

## **Décision 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 1<sup>er</sup> janvier 2022

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> janvier 2022 au 31 décembre 2022 par la société Aéroports de Lyon (ci-après la « société ADL »), le 30 août 2021, le dossier ayant été déclaré recevable le même jour ;

Vu le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

Vu la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-1, L. 6327-1 et L. 6327-2 ;

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 224-1 et suivants ;

Vu l'arrêté du 22 juillet 1959 relatif aux conditions d'établissements et de perception des redevances de stationnement des aéronefs sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;

Vu l'arrêté du 26 février 1981 fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises sur les aéroports de France métropolitaine et d'outre-mer ;

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

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

Vu la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021<sup>1</sup> ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

---

<sup>1</sup> CE, 8 janvier 2021, Syndicat des compagnies aériennes autonomes et autres, req. N°436166.

Vu la décision de l'Autorité n° 2019-058 du 1<sup>er</sup> octobre 2019 relative aux éléments nécessaires à l'examen par l'Autorité de régulation des transports des demandes d'homologation de tarifs des redevances aéroportuaires ;

Vu 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 décision de l'Autorité n° 2020-085 du 22 décembre 2020 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> avril 2021 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2021-010 du 11 février 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> avril 2021 ;

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. 224-3-3 du code de l'aviation civile ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société easyJet, de la société Air France, de la société ADL et de la Chambre de commerce de d'industrie (CCI) Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne, les 10 et 14 septembre 2021 ;

Après en avoir délibéré le 28 septembre 2021 ;

## **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, et, 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 service différencié).
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 2020, l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry a accueilli 3,5 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 11,7 millions de passagers de 2019, à une baisse de - 49,7 % et 45 908 tonnes de fret y ont été avionnées, par comparaison aux 57 278 tonnes en 2019, soit une baisse de - 19,8 %. L'aérodrome de Lyon-Bron a, par ailleurs, enregistré 7 990 mouvements, au cours de l'année 2020 (contre 10 557 mouvements au cours de l'année 2019).

### 1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022

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> janvier 2022 au 31 décembre 2022 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 30 août 2021, qui a été déclaré recevable le même jour.
5. La société ADL a notifié sa proposition tarifaire à la DGCCRF, conformément à l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, le 31 août 2021. À ce jour, l'absence d'avis de la DGCCRF vaut accord sur les tarifs notifiés, conformément au dernier alinéa de l'article précité.

## 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

6. 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, 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.
7. 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* ».
8. 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.
9. 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.
10. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres de prévoir une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances ou leur niveau maximal sont déterminés ou approuvés par une autorité de supervision indépendante.
11. Conformément à l'article 11 de la directive, l'autorité de supervision indépendante, en l'espèce l'Autorité depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2019, qui est chargée de veiller à la bonne application des mesures prises, doit être indépendante. Les États membres 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.

**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**

12. 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.
13. 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 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.

### **1.2.2. Le droit national**

**a. Les redevances pour services rendus**

14. 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.
15. 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 »*.
16. L'article R. 224-1 du code de l'aviation civile dispose que *« les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 du code des transports sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de services à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement*

*nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien ».*

17. Les articles R. 224-2 et suivants du code de l'aviation civile définissent les redevances concernées et les modalités de leurs éventuelles modulations.

#### **b. Le périmètre régulé**

18. L'article L. 6325-1 du code des transports précité indique 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.
19. L'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile renvoie à un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile le soin de fixer ce périmètre, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.
20. Le II de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, tel que modifié par l'arrêté du 3 février 2020, fixe le périmètre des activités régulées applicable pour les aérodromes de l'État concédés, à l'exception des aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu. Le périmètre couvre les activités objet de la concession ainsi que l'ensemble de celles exercées par le concessionnaire sur le domaine concédé, à l'exception : des activités d'assistance en escale, de certaines activités exercées par des entreprises liées au concessionnaire, des activités relevant de la taxe d'aéroport et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes et des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

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

21. La procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires est prévue aux articles R. 224-3 et suivants du code de l'aviation civile : les tarifs des redevances sont fixés par l'exploitant de l'aérodrome, après consultation des usagers et notification à l'autorité compétente pour homologation. Cette notification est effectuée quatre mois au moins avant le début de chaque nouvelle période tarifaire annuelle, ce délai étant ramené à deux mois lorsqu'un CRE a été conclu.
22. 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 »*.
23. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 224-3-4 du même code, d'un délai d'un mois à compter de la réception de la notification pour s'opposer, le cas échéant, aux tarifs qui lui sont soumis. L'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition de l'Autorité et sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier de nouveaux tarifs et leurs éventuelles modulations. L'Autorité dispose alors d'un délai de vingt-et-un jours 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 modalités de publication.

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

24. L'article L. 6327-2 du code des transports précise les missions de l'Autorité lorsqu'elle est saisie pour homologuer des tarifs et leurs modulations et prévoit que, 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 ».

### **1.3. Les périodes tarifaires antérieures**

25. La société ADL a saisi l'Autorité, respectivement, les 23 novembre 2020 et 22 janvier 2021 de deux demandes 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> avril 2021 au 31 mars 2022. Par ses décisions n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et n° 2021-010 du 11 février 2021 susvisées, l'Autorité s'est opposée à l'homologation de ces deux propositions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, à l'exception de la redevance destinée à financer l'assistance aux PHMR, qui a été homologuée par la première décision précitée.
26. Dès lors, en application du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, les derniers tarifs des redevances aéroportuaires et leurs modulations homologués par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ci-après « l'ASI ») continuent de s'appliquer. Ces derniers correspondent à ceux de la période tarifaire courant du 1<sup>er</sup> avril 2019 au 31 mars 2020<sup>2</sup>.

### **1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022**

27. La société ADL a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022.
28. Les redevances soumises à l'homologation de l'Autorité sont des redevances principales et accessoires au sens des articles R. 224-1 et R. 224-2 du code de l'aviation civile et perçues sur les aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry.

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

29. Pour l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry, la société ADL prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2022, cinq évolutions relatives à la structure tarifaire par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur.

---

<sup>2</sup> Décision n° 1901-D1 du 6 février 2019. Cette décision a été rendue en présence d'un contrat de régulation économique (CRE), conclu en application des articles L. 6325-2 du code des transports et R. 224-4 du code de l'aviation civile entre l'État et la société ADL, pour la période du 1<sup>er</sup> avril 2015 au 31 décembre 2019. La société ADL n'a ensuite pas saisi l'Autorité d'une demande d'homologation de sa proposition tarifaire concernant la période du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 31 mars 2021, en application du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile.

30. La première évolution consiste en la création de deux nouveaux tarifs relatifs à la redevance liée aux titres d'accès, l'un concernant le « titre de circulation aéroportuaire provisoire – badge vert », l'autre concernant le « laissez-passer électronique visiteurs ». Cette proposition avait d'ores et déjà été soumise à l'homologation de l'Autorité, par la société ADL, selon les mêmes termes, à l'occasion des deux précédentes saisines.
31. Les autres évolutions de structure tarifaire proposées par la société ADL, en ce qui concerne la période tarifaire 2022, reprennent à l'identique les propositions formulées par la société ADL dans sa saisine du 22 janvier 2021, laquelle avait pris en considération les observations formulées par l'Autorité dans sa décision n° 2020-085 du 20 décembre 2020 susvisée :
- En premier lieu, l'intégration des redevances perçues au titre de l'utilisation des services de dépose bagage automatique (ci-après « DBA »), d'une part, et du système de réconciliation bagage (ci-après « SRB »), d'autre part, dans la grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité ;
  - En deuxième lieu, la sortie de la redevance de stationnement des aires non équipées de passerelles des tarifs du service des bus de piste, dans la mesure où ce dernier constitue une activité d'assistance en escale ;
  - En troisième lieu, en lien avec l'évolution précédente, la société ADL propose de ne plus distinguer les tarifs des aires au contact et des autres aires. La redevance de stationnement au large des aéronefs ne tenant plus compte des services de bus de piste, son tarif est, par conséquent, désormais identique à celui d'un stationnement au contact ;
  - En quatrième lieu, la société ADL a précisé l'intitulé de chacun des faisceaux géographiques de la redevance par passager.
32. Pour l'aérodrome de Lyon-Bron, la structure tarifaire est similaire à celle actuellement en vigueur, avec les modifications suivantes, qui avaient également été formulées, dans les mêmes termes, à l'occasion des demandes d'homologation du 23 novembre 2020 et du 22 janvier 2021 susmentionnées :
- Comme pour l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry, d'une part, la création de nouveaux tarifs de redevance relatifs au « Titre de Circulation Aéroportuaire provisoire badge vert » (TCA) et, d'autre part, des précisions apportées aux intitulés de chacun des faisceaux géographiques de la redevance par passager ;
  - La création d'un système d'abonnement pour le stationnement extérieur sur les parkings Nord. La société ADL a justifié la création de ce nouveau système d'abonnement par une demande des usagers de l'aérodrome, indiquant que cette nouvelle redevance permettrait aux compagnies de pouvoir se baser sur l'aérodrome, en dépit de la saturation des hangars.
33. La société ADL propose de reconduire à l'identique les modulations de la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs sur les aérodromes de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron ainsi que la modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subventions, applicable sur l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry.
34. La société ADL propose également de reconduire les autres modulations tarifaires actuellement en vigueur sur l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry, en modifiant plusieurs de leurs conditions d'éligibilité, à savoir : (i) la modulation de la redevance par passager en fonction du volume d'activité, (ii) la mesure d'incitation au lancement d'une nouvelle route, (iii) la mesure d'incitation à la croissance du trafic, (iv) la mesure d'incitation à la création de nouvelles routes de fret aérien et (v) la mesure d'incitation au développement du fret aérien.

35. En outre, la société ADL souhaite introduire une modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs dite « modulation CO<sub>2</sub> », dans le but d'inciter les usagers de l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry à exploiter les vols, tant commerciaux que de marchandises, avec des aéronefs moins émetteurs de CO<sub>2</sub>. Cette nouvelle modulation, avait d'ores et déjà été proposée, en des termes similaires, par la société ADL, à l'occasion des deux précédentes demandes d'homologation. Un des paramètres de la formule de détermination du coefficient de modulation pour les vols de passagers a néanmoins été ajusté afin d'assurer la neutralité financière de la modulation.

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

36. Concernant l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry, la société ADL propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, qui serait, selon elle, en moyenne de + 3 %, hors redevance d'assistance aux PHMR. Ces évolutions sont, en moyenne, respectivement de :
- + 3,73 % pour les tarifs unitaires de la redevance par passager ;
  - + 1,5 % pour les tarifs unitaires des redevances (i) de stationnement, (ii) d'atterrissage et (iii) de la redevance forfaitaire d'atterrissage et stationnement pour les aéronefs de moins de six tonnes ;
  - + 3 % pour les tarifs unitaires des redevances (i) passerelle, (ii) 400 Hertz, (iii) « appareils » et (iv) SRB ;
  - gel des tarifs unitaires des redevances (i) relatives aux titres d'accès, (ii) carburant et (iii) DBA.
37. Concernant les tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur l'aérodrome de Lyon-Bron, l'exploitant propose une hausse homogène de + 3 %.

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

38. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ADL prévoit, sur la plateforme de Lyon-Saint Exupéry, un trafic de [5 ; 10] millions de passagers, pour l'année civile 2022. Cette prévision correspond à une baisse d'environ [-60 ; -10] % par rapport au trafic réalisé en 2019 et à une hausse de + [40 ; 190] % par rapport à 2020. Il résulte de ces prévisions, pour 2022, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de près de [50 ; 75] millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus des activités non aéronautiques du périmètre régulé de près de [50 ; 75] millions d'euros. Sur le périmètre régulé et pour la période tarifaire soumise à l'homologation, le taux de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE ») est ainsi estimé, par la société ADL, à + [....] % et le niveau de coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à [....] %.

## 2. ANALYSE

### 2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers

#### 2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation

39. Le II de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose qu'« *une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 224-1 est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires. Elle s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome, lorsque celui-ci en est doté* ».
40. Le III de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose que « *[l]a commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome* ».
41. La société ADL a réuni la commission consultative économique (ci-après « CoCoÉco ») le 15 juin 2021. Le délai de convocation des membres de la CoCoÉco a été respecté.
42. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur du programme d'investissements. Les trois représentants des compagnies aériennes et deux représentants d'organisations des professionnels et du transport aérien ont voté contre. Le représentant d'une organisation des professionnels et du transport aérien ainsi que celui représentant les entreprises d'assistance en escale se sont abstenus. Les quatre représentants de la société ADL, le représentant de la société Vinci Airports, le Président de la CoCoÉco, les deux représentants des collectivités locales et le représentant de la confédération des petites et moyennes entreprises ont voté pour.
43. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de la proposition tarifaire applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 à l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry. Les quatre représentants de la société ADL, le représentant de la société Vinci Airports, le Président de la CoCoÉco, les deux représentants des collectivités locales et le représentant de la confédération des petites et moyennes entreprises ont voté pour. Trois compagnies aériennes, trois représentants d'organisations professionnelles du transport aérien ainsi que le représentant des entreprises d'assistance en escale ont voté contre.
44. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de la proposition tarifaire applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 à l'aérodrome de Lyon-Bron. Les quatre représentants de la société ADL, le représentant de la société Vinci Airports, le Président de la CoCoÉco, les deux représentants des collectivités locales et le représentant de la confédération des petites et moyennes entreprises ont voté pour. Trois compagnies aériennes, trois représentants d'organisations professionnelles et du transport aérien ainsi que le représentant des entreprises d'assistance en escale se sont abstenus.

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

45. L'article L. 6325-7 du code des transports dispose que, « *[d]ans le cadre [des] consultations, les exploitants d'aérodromes transmettent aux usagers ou aux représentants d'usagers des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances et des informations permettant d'apprécier l'utilisation des infrastructures et des informations sur les programmes d'investissement* ».

46. Le IV de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile fixe une liste d'informations à porter à la connaissance des usagers, dans le cadre des consultations préalables à la fixation de nouveaux tarifs. Cette liste mentionne notamment : les éléments listés aux derniers alinéas des articles R. 224-2-1 et R. 224-2-2 du code de l'aviation civile ; 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, et des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement.
47. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, doivent être fournis aux membres de la CoCoÉco préalablement à la réunion de la commission. L'arrêté précise par ailleurs les modalités de convocation de la CoCoÉco et les délais à respecter pour la transmission préalable des informations. 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.
48. Néanmoins, l'Autorité note que certains usagers ont regretté le manque de transparence concernant certains projets d'investissement. En particulier, le nouveau projet [...], dédié à l'installation d'un expressiste sur l'emprise aéroportuaire en vue de consolider l'activité fret, a suscité de nombreuses questions, notamment sur ses retombées économiques prévisionnelles. À cet égard, l'Autorité rappelle que l'organisation d'une consultation implique de mettre à disposition des personnes consultées une information claire et suffisante afin de leur permettre de donner utilement leur opinion. En l'espèce, l'Autorité note qu'il aurait été opportun de communiquer aux membres de la CoCoÉco le détail de la rentabilité attendue du projet précité.
49. Par ailleurs, l'Autorité relève que la plateforme de Lyon-Saint Exupéry connaîtra, début 2022, une évolution significative quant à l'utilisation de ses infrastructures, avec le transfert temporaire de l'ensemble des compagnies aériennes depuis le terminal 2 vers le terminal 1 et l'aérogare à services différenciés. À cet égard, l'Autorité invite la société ADL à partager, de façon régulière, avec l'ensemble des parties prenantes, une information complète et la plus transparente possible concernant l'organisation, les modalités et l'impact de ce transfert pour les usagers. Par ailleurs, au cours de l'instruction, la société ADL a indiqué qu'elle ferait ses meilleurs efforts pour que ce transfert n'affecte pas la qualité du service rendu aux usagers, ce que l'Autorité encourage.

## **2.2. Sur la structure tarifaire proposée par la société ADL**

### **2.2.1. Sur les faisceaux géographiques de la redevance par passager**

50. Comme le permet l'article 2 de l'arrêté du 26 février 1981 susvisé, la grille tarifaire soumise à homologation prévoit, pour la redevance par passager, un tarif différencié pour les faisceaux géographiques « National/Schengen », « Non Schengen » et « International ».
51. Conformément aux recommandations formulées dans ses décisions n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et n° 2021-010 du 11 février 2021 susvisées, l'Autorité relève que la grille tarifaire soumise à homologation par la société ADL pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022 précise la liste des pays composant chacun des trois faisceaux géographiques.
52. Pour ce qui concerne la différenciation tarifaire, si la société ADL a présenté des éléments de justification qui ont permis de mettre en évidence une adéquation entre les coûts de la redevance par passager et les tarifs unitaires selon les différents faisceaux géographiques, l'Autorité réitère les recommandations détaillées au paragraphe 56 de sa décision n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et au paragraphe 43 de sa décision n° 2021-010 du 11 février 2021, invitant la société ADL à poursuivre ses travaux afin de mieux objectiver chacun des tarifs unitaires de la

redevance par passager en fonction des coûts sous-jacents d'ici la prochaine demande d'homologation.

53. La société ADL justifie la non prise en compte des recommandations susvisées de l'Autorité par le contexte exceptionnel de la crise économique et sanitaire liée à l'épidémie de covid-19. Si l'Autorité peut entendre cette explication, elle rappelle néanmoins la nécessité de reprendre les travaux visant à mieux objectiver les différenciations tarifaires basées sur les faisceaux géographiques dans les meilleurs délais. Au surplus, l'Autorité appelle l'attention de la société ADL sur la nécessité de disposer d'une étude représentative de la période tarifaire soumise à homologation.

### **2.2.2. Sur les redevances DBA et SRB**

54. La grille tarifaire soumise à homologation par la société ADL pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022 intègre les redevances concernant l'utilisation des équipements de DBA, d'une part, et de SRB, d'autre part.
55. Ces intégrations font suite aux indications formulées par l'Autorité dans ses décisions n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et n° 2021-010 du 11 février 2021 susvisées, par lesquelles l'Autorité a souligné que les services DBA et SRB ne constituent pas des services « *de nature particulière rendus qu'à certains usagers* », au sens de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile. Ces derniers ne peuvent, dès lors, pas faire l'objet de redevances accessoires, dont les conditions tarifaires seraient fixées par contrat, et doivent figurer dans la grille tarifaire soumise à homologation bien qu'ils ne s'appliquent qu'aux compagnies utilisatrices de ces services, comme cela est le cas actuellement.

### **2.2.3. Sur l'impact de l'exclusion du service des bus de piste de la redevance de stationnement**

56. La grille tarifaire soumise à homologation par la société ADL pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022 exclut le service des bus de piste des activités financées par la redevance de stationnement.
57. Cette exclusion fait suite aux indications formulées par l'Autorité dans ses décisions n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et n° 2021-010 du 11 février 2021 susvisées, par lesquelles elle a rappelé, conformément au point 5.5 de l'annexe de l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile, que le service des bus de piste constitue une activité d'assistance en escale ne pouvant être intégrée à la redevance de stationnement des aires non-équipées de passerelles ou destinées au fret. À ce titre, l'Autorité a souligné qu'il devait faire l'objet d'une tarification distincte, exclue du périmètre des redevances soumises à l'homologation de l'Autorité.
58. Par ailleurs, la société ADL propose de ne plus distinguer les tarifs de la redevance de stationnement des aires au contact en passerelle et fret aérien des autres places de stationnement.
59. La société ADL a, au cours de l'instruction, transmis à l'Autorité le détail des coûts relatifs au stationnement des aéronefs et la justification des tarifs ainsi proposés. Au vu de ces éléments, l'Autorité estime que cette redevance est construite dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.

#### **2.2.4. Sur le maintien d'un tarif de redevance par passager spécifique pour l'aérogare à service différencié**

60. La proposition de maintenir des tarifs différenciés de la redevance par passager d'ores et déjà formulée dans les deux propositions d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires ayant donné lieu aux décisions n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et n° 2021-010 du 12 février 2021 de l'Autorité est reconduite à l'identique pour la période tarifaire soumise à homologation.
61. Dans le cadre de l'instruction, l'Autorité a obtenu de la société ADL une note justificative des différenciations tarifaires pratiquées sur la redevance par passager applicable à cette aérogare. Ces différenciations tarifaires sont fonction, notamment, des surfaces et du ratio de passagers au mètre carré, lequel apparaît significativement plus élevé pour l'aérogare à service différencié, permettant ainsi une diminution des coûts par passager.
62. Néanmoins, l'Autorité note que cette étude a été établie sur la base de données réelles de l'année 2019. La société ADL explique ce choix en indiquant que l'année 2019 a été la « dernière année d'utilisation » en mode nominal des infrastructures », ces dernières étant utilisées de manière partielle depuis mars 2020. Si le contexte exceptionnel de la crise économique et sanitaire justifie ce choix, l'Autorité appelle l'attention de la société ADL sur la nécessité de disposer d'une étude à jour lors de la prochaine période tarifaire.
63. La société ADL justifie la non prise en compte de ces recommandations par le contexte exceptionnel de la crise économique et sanitaire liée à l'épidémie de covid-19. Si l'Autorité peut entendre cette explication, elle apportera la plus grande attention, dans le cadre de la prochaine demande d'homologation dont elle sera saisie par la société ADL, à la réalisation d'un tel audit externe pour la détermination de la différenciation des tarifs entre aérogares.

#### **2.2.5. Sur l'introduction de nouvelles redevances**

64. La société ADL propose, d'une part, la création de nouveaux tarifs pour les badges « laissez passez électronique visiteur » et « titre de circulation aéroportuaire provisoire badge vert » pour les aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry, et, d'autre part, la création de nouveaux tarifs d'abonnement pour le stationnement extérieur sur les parking Nord pour l'aérodrome de Lyon-Bron. Ces nouveaux tarifs n'appellent pas de commentaire de la part de l'Autorité.

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

65. Conformément aux articles R. 224-2 et R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, l'analyse de l'Autorité porte sur les redevances principales, accessoires et leurs modulations ainsi que sur la redevance d'assistance aux PHMR.
66. Sont en particulier exclues de son champ de contrôle, en application du II de l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé et de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la taxe d'aéroport, les redevances relatives aux prestations d'assistance en escale et les redevances accessoires correspondant à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers et qui peuvent être fixées contractuellement entre le gestionnaire d'aéroport et les compagnies aériennes. Au cours de l'instruction, la société ADL a indiqué qu'aucun accord contractuel n'avait été conclu avec des compagnies aériennes.

### 2.3.1. En ce qui concerne les modulations tarifaires

#### a. Mise en place d'une nouvelle modulation

67. Dans la continuité des objectifs ambitieux que la société ADL a indiqué s'être fixés en matière de développement durable, cette dernière souhaite encourager les usagers à utiliser des aéronefs plus vertueux en matière d'émissions de CO<sub>2</sub>, en introduisant une modulation de la redevance d'atterrissage en fonction des émissions de CO<sub>2</sub>. La modulation tarifaire proposée par la société ADL consiste à appliquer un coefficient de modulation à la redevance d'atterrissage en fonction du niveau de CO<sub>2</sub> émis par un aéronef par cycle de décollage/atterrissage (ci-après « cycle LTO »).
68. La détermination du coefficient de modulation proposé par la société ADL diffère selon qu'il s'agit d'un vol de passagers ou de fret. La redevance d'atterrissage des aéronefs de vols de passagers fera l'objet d'un abattement si la quantité de CO<sub>2</sub> émise par cycle LTO par siège offert est inférieure à 15,1 kg et d'une majoration si celle-ci est supérieure à 15,1 kg<sup>3</sup>. La redevance d'atterrissage des aéronefs de vols de fret fera l'objet d'un abattement si la quantité de CO<sub>2</sub> émise par cycle LTO ramenée à la masse maximale au décollage est inférieure à 36 kg et d'une majoration si celle-ci est supérieure à 36 kg.
69. Certains membres de la CoCoÉco ont questionné le bien-fondé de l'introduction de cette modulation, estimant notamment qu'une mesure locale est inadaptée pour un sujet dont l'enjeu est global.
70. Comme indiqué dans les décisions n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et n° 2021-010 du 11 février 2021, l'Autorité considère que les mécanismes internationaux ou nationaux sont effectivement des outils économiques plus pertinents que des mesures locales pour traiter les émissions de CO<sub>2</sub> mais que, dans le cas d'espèce et au vu des éléments dont elle dispose, il semble néanmoins que la mesure n'est pas disproportionnée par rapport à l'objectif d'intérêt général poursuivi, même en tenant compte des mécanismes internationaux existants. L'Autorité ne s'oppose donc pas à la mise en œuvre de cette modulation.
71. Par conséquent, si l'Autorité prend note de la volonté de la société ADL d'être un exploitant aéroportuaire précurseur sur ce domaine et de ses objectifs de développement durable, elle invite l'ensemble des parties prenantes à procéder à un retour d'expérience documenté sur la mise en place de cette modulation d'ici à la fin de la période tarifaire soumise à homologation, notamment au regard de sa contribution à l'atteinte des objectifs précités. L'Autorité portera une attention particulière à l'évaluation de l'ensemble des impacts liés à cette modulation, notamment financiers et environnementaux, qui lui sera transmise lors de la prochaine homologation tarifaire.

#### b. Modulations reconduites à l'identique ou avec modification des conditions d'application

72. Comme exposé au paragraphe 33, la société ADL propose de reconduire à l'identique les modulations de la redevance d'atterrissage en fonction du bruit des aéronefs sur les aérodromes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron et la modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subventions applicables sur l'aérodrome de Lyon-Saint Exupéry.

---

<sup>3</sup> Ce paramètre a été ajusté par rapport aux demandes d'homologation susmentionnées du 23 novembre 2020 et du 22 janvier 2021, afin d'assurer la neutralité financière de la modulation, passant ainsi de 15,8 à 15,1.

73. Par ailleurs, comme exposé au paragraphe 34, la société ADL souhaite reconduire (i) la modulation de la redevance par passager en fonction du volume d'activité, (ii) la mesure d'incitation au lancement d'une nouvelle route, (iii) la mesure d'incitation à la croissance du trafic, (iv) la mesure d'incitation à la création de nouvelles routes de fret aérien, (v) la mesure d'incitation au développement du fret aérien, en modifiant certaines de leurs conditions d'éligibilité, notamment pour les adapter aux effets de la crise sanitaire sur le trafic.
74. Ces propositions n'appellent pas de remarques de l'Autorité au regard des exigences de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.

### 2.3.2. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances et de leurs modulations

75. La société ADL propose une hausse différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, telle que détaillée au paragraphe 36, correspondant à une hausse moyenne d'environ + 3 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
76. 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.
77. La modération tarifaire n'étant pas définie par les textes actuellement en vigueur, 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.
78. L'Autorité relève que les décisions du Conseil d'État rendues en matière de redevances aéroportuaires portaient sur des niveaux de hausse compris entre 0 et 5 %, sans que ces décisions permettent de déterminer avec certitude quel niveau de hausse pourrait systématiquement être considéré comme modéré<sup>4</sup>. En tout état de cause, le Conseil d'État, dans sa décision du 31 décembre 2019, a précisé que la règle de la modération tarifaire « *a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs* »<sup>5</sup>.
79. L'Autorité constate que la proposition tarifaire dont la société ADL l'a saisie intervient dans un contexte de reprise du trafic à la suite de la crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, et donc d'amélioration progressive de la situation économique des compagnies aériennes. En effet, selon la trajectoire dessinée par l'ACI<sup>6</sup>, le trafic devrait connaître une reprise significative au cours de l'exercice 2022. En outre, la reprise apparaît plus rapide et plus certaine sur les destinations intra-européennes<sup>7</sup>, qui, au regard du mix-trafic constaté sur plusieurs exercices et projeté pour 2022, constituent la majorité du trafic au départ ou à destination de l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.
80. Par ailleurs, l'Autorité relève que la société ADL a reconsidéré sa proposition tarifaire<sup>8</sup>, afin de prendre en compte les effets de la crise sanitaire sur les usagers et de les accompagner dans ce contexte de reprise du trafic. La société ADL a ainsi proposé une évolution différenciée des redevances principales, avec des augmentations moyennes des tarifs unitaires de la redevance par passager, d'une part, et des redevances d'atterrissage et de stationnement, d'autre part,

<sup>4</sup> CE, 1<sup>er</sup> juin 2018, CSTA, req. n° 409929 ; CE, 19 mars 2010, SCARA et autres, req. n° 315403 ; CE, 19 mars 2010, SCARA et autres, req. n° 305047 ; CE, 4 décembre 2017, Sté TwinJet, req. n° 404781 ; CE, 25 avril 2007, FNAM, req. n° 291976.

<sup>5</sup> CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.

<sup>6</sup> ACI, COVID-19 and Airports, 2021, traffic forecast and financial impact.

<sup>7</sup> <https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO%20COVID%202021%2009%2014%20Economic%20Impact%20TH%20Toru.pdf>

<sup>8</sup> Les propositions tarifaires proposées en novembre 2020 et janvier 2021 prévoyaient respectivement des hausses des redevances aéroportuaires, en moyenne, de +9 % et de +4,9 %, sans dispositif de partage du risque lié au remplissage des aéronefs avec les compagnies aériennes.

respectivement de +3,73 % et de +1,5 %. Ce faisant, la société ADL indique souhaiter réduire l'impact de l'augmentation proposée sur les charges fixes des compagnies aériennes. Cette proposition, qui revient à partager avec les compagnies aériennes le risque et les opportunités liés au remplissage des avions (*load factor*), semble ainsi plutôt favorable à la reprise du trafic des compagnies.

81. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité considère que la hausse des tarifs proposée par la société ADL est modérée.

### **2.3.3. 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**

82. Afin d'analyser le respect des conditions relatives, d'une part, à la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, et, d'autre part, au rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus pour la proposition tarifaire de la société ADL, l'Autorité a porté son attention, dans un premier temps, sur les mécanismes d'allocation des produits, des charges et des actifs entre les différents périmètres.

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

83. L'utilisation et l'analyse d'informations financières sur les différents périmètres imposent de disposer d'un référentiel de règles d'allocation des actifs, produits et charges, dont la pertinence et la correcte application dans les systèmes d'informations analytiques de la société ont été auditées par un tiers externe.
84. Pour la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2022, la société ADL a transmis une attestation établie par ses commissaires aux comptes sur les « *situations analytiques établies par la société Aéroports de Lyon SA dans le cadre du décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'État pour l'exercice clos le 31 décembre 2020* ». Cette attestation, qui n'appelle pas d'observations particulières de la part des auditeurs, porte sur la concordance des informations financières présentées par périmètre d'activité avec les systèmes de comptabilité analytique de la société ADL, mais ne se prononce pas sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique.
85. Par ailleurs, l'arrêté du 15 octobre 2020<sup>9</sup>, par lequel le ministre en charge de l'aviation civile avait fixé les modalités d'approbation des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités pris en compte pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires, a été privé de base légale par la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021 susvisée, prononçant l'annulation de la dernière phrase du dernier alinéa de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile.
86. Dans cette décision, le Conseil d'État a considéré que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile impliquent « *l'intervention des usagers de l'aéroport et de l'Autorité de régulation des transports dans la détermination des règles d'allocation des actifs, produits et charges au périmètre régulé* ». À cet égard, l'Autorité précise qu'elle a engagé un processus de consultations publiques afin de déterminer le cadre général dans lequel devront s'inscrire ces règles, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes. En tout état de

---

<sup>9</sup> Arrêté du 15 octobre 2020 relatif aux modalités d'approbation des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités pris en compte pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires.

cause, l'Autorité relève que les règles actuellement en vigueur n'ont pas fait l'objet d'évolutions notables.

87. Néanmoins, au cas particulier et dans la mesure où (i) la société ADL est, dans le cadre des dispositions de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile et de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé, soumise à un régime dit de « caisse unique » et où (ii) la saisine intervient dans un contexte de crise sanitaire, qui, malgré la reprise du trafic, impacte toujours à la baisse le taux de couverture des redevances, l'éventuelle modification des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges actuellement retenues par la société ADL semble peu susceptible de remettre en cause l'analyse de l'Autorité concernant 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, développée ci-après.

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

88. Au terme 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.
89. La société ADL propose, pour la période tarifaire 2022, un CMPC après impôt sur les sociétés de [...] %. L'Autorité relève que le calcul de la société ADL repose sur une approche manquant de cohérence interne, notamment sur le choix des périodes de référence et sur l'appréciation du risque marché en contexte régulé, ces éléments conduisant à maximiser le résultat obtenu.
90. En se basant sur la méthodologie décrite dans son avis n°2020-017 du 17 février 2020<sup>10</sup>, ajustée en tenant compte des résultats de sa consultation publique menée en 2020<sup>11</sup>, des spécificités de la société ADL ainsi que des évolutions des données de marché, notamment de la hausse, depuis le début de la crise sanitaire de l'appréciation, par le marché, du risque aéroportuaire, l'Autorité estime qu'à la date de saisine, le CMPC du périmètre régulé de la société ADL, après impôt sur les sociétés, pour la période tarifaire 2022, est compris entre une valeur, par construction empreinte de biais baissiers, de 3 % et une valeur, par construction porteuse de biais haussiers, de 5 %. Le suivi des effets de la crise sanitaire sur l'appréciation du risque des activités régulées aéroportuaires fera l'objet de travaux complémentaires au fur et à mesure que la sortie de crise se répercutera sur les données de marché.
91. Le ROCE du périmètre régulé de la société ADL est estimé, par cette dernière, à +[...] % pour la période tarifaire 2022. Ainsi, les travaux menés par l'Autorité n'ont pas fait apparaître, aux bornes du périmètre régulé de la société ADL, pour la période tarifaire 2022, de rentabilité excessive au regard du CMPC.
92. Compte tenu de l'ensemble de ces éléments, la société ADL remplit la condition de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2022.

#### **c. Sur le taux de couverture des redevances aéroportuaires**

93. Sur la base des règles d'allocation des produits, des charges et des actifs ainsi que des règles de comptabilité analytique de la société ADL, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre

---

<sup>10</sup> Avis n°2020-017 du 17 février 2020 relatif au coût moyen pondéré du capital à prendre en compte pour le projet de contrat de régulation économique d'Aéroports de Paris (ADP) sur la période 2021-2025.

<sup>11</sup> Consultation publique sur l'appréciation des niveaux de coûts moyens pondérés des capitaux (CMPC) des périmètres régulés des aéroports de plus de 5 millions de passagers, menée du 17 juillet 2020 au 16 septembre 2020.

le produit global des redevances et le coût des services rendus. Il en résulte que la société ADL respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus, avec un taux de couverture des services publics aéroportuaires de l'ordre de [60 ; 70] % pour la période tarifaire soumise à l'homologation, sur la base des données transmises par la société ADL.

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

94. L'article 8 du 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 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.
95. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019<sup>12</sup>, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
96. La société ADL propose un gel des tarifs de la redevance d'assistance aux PHMR.
97. Cette proposition n'induit pas, pour la période tarifaire considérée, de sur-couverture des coûts, n'est pas de nature à contrevenir aux principes applicables aux redevances pour services rendus et est conforme aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 précité.
98. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

---

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

## DÉCIDE

L'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022.

La présente décision sera notifiée à la société ADL et publiée sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 28 septembre 2021.*

***Présents : Monsieur Bernard Roman, Président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Mesdames Florence Rousse et Sophie Auconie, vice-présidentes ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.***

Le Président

Bernard Roman