et IATA) apparaissent supérieures à la prévision de croissance globale retenue par l'EuroAirport : elles conduiraient, au regard de la structure du trafic de passagers de l'aéroport de Bâle-Mulhouse sur l'année 2023 et le premier semestre 2024, à une prévision de trafic de passagers pour l'année 2025 supérieure d'au moins 100 000 passagers par rapport à la prévision de l'EuroAirport (soit un trafic, pour 2025, à 101,9 % du niveau de trafic de 2019, contre 100,7 % prévu par l'exploitant).

²⁰ CE, 31 décembre 2019, n° 424088.

114. Ainsi, la prévision de trafic de l'EuroAirport pour l'année 2025 apparaît conservatrice au regard de la structure de trafic en 2023 et au premier semestre 2024, ainsi qu'au regard des grandes tendances envisagées à horizon 2025 en matière de trafic aérien de passagers.
115. Face à des prévisions de trafic établies par l'exploitant lui paraissant pessimistes, l'Autorité a réalisé des tests de sensibilité du ROCE à des niveaux de trafic correspondant aux bornes basses des estimations de l'Autorité. Ces analyses ne remettent pas en cause les conclusions exposées ci-après, notamment s'agissant du respect du critère de juste rémunération des capitaux investis, comme indiqué au point 136.

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

116. Les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 de l'Autorité susvisées prévoient une application de leurs dispositions pour les comptes des exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2023 et, partant, une application aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité à compter du 1^{er} septembre 2022. Dès lors, ces décisions sont applicables pour l'homologation de la présente proposition tarifaire.
117. Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 susvisée étant cependant susceptible d'exiger des travaux requérant un délai conséquent, la section 5 de la décision n° 2022-025 susvisée prévoit des dispositions transitoires, acceptant notamment, à titre exceptionnel, le maintien de règles d'allocation existantes, malgré des justifications incomplètes ou manquantes, dès lors que (i) cette absence de démonstration suffisante de la conformité aux principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 résulte exclusivement de la nécessité, pour l'exploitant, de réaliser des études ou de faire évoluer son système d'information et/ou son modèle analytique de gestion, et que (ii) l'exploitant justifie auprès de l'Autorité – après présentation aux usagers – de la mise en place d'un programme de travail crédible et adéquat, de nature à assurer la bonne application des principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant l'issue de la période transitoire, au 31 décembre 2025.
118. Dans sa décision n° 2023-051 du 26 octobre 2023, l'Autorité encourageait l'exploitant à accélérer le rythme des travaux en matière d'allocation comptable pour lui permettre d'identifier, conjointement avec les usagers, les sujets sur lesquels travailler et, ainsi, d'être en mesure de définir un programme de travail plus fin et séquencé.
119. Conformément à cette recommandation, l'exploitant a engagé, au printemps 2024, un groupe de travail avec les principaux usagers sur sa méthodologie d'allocation analytique. Dans le cadre de cette démarche, l'exploitant a organisé cinq réunions de travail, dont une sur site. Deux autres ateliers sont prévus d'ici la fin de l'année 2024, ayant pour objet de présenter et de discuter le détail des clés de répartition.
120. En outre, au cours de l'instruction, l'EuroAirport a transmis à l'Autorité des éléments visant à présenter les travaux menés pour contribuer à améliorer son système d'allocation comptable, parmi lesquels (i) la création d'une trentaine de sections analytiques supplémentaires pour améliorer l'affectation des charges de personnel, (ii) le reclassement de certaines natures de charges afin de mieux répartir les charges directes et (iii) le développement de son document afin d'enrichir la présentation de ses règles d'allocation.

121. Par ailleurs, l'Autorité note qu'au cours de la séance du COMUSA du 11 septembre 2024, l'EuroAirport a présenté aux usagers son programme de travail pour 2025 et a convenu avec ces derniers d'établir en commun une documentation sur l'allocation des actifs, produits et charges. L'EuroAirport a indiqué son objectif de communiquer cette documentation au plus tard dans le cadre de la consultation pour les tarifs de l'année 2026. L'Autorité relève que l'exploitant envisage également la rédaction d'un manuel de comptabilité analytique.
122. Enfin, dans le cadre de la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires pour la période tarifaire 2025, l'EuroAirport a transmis à l'Autorité une attestation, établie par son auditeur contractuel, relative aux informations financières présentées par périmètre d'activité pour les années 2023 à 2025. Cette attestation, qui n'appelle pas d'observations particulières de la part de l'auditeur, porte sur la concordance des informations financières présentées par périmètre d'activité avec les systèmes de comptabilité analytique mis en place par l'EuroAirport, sans se prononcer sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique et pour établir les budgets des années 2024 et 2025.
123. En conclusion, au regard des éléments évoqués aux points 118 à 122, l'Autorité considère que les actions menées par l'EuroAirport et l'engagement pris par ses représentants de poursuivre les travaux en matière d'allocation comptable, en lien avec les usagers, en 2024 et en 2025, respectent les conditions de recours à la période transitoire prévue dans le cadre rappelé au point 117. Le maintien des règles d'allocation existantes peut donc être accepté pour la période tarifaire soumise à l'homologation.
124. L'Autorité recommande à l'EuroAirport de poursuivre ces travaux de mise en conformité avec ses décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 du 31 mars 2022. Elle considère par ailleurs, à l'exemple des démarches entreprises par d'autres exploitants d'aéroport, que l'attestation d'un auditeur externe portant sur la conformité des règles d'allocation de l'EuroAirport aux principes posés par la décision n° 2022-024 précitée et éclairés par la décision n° 2022-025 serait de nature à faciliter les discussions ultérieures en COMUSA sur les propositions tarifaires construites à partir des états comptables établis conformément à ces règles et, partant, à sécuriser la procédure d'homologation de ces tarifs.

c. Sur les projections des produits, des actifs et des charges pour la période tarifaire soumise à homologation

125. Au cours de l'instruction, l'EuroAirport a transmis des éléments justificatifs en ce qui concerne ses prévisions de produits, d'actifs et de charges pour la période tarifaire soumise à l'homologation. Ces dernières appellent plusieurs remarques de la part de l'Autorité, présentées ci-après.
126. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les produits, comme indiqué au point 114, l'Autorité rappelle que la prévision de trafic de l'EuroAirport pour l'année 2025, laquelle constitue un déterminant significatif du niveau de produits, lui apparaît conservatrice. Un trafic réalisé en 2025 supérieur aux prévisions anticipées par l'EuroAirport, conduirait notamment à un chiffre d'affaires réel de l'ensemble des activités du périmètre régulé en hausse par rapport aux estimations initiales, à l'instar de ce qui a pu être observé par l'Autorité ces dernières années, y compris avant la crise sanitaire.

127. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les actifs, l'Autorité constate une tendance à la sous-réalisation des investissements prévus par l'exploitant. Ainsi, le montant de la base d'actifs régulés de l'EuroAirport s'est révélé inférieur aux montants prévisionnels à partir desquels ont été établies ses propositions tarifaires ces dernières années. Néanmoins, l'Autorité relève une amélioration en 2022 et en 2023. En effet, les niveaux d'investissements réalisés en 2022 et en 2023 sont très proches des niveaux qui étaient prévus par l'exploitant pour ces années-là. Compte tenu de l'importance du programme d'investissements 2025-2027 de l'EuroAirport et en l'absence de contrat de régulation économique permettant d'ajuster les tarifs aux réalisations, l'Autorité continuera de prêter une attention particulière, lors des prochaines demandes d'homologation, aux éventuels écarts entre les investissements réalisés par l'exploitant et ses prévisions établies dans le cadre de l'élaboration des tarifs.
128. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les charges, l'Autorité note une progression significative en 2025, en particulier des postes liés aux services extérieurs et aux ressources humaines, que l'exploitant justifie en grande partie par sa volonté d'améliorer la qualité de service offerte aux passagers. L'Autorité sera particulièrement vigilante à la réalisation, par l'exploitant, de ses objectifs et l'invite, dans le cadre de sa prochaine demande d'homologation, à justifier l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers sur la base de données factuelles.

d. En ce qui concerne la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé

129. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure, en l'absence de contrat conclu en application de l'article L. 6325-2 du même code, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du CMPC calculé sur ce périmètre. 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.
130. 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.
131. Les analyses de l'Autorité s'agissant (i) du CMPC et (ii) du ROCE sont présentées ci-après.
- Sur le CMPC
132. Comme indiqué au point 53, l'EuroAirport estime le CMPC après impôts applicable à la période tarifaire 2025 à un niveau cible de 5,0 %, se situant à l'intérieur des deux bornes de la fourchette de CMPC après impôts estimée par son consultant, comprise entre 3,9 % et 5,7 %.
133. L'Autorité relève que cette valeur cible de CMPC à 5,0% a été calculée conformément à la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 de l'Autorité. Le positionnement dans la partie supérieure de la fourchette susmentionnée s'explique en raison des facteurs de risque auxquels est confronté l'aéroport de Bâle-Mulhouse, parmi lesquels la concurrence en matière de mobilité, la part des transporteurs à bas coûts et la faible flexibilité des capacités.
134. En conséquence, l'Autorité juge acceptable le niveau de CMPC retenu par l'EuroAirport.

- Sur le ROCE

135. Comme indiqué au point 53, le ROCE du périmètre régulé est estimé par l'exploitant à 5,0 % pour la période tarifaire 2025. L'Autorité relève que ce niveau de rentabilité prévisionnelle converge avec le niveau de CMPC.
136. Dans le cadre de la présente proposition tarifaire, plusieurs analyses de sensibilité ont été réalisées par l'Autorité, notamment en retraitant les prévisions de trafics. Il résulte de ces analyses que le ROCE prévisionnel du périmètre régulé pour la période tarifaire concernée s'inscrit toujours dans la fourchette de valeurs de CMPC calculée par l'Autorité en application de sa décision n° 2023-052 susmentionnée, et à un niveau proche de la valeur cible.
137. Dès lors, l'Autorité considère que la proposition tarifaire soumise par l'EuroAirport n'est pas susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2025 et, partant, satisfait la condition de juste rémunération des capitaux investis du périmètre régulé posée à l'article L. 6327-2 du code des transports.

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

138. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que des règles de comptabilité analytique de l'EuroAirport, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus. Sur la base des données transmises par l'exploitant, le taux de couverture des services publics aéroportuaires est de l'ordre de 59,7 % pour la période tarifaire soumise à homologation, soit un niveau inférieur à 100 %. Il en résulte que l'EuroAirport respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus.
139. Les analyses de sensibilité effectuées par l'Autorité, mentionnées au point 136, ne sont pas de nature à remettre en cause cette conclusion en ce qui concerne le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

140. 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. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée.
141. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019²¹, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
142. Comme exposé au point 52, l'EuroAirport propose une baisse de -1 % du tarif de la redevance PHMR hors majoration en euros, et de -2 % du tarif libellé en francs suisses (correspondant à une baisse du tarifaire unitaire de 1 centime d'euro et de 2 centimes de franc suisse).

²¹ CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, n° 424088.

143. En outre, l'Autorité constate que l'EuroAirport maintient la structure tarifaire de la redevance d'assistance aux PHMR, en conservant un niveau de redevance variant en fonction du taux d'absence de pré-notification des opérations d'assistance constaté sur la période de référence²². Néanmoins, pour inciter les compagnies à pré-notifier davantage, l'EuroAirport propose les modifications suivantes :
- La majoration de 15 % du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR dans la grille tarifaire actuellement en vigueur est portée à 25 % pour la période tarifaire 2025 pour les compagnies dont la part de PHMR non pré-notifiée 24 heures avant le départ dépasse 30 % ;
 - La majoration de 25 % du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR dans la grille tarifaire actuellement en vigueur est portée à 50 % pour la période tarifaire 2025 pour les compagnies dont la part de PHMR non pré-notifiée 24 heures avant le départ dépasse 80 %.
144. L'Autorité note que ces hausses de majorations sont de nature à contribuer à améliorer les taux de pré-notification et, ce faisant, à aider les acteurs sur le plan opérationnel, potentiellement en évitant une mobilisation inutile de ressources.
145. Au regard de ces éléments, l'Autorité invite l'EuroAirport, dans le cadre de sa prochaine demande d'homologation, à estimer l'efficacité de ces majorations tarifaires supplémentaires par des analyses portant sur l'amélioration en matière de signalement et de réduction des coûts par intervention de cette prestation d'assistance aux PHMR.
146. Sur la base des éléments transmis au cours de l'instruction, l'Autorité constate que le produit de la redevance destinée à financer l'assistance aux PHMR n'excède pas les coûts de cette dernière. En outre, l'Autorité constate que le taux de couverture de cette prestation se dégrade légèrement, sous l'effet de la baisse tarifaire proposée dans un contexte d'augmentation des coûts des prestations afférentes, notamment en raison d'une augmentation continue du nombre de prestations rendues.
147. 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.
148. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

²² Le taux de pré-notification des opérations d'assistance par les compagnies aériennes à l'EuroAirport est lié au respect d'un délai de préavis de 24 heures. Pour la période tarifaire 2025, la période de référence du calcul du taux de l'absence de pré-notification est l'année civile 2024.

DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, tels que figurant dans la grille tarifaire notifiée à l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025, sont homologués.

Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision qui sera notifiée à l'EuroAirport puis publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 24 octobre 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

ANNEXE

RÉCAPITULATIF DES DEMANDES ET RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LA PRÉSENTE DÉCISION

N°	Demande	Acteur	Horizon
1	Transmettre aux usagers, au cours de la consultation, les indicateurs de suivi de la nouvelle modulation de la redevance d'atterrissage.	EuroAirport	D'ici la période tarifaire 2026
N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1	Réaliser une évaluation à mi-parcours de la modulation de la redevance d'atterrissage, fondée sur les indicateurs de suivi communiqués à l'Autorité dans le dossier de saisine, de façon à estimer, sur la base des trafics prévisionnels qui seront déclarés à l'été 2025, si la modulation est effectivement suffisamment incitative.	EuroAirport	D'ici la période tarifaire 2026
2	Améliorer la transparence et la qualité des informations partagées aux usagers au cours de la consultation, en particulier sur la répartition des investissements entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé et l'avancement de leur réalisation.	EuroAirport	D'ici la période tarifaire 2026
3	Poursuivre les travaux de mise en conformité avec les décisions n° 2022-023 et n° 2022-025 du 31 mars 2022 de l'Autorité en ce qui concerne l'allocation des produits, des actifs et des charges. Transmettre aux usagers, dans le cadre de la consultation, l'attestation d'un auditeur externe portant sur la conformité des règles d'allocation de l'EuroAirport aux principes posés par l'Autorité.	EuroAirport	D'ici la période tarifaire 2026
4	Justifier de l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers sur la base de données factuelles.	EuroAirport	D'ici la période tarifaire 2026
5	Estimer l'efficacité des majorations tarifaires supplémentaires par des analyses portant sur l'amélioration en matière de signalement et de réduction des coûts par intervention de la prestation d'assistance aux PHMR.	EuroAirport	D'ici la période tarifaire 2026