

Décision n° 1808-D1 du 12 décembre 2018 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur les aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} février 2019

L'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ci-après « l'Autorité »),

Vu le règlement 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 11 mars 2009 relative aux redevances aéroportuaires ;

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

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

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu le dossier de proposition tarifaire de la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) en date du 25 septembre 2018, reçu le 28 septembre 2018, par l'Autorité et déclaré recevable à la date du 16 novembre 2018 ;

Vu la décision de la présidente de l'Autorité du 26 octobre 2018 désignant M. Jean-Yves Ollier comme rapporteur de l'affaire n°1808 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Les représentants du Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA), de la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA), d'easyJet et d'Air France ayant été entendus, à leur demande, le 27 novembre 2018, et ceux de l'association internationale du transport aérien (IATA) et de l'association des représentants des compagnies aériennes en France (BAR France) le 30 novembre 2018 ;

Les représentants d'ACA ayant été reçus, à leur demande, par l'Autorité le 7 novembre 2018, et ACA n'ayant pas exprimé le souhait d'être auditionnée durant l'instruction ;

Le dossier ayant été examiné par l'Autorité lors de ses séances des 1^{er}, 15, 22, 25 et 29 octobre, des 7, 14 et 19 novembre et des 7, 11 et 12 décembre 2018 ;

Sur le rapport établi par M. Jean-Yves Ollier le 9 décembre 2018 et complété le 11 décembre ;

Après en avoir délibéré :

Considérant ce qui suit :

Contexte :

1. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu ont été homologués en dernier lieu pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2017, par une décision tacite de la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile (DTA), alors compétente, qui, après avoir rejeté une première proposition, n'a pas fait opposition à la seconde proposition présentée le 27 janvier 2016.
2. ACA ayant retiré le 6 septembre 2016 la proposition tarifaire partielle qu'elle avait présentée, et n'en ayant soumis aucune autre à l'ASI avant septembre 2018, les tarifs homologués pour l'année 2016-2017 sont demeurés applicables à la période tarifaire du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018 et à la période 2018-2019, en application du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, qui prévoit que faute pour un nouveau tarif d'avoir été homologué, les tarifs précédemment en vigueur demeurent applicables
3. L'Autorité a été saisie le 9 mai 2017 par le ministre chargé de l'aviation civile d'un projet de contrat de régulation économique (CRE) entre l'Etat et ACA pour les années 2017 à 2021. Dans un avis n° 1704-A1 du 6 juillet 2017, elle a considéré que ce contrat ne pouvait être signé en l'état, compte tenu notamment de l'insuffisance, d'une part, du niveau de contribution du périmètre non régulé au périmètre régulé et, d'autre part, du trop faible niveau de la baisse tarifaire qui résultait du plafond envisagé pendant les deux premières années du contrat. L'Autorité estimait en particulier que la baisse tarifaire minimale de 6,6 % envisagée sur la durée du contrat devait s'appliquer dès la première année (2017-2018) ou les deux premières années (2017-2019).
4. Le trafic, le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation de la société Aéroports de la Côte d'Azur ont connu les évolutions suivantes :

Trafic (Nice)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
k passagers	11 554	11 660	12 017	12 427	13 305	
Variation		+ 0,9 %	+ 3,1 %	+ 3,4 %	+ 7,1 %	4 %*


Croissance cumulée 2013/2018 : + 19,8 % Croissance annuelle moyenne : + 3,7 %

* cumul annuel du 1^{er} au 31 octobre 2018 par rapport à la même période de l'année précédente.

k €	2013	2014	2015	2016	2017	Var 2017/2013
CA net	219 153	228 277	235 218	244 301	261 830	+ 19,5%
Résultat d'exploitation	30 757	37 188	42 976	70 132	69 215	+ 125,0 %

(source : comptes sociaux)

5. Il ressort des éléments présentés dans le document public de consultation du 1^{er} août 2016 sur le projet de CRE (p. 15) que le taux de retour sur capitaux investis (ROCE) du périmètre régulé s'est établi à 8,1% en 2014, 8,8% en 2015 et était envisagé à 8,7% en 2016.
6. L'International Air Transport Association (IATA) et le Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) ont respectivement saisi l'Autorité les 4 octobre et 27 novembre 2017 de demandes tendant, sur le fondement du IV de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, à ce que l'Autorité fixe les tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur l'aérodrome de



Nice-Côte d'Azur pour la période courant du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019. Par une décision n° 1705-D1 du 27 novembre 2017, l'Autorité a constaté que les conditions de mise en œuvre des dispositions invoquées n'étaient pas réunies, et en conséquence qu'elle n'avait pas la faculté de fixer les tarifs des redevances ou leurs modulations ou les éventuels accords de qualité de service pour cette période tarifaire. Cette décision fait sur ce point l'objet d'un recours contentieux de l'IATA devant le Conseil d'Etat. En outre, l'Autorité a relevé que la commission consultative économique des aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu n'avait pas été réunie depuis plus d'un an pour donner un avis sur les tarifs des redevances aéroportuaires, contrairement aux dispositions de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, et a rappelé que cette commission devait être réunie dans les meilleurs délais.

7. La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique, chargée des transports, a pris le 12 juillet 2018 un arrêté relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, qui a notamment pour objet de déterminer les conditions d'évolution de ces redevances en dehors du cadre fixé par l'article L. 6325-2 du code des transports. Le SCARA et la CSTA ont présenté un recours devant le Conseil d'Etat contre cet arrêté.

Contenu de la proposition tarifaire :

8. Les redevances dont les tarifs relèvent de l'homologation de l'Autorité sont les redevances pour services publics aéroportuaires (SPA) tels que définis à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile.
9. ACA a présenté des propositions d'évolution pour la période tarifaire du 1^{er} février au 31 octobre 2019 en indiquant une baisse moyenne de 0,65 %. Ce niveau correspond au plafond d'évolution mentionné par l'arrêté du 12 juillet 2018. Cette évolution est répartie de la façon suivante :

Pour l'aérodrome de Nice : - 0,9 %

Au titre des redevances principales :

a) Redevance d'atterrissage : sans changement

b) Redevance de stationnement : sans changement

c) Redevance par passager :

- T1 et T2 : sans changement pendant la saison été 2019 (du 1^{er} avril au 31 octobre 2019)

et - 4 % pendant la saison hiver 2019 (du 1^{er} février au 31 mars 2019)

- « Terminal aviation affaires » : + 6,7%

- hélicoptères : +6,3 %

Au titre des redevances accessoires :

Redevance carburant : sans changement

Redevance forfaitaire d'atterrissage : + 9% pour les avions jusqu'à 6 tonnes, sans changement de 6 à 18 t, + 1% de 18 à 25 t, + 15% au-delà de 24 tonnes

Suppression des redevances d'utilisation des bornes d'enregistrement en libre service (BLS) et du système automatisé de dépôt des bagages (DBA), les coûts correspondants étant intégrés à la redevance par passager.

Redevances passerelles et 400 Hz : + 4 %

Redevances domaniales SPA : + 1,25%

Autres redevances accessoires : sans changement

Au titre de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite : + 21%

Pour l'aérodrome de Cannes Mandelieu : + 2,6 %

Cadre juridique général de l'homologation des tarifs :

10. L'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile dispose que lorsque l'Autorité homologue les tarifs des redevances pour services rendus, « elle s'assure :

- du respect de la procédure de consultation prévue au II de l'article R. 224-3 ;
- que les tarifs précités et le cas échéant leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances, qu'ils sont non discriminatoires et que leur évolution est modérée ; (...)
- en l'absence de contrat pris en application de l'article L. 6325-2 du code des transports, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital calculé sur le périmètre d'activités précisé par l'arrêté mentionné par l'article R. 224-3-1».

11. L'article L. 6325-1 du code des transports dispose que « 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 ».

12. L'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile dispose que : « Les tarifs des redevances sont fixés en tenant compte des prévisions d'évolution du trafic de passagers et de marchandises sur l'aérodrome ou les aérodromes considérés ainsi que des éléments suivants :

- les objectifs d'évolution des charges, tenant compte notamment de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et de celle de la productivité de l'exploitant ;
- les prévisions d'évolution des recettes ;
- les programmes d'investissements et leur financement.


« Il peut être aussi tenu compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant autres que les services mentionnés à l'article R. 224-1.

« L'exploitant d'aérodrome reçoit, compte tenu de ces éléments, une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital calculé sur le périmètre d'activités mentionné à l'alinéa suivant.

« Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les conditions d'application du présent article, notamment pour la définition du périmètre des activités et services pris en compte. »

Recevabilité du dossier de notification :

13. Le III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile dispose que : « Les tarifs, modulations et accords de qualité de service mentionnés au I sont réputés homologués par l'autorité administrative et deviennent exécutoires dans les conditions fixées au V de l'article R. 224-3 à moins qu'elle n'y fasse opposition dans un délai d'un mois suivant la réception de la notification. » Le troisième alinéa de l'article R. 224-3-3 dispose que : « Cette notification




est accompagnée des éléments mentionnés à l'article R. 224-3-1 et au IV de l'article R. 224-3, de l'avis de la commission consultative économique de l'aérodrome (...). ».

14. Le dossier notifié par ACA à l'Autorité le 25 septembre 2018 comportait les grilles tarifaires et le dossier soumis à la commission consultative économique en septembre 2018.
15. Par une lettre du 9 octobre 2018, la présidente de l'Autorité a informé le président d'ACA de ce que son dossier ne comportait pas certains documents requis par les textes pour considérer sa demande comme une notification recevable, en particulier les informations fournies par les compagnies aériennes en application des dispositions de l'article L. 6325-7 du code des transports, et les éléments permettant à l'autorité de se prononcer sur la répartition des produits, des charges et des actifs entre les périmètres régulé et non régulé, notamment les clés de répartition, leur justification, les tableaux documentant le passage d'une caisse unique à une double caisse, les principes de répartition des actifs entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé, et un tableau des principaux actifs concernés et les éléments nécessaires la compréhension à cette répartition. Elle lui a en outre demandé de transmettre à l'Autorité un ensemble de documents et d'informations lui permettant de s'assurer, sur le fond, des éléments qu'il lui revient de vérifier dans le cadre d'une procédure de notification, dont une première liste détaillée lui était fournie. Dans une lettre du 26 octobre 2018, elle a en outre relevé que ni la proposition tarifaire ni les éléments transmis par ACA ne comportaient d'éléments exploitables permettant d'identifier précisément les charges, les produits et la base d'actifs correspondant au périmètre du service public aéroportuaire sur la période tarifaire au titre de laquelle la proposition était présentée.
16. S'agissant des tableaux documentant le passage d'une caisse unique à une double caisse, ACA a indiqué, dans une lettre du 17 octobre 2018, qu'elle considérait que ces informations ne faisaient *« pas partie des « éléments » dont la transmission est requise en application de l'article R. 224-3-3 du CAC. S'il s'agit de comparer le tarif des redevances soumises à homologation avec celui qui résulterait de l'application d'une caisse unique pour le même exercice, nous considérons de tels éléments sans objet, eu égard à l'arrêté du 12 juillet 2018 et du cadre réglementaire dans lequel s'exerce le processus actuel d'homologation de l'ASI »*.
17. A la demande d'ACA, l'Autorité a reçu ses représentants le 7 novembre 2018 pour un échange sur les éléments nécessaires pour que, d'une part, la notification des tarifs soit considérée comme de nature à faire courir le délai d'instruction et que, d'autre part, le dossier comporte les éléments minimaux pour lui permettre de se prononcer sur le fond.
18. Lors de cette réunion, ACA et l'Autorité ont constaté leur désaccord sur la question de la fourniture des informations relatives aux activités non régulées, et plus généralement au passage de la caisse unique à la double caisse. L'Autorité a indiqué aux représentants d'ACA qu'elle réserverait l'examen de cette question pour sa décision sur le fond, à l'issue de l'instruction du dossier, mais qu'elle ne serait sans doute pas en mesure d'homologuer le tarif si ces informations ne lui étaient pas fournies.
19. L'Autorité a admis la recevabilité du dossier de demande d'homologation à la date du 16 novembre 2018, après avoir reçu les informations fournies par les compagnies aériennes en application des dispositions de l'article L. 6325-7 du code des transports et une estimation de l'évolution des charges correspondant au périmètre matériel (le service public aéroportuaire et non l'ensemble du périmètre régulé) et à la période (février à octobre 2019) pour lesquels l'évolution tarifaire était demandée.

Analyse :


Sur le respect de la procédure de consultation des usagers :


20. L'article 6, « consultation et recours », de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires dispose que : « 1. Les États membres veillent à ce qu'une procédure obligatoire de consultation régulière des usagers d'aéroport ou des représentants ou associations des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport soit mise en place 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. Cette consultation a lieu au moins une fois par an, sauf s'il en a été convenu autrement lors de la précédente consultation. Lorsqu'il existe un accord pluriannuel entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport, les consultations se déroulent conformément audit accord. Les États membres conservent le droit d'imposer des consultations plus fréquentes. / 2. Les États membres veillent à ce que, dans la mesure du possible, les modifications apportées au système ou au niveau des redevances aéroportuaires fassent l'objet d'un accord entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport. À cet effet, l'entité gestionnaire d'aéroport soumet toute proposition visant à modifier le système ou le niveau des redevances aéroportuaires aux usagers d'aéroport, avec un exposé des motifs justifiant les modifications proposées, au plus tard quatre mois avant leur entrée en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles qui doivent être dûment exposées aux usagers d'aéroport. L'entité gestionnaire d'aéroport organise des consultations sur les modifications proposées avec les usagers d'aéroport et tient compte de leur avis avant de prendre une décision. L'entité gestionnaire d'aéroport publie normalement sa décision ou sa recommandation au plus tard deux mois avant son entrée en vigueur. Dans l'hypothèse où aucun accord n'est conclu entre l'entité gestionnaire d'aéroport et les usagers d'aéroport sur les modifications proposées, l'entité gestionnaire d'aéroport justifie sa décision par rapport aux arguments des usagers d'aéroport. »
21. Aux termes de l'article 7, « transparence », de cette directive : « 1. Les États membres veillent à ce que l'entité gestionnaire d'aéroport fournisse, chaque fois que doivent être tenues les consultations visées à l'article 6, paragraphe 1, à chaque usager d'aéroport, ou aux représentants ou associations des usagers d'aéroport, des 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. Ces informations comprennent au minimum : a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie de la redevance aéroportuaire perçue; b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances aéroportuaires; c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances aéroportuaires se rapportent; d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci; e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances aéroportuaires; f) les prévisions concernant la situation de l'aéroport en matière de redevances, l'évolution du trafic ainsi que les investissements proposés; g) l'utilisation réelle de l'infrastructure et de l'équipement aéroportuaires au cours d'une période donnée; et h) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire. »
22. Aux termes de l'article L. 6325-7 du code des transports : « (...) Dans le cadre de ces 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. » Ces dispositions doivent être interprétées



conformément aux articles 6 et 7 précités de la directive 2009/12/CE, qui fixent notamment la liste minimale des informations à transmettre.

23. L'organisation d'une consultation implique de mettre à disposition des personnes concernées une information claire et suffisante sur l'objet de la consultation et ses modalités afin de leur permettre de donner utilement leur opinion.
24. Aux termes de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, la commission consultative économique *« 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. La commission débat également sur les perspectives d'évolution de la qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome »*.
25. L'article D. 224-3 du même code dispose que : *« A l'exception du président, les membres peuvent se faire suppléer aux réunions de la commission par une personne dûment mandatée par eux. Ils peuvent également se faire accompagner par des personnes n'ayant pas voix délibérative et dont le nombre maximal est fixé dans le règlement intérieur. »*
26. Aux termes de l'article R. 133-9 du code des relations entre le public et l'administration (CRPA) : *« Lorsqu'il n'est pas suppléé, le membre d'une commission peut donner un mandat à un autre membre. Sauf dispositions contraires, nul ne peut détenir plus d'un mandat. »*
27. Ainsi qu'il a été dit au point 6, et comme l'a rappelé l'Autorité dans sa décision n° 1705-D1 du 27 novembre 2017, ACA n'a pas réuni la commission consultative économique des aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu entre 2016 et 2018, contrairement aux dispositions de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile. Cette carence méconnaît en outre les dispositions précitées de l'article 6 de la directive 2009/12/CE. Elle a privé les usagers de la consultation annuelle qu'il revenait à l'exploitant d'organiser sur l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires pendant cette période.
28. Il ressort du procès-verbal de la réunion du 4 septembre 2018 de la commission consultative économique des aéroports (CoCoEco) de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu que ses membres ont reçu la veille de la séance un projet de règlement intérieur qui comportait des modifications substantielles, affectant notamment le nombre de mandats susceptibles d'être confiés à chaque membre et le délai donné aux membres pour faire connaître leurs observations sur le projet de procès-verbal établi et transmis par ACA à la suite de la réunion. ACA a justifié la première modification en faisant valoir qu'elle était imposée par les dispositions de l'article R. 133-9 du CRPA. Cette présentation est erronée, dans la mesure où les dispositions citées au point 26 ne s'appliquent qu'à défaut de dispositions contraires.
29. Cette procédure méconnaît les dispositions de l'article 2 du règlement intérieur, aux termes desquelles les membres *« reçoivent les documents relatifs à l'ordre du jour, sauf urgence, quinze jours au moins avant la date de la réunion, et en tout état de cause huit jours avant cette date »*.
30. Il ressort en outre du procès-verbal de la réunion du 4 septembre 2018 de la CoCoEco qu'ACA a estimé qu'elle n'avait pas à répondre aux questions des usagers permettant de comparer la proposition tarifaire aux éléments présentés dans le dossier public de consultation sur le CRE du 1^{er} août 2016.

- 
31. En outre, ACA n'a fourni dans le dossier envoyé aux membres de la CoCoEco en vue de la réunion du 4 septembre 2018 aucun élément sur le coût moyen pondéré du capital (CMPC), et a indiqué en séance avoir « demandé à l'ASI une estimation du niveau de CMPC en préparation de la CocoEco pour finaliser la proposition tarifaire mais cette donnée reste en attente pour ACA ». L'Autorité relève que cette indication ne correspond ni aux compétences qui lui sont conférées en application des dispositions précitées de l'article R. 224-3-4, aux termes desquelles il lui appartient de se prononcer *a posteriori* sur une demande d'homologation tarifaire, ni en tout état de cause au déroulement de la procédure en l'espèce. Si ACA a communiqué à l'Autorité en amont de la saisine une étude qu'elle avait diligentée sur le CMPC, ce n'est que postérieurement à la saisine, dans une lettre du 17 octobre 2018, qu'elle a indiqué à l'Autorité le niveau de CMPC qu'elle avait retenu en vue d'établir sa proposition tarifaire, ce dont la présidente de l'Autorité a pris acte dans une lettre du 26 octobre 2018.
32. ACA a refusé de répondre aux questions des représentants des usagers sur la répartition des actifs et des charges entre le périmètre régulé et le périmètre non régulés. Ceux-ci déploraient l'absence de vue d'ensemble, seuls les éléments relatifs au périmètre régulé étant fournis, et s'interrogeaient en particulier sur l'évolution du montant de la base d'actifs régulés (BAR), au regard de la part présentée dans le cadre de la consultation sur le CRE. Tout en se disant « favorable à un éventuel audit par l'ASI de son système de comptabilité analytique et d'allocation », ACA a refusé de fournir aux utilisateurs des informations leur permettant de mesurer les effets du changement de méthode tarifaire sur les années 2016 à 2018 (V, commentaires).
33. Les représentants des utilisateurs ont en outre regretté l'absence d'information sur la finalité des investissements et leur inscription dans une logique de long terme, et le fait que le dossier ne comporte aucune mention de la qualité de service (VII-38). Ils ont voté contre la proposition tarifaire qui leur était présentée.
34. Par une lettre en date du 9 octobre 2018 au président d'ACA, les représentants de BAR France, de la CSTA, d'IATA, du SCARA, des compagnies aériennes British Airways, Emirates et iXair ont rappelé que l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile imposait la tenue d'une réunion annuelle de la CocoEco, et constaté que la consultation intervenait neuf mois après la demande de l'Autorité de l'organiser dans les meilleurs délais. Ils ont relevé les irrégularités qui tenaient à l'envoi du projet de règlement 24 heures avant la séance et au fait que le Président ait dans un premier temps accepté, puis refusé, qu'IATA dispose de pouvoirs distincts. Ils ont déploré le manque de transparence de la consultation, en particulier le refus de communiquer des éléments sur la détermination du CMPC, le fait que le dossier et les présentations en séance ne comprenaient aucune donnée pour l'année 2016 et des informations partielles pour 2017, année durant laquelle l'aéroport demeurait sous le régime de la caisse unique, l'absence d'informations sur la qualité de service, le caractère très succinct de la présentation de projets d'investissement de plusieurs millions d'euros, sans éléments sur les besoins opérationnels qui les fondaient et sur le retour qui en était attendu. Ils ont demandé la communication aux usagers d'informations sur ces éléments, notamment « 1. Informations financières, sous régime « caisse unique », pour les années 2016, 2017 et 2018 (prévisionnel) afin de pouvoir comparer l'évolution des recettes et des charges avec les années précédentes, selon le format utilisé lors de la CoCoEco de juin 2016 pour la comparabilité (...). 3. L'ensemble des règles comptables d'allocation des coûts d'exploitation, des actifs, des frais généraux et des coûts de projets aux différents périmètres. Ces règles doivent être accompagnées d'une explication du processus par lequel elles ont été élaborées et validées, ainsi que du rapport d'un auditeur indépendant attestant de leur bonne application (nonobstant un audit de l'ASI qui viendra ultérieurement). Nous demandons que les usagers




puissent être associés à cet audit. 4. Le détail des changements dans la base des actifs entre 2015 et 2018, et la prévision pour l'année 2019 (...). 5. Une explication des raisons de l'évolution de chaque poste majeur du coût d'exploitation présenté par ACA et 8. Une présentation des investissements avec : (...) c. Une indication de la manière dont les projets sur des actifs qui ne relèvent pas exclusivement du périmètre régulé sont affectés. »

35. Lors des auditions menées par l'Autorité, l'ensemble des représentants des usagers – qui représentent, avec les auteurs de la lettre mentionnée au point précédent, la quasi-totalité des usagers de l'aéroport – ont confirmé cette appréciation. Certains ont estimé que les insuffisances de la consultation portaient atteinte aux dispositions de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, en l'absence de débat sur la qualité de service, de l'article R. 224-3-1 du même code, l'évolution des recettes ne pouvant être évaluée sans l'historique des recettes et des coûts, et de l'article L. 6325-7 du code des transports, en l'absence d'information sur l'utilisation des infrastructures.
36. Il résulte de l'ensemble des éléments qui précèdent que le fonctionnement de la commission consultative économique a été affecté par des irrégularités tenant à l'absence de consultation de la commission pendant deux ans et à la transmission du projet de règlement intérieur en dehors des délais prévus par celui-ci. L'absence de communication de données sur l'année 2016, la communication d'informations partielles pour 2017 (limitées au périmètre régulé), alors que la commission n'avait pas été réunie depuis deux ans, et le refus de communiquer tout élément substantiel sur les changements de méthode, ont privé la commission de toute base de comparaison sur l'évolution des dépenses et sur la portée de ces changements.
37. La CoCoEco n'a manifestement pas reçu « *les informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs* », comme le requiert l'article L. 6325-7 du code des transports, ni été mise en mesure d'exercer le rôle d'« *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* », qui lui est confié par l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile.

Sur la suppression des redevances d'utilisation des bornes d'enregistrement en libre service (BLS) et du système automatisé de dépose des bagages (DBA) et l'intégration de leurs coûts dans la redevance par passager :

38. L'annexe de l'article R. 216-1 du code de l'aviation civile énumère, parmi les services d'assistance en escale « *2. L'assistance " passagers " comprend toute forme d'assistance aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages et leur transport jusqu'aux systèmes de tri. / 3. L'assistance " bagages " comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.* ». Aux termes de l'article R. 216-2 du même code : « *A compter du 1^{er} janvier 1998, les transporteurs aériens peuvent pratiquer librement l'auto-assistance en escale : / 1^o Sur tout aérodrome dont le trafic annuel est supérieur ou égal à un million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret transporté par avion, pour l'ensemble des services mentionnés au I de l'article R. 216-1 ; ».*
39. L'article R. 224-2 du code de l'aviation civile dispose que « *1^o Les redevances comprennent notamment : (...)* - *la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et*



d'embarquement, ainsi que des installations de tri des bagages. 2° Des redevances accessoires peuvent être instaurées par la personne mentionnée au I de l'article R. 224-3. / Elles peuvent notamment correspondre aux services complémentaires mentionnés au 1° ci-dessus, s'ils ne sont pas déjà couverts par les redevances qui y sont mentionnées, à la mise à disposition de locaux techniques, d'installations de traitement des eaux, d'installations fixes de distribution de carburant et d'aires d'entreposage, ainsi qu'à l'usage des installations nécessaires à l'atterrissage, au décollage et au stationnement des aéronefs de six tonnes et moins. / Les conditions tarifaires des redevances accessoires peuvent être fixées par contrat quand elles correspondent à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers. »


40. La proposition tarifaire supprime les redevances BLS et DBA, jusqu'alors facturées aux seuls utilisateurs de ces services, et les intègre dans la redevance par passager, dont le taux est maintenu en été et baissé de 4% en hiver.
41. L'Autorité, dans son avis n° 1704-A1 du 6 juillet 2017 sur le projet de CRE, relevait qu'il n'était pas exclu qu'un tel regroupement entraîne une discrimination en faisant payer des usagers pour un service qu'ils n'utiliseraient pas ou qui ne correspondrait pas à une infrastructure centralisée ou dont le coût serait marginal.
42. Lors de la réunion de la CoCoEco du 4 septembre 2018, ACA a indiqué que l'intégration de ces coûts dans la redevance par passager s'inscrivait logiquement dans l'évolution des infrastructures et services aéroportuaires, qu'elle ne souhaitait pas que le coût soit un frein pour les compagnies aériennes à l'adhésion au système et qu'elle continuerait à investir dans ces installations en fonction des besoins.
43. Un représentant des usagers a estimé que les dispositifs DBA et BLS constituaient un service standard indispensable, inclus dans la redevance par passager sur de nombreux aéroports.
44. Selon l'une des parties auditionnées, la suppression de ces redevances accessoires et leur intégration dans la redevance par passager entraînerait une discrimination, dans la mesure où certaines compagnies aériennes seraient obligées de financer ces services, alors même que leurs passagers ne les utiliseraient pas ou très peu. Les passagers de certaines compagnies s'enregistrent en ligne et n'ont en majorité pas de bagage en soute.
45. Il ressort de l'addition des tableaux présentant l'impact des évolutions de la redevance par passager et des redevances BLS et DBA, que l'effet combiné de l'évolution de ces deux redevances est une baisse de 0 à 1% pour les compagnies qui n'utilisent pas ces services, qui représentent environ la moitié du trafic de passagers, et de 3 à 6% pour celles qui l'utilisent le plus.
46. L'intégration de ces redevances accessoires à la redevance par passager a une incidence significative et entraîne un report de charge important entre les utilisateurs de ces services et les autres compagnies aériennes, alors même que ces dernières ont fait le choix stratégique de ne pas utiliser de tels services, de peu les utiliser ou de recourir à l'auto-assistance. La proposition tarifaire ne présente pas d'élément justifiant un tel transfert. Dans ces conditions, l'Autorité considère que cette mesure méconnaît le principe de non-discrimination. Elle ne peut, en conséquence, homologuer la redevance par passager qui lui est proposée.

Sur la baisse de 4 % des tarifs en hiver :

47. L'article L. 6325-1 du code des transports dispose que le montant des redevances « *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.* ». Aux termes de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile : « *Les modulations limitées prévues à l'article L. 6325-1 du code des transports sont déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de ces modulations sont proportionnées à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent. Ces modulations peuvent viser : (...) -à améliorer l'utilisation des infrastructures ; dans ce cas, les redevances peuvent faire l'objet de modulations temporaires en fonction de la période de la journée, de la semaine ou de l'année où le service est rendu, des catégories de trafic, des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations ou de la situation de celles-ci (...).Préalablement à l'introduction d'une modulation nouvelle ou au changement substantiel apporté à une modulation existante, la personne chargée de la fixation des tarifs des redevances précise l'objectif d'intérêt général recherché, fixe la période d'application de la modulation, définit les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et évalue l'impact prévisionnel de ces modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome.* »
48. ACA a introduit dans le chapitre VII relatif à la proposition d'évolution tarifaire des redevances « *le renforcement de la modulation tarifaire de la redevance Passager avec une baisse des tarifs « en saison hiver 2018/2019 » de - 4% par rapport à la saison hiver 2017/2018* », en précisant que cette modulation était prise en application de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.
49. Le projet présente l'objectif d'intérêt général d'améliorer l'utilisation des infrastructures en hiver et comporte des indicateurs de suivi mais se borne à indiquer, s'agissant de son impact sur les conditions d'usage de l'aérodrome : « *Pas d'impact d'exploitation car aéroport non saturé en hiver* ». Certains usagers ont relevé lors des auditions qu'ACA ne présentait aucune projection de l'amélioration attendue de l'utilisation des infrastructures.
50. L'Autorité s'interroge sur la cohérence de cette dernière indication avec l'objectif de la mesure.


Sur le rapport entre le produit des redevances et les coûts des services rendus :

51. En application du II de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile : « *L'autorité administrative chargée de l'homologation peut demander à l'exploitant d'aérodrome de lui transmettre tout élément permettant de justifier sa proposition tarifaire.* »
52. Ainsi qu'il a été dit au point 14, le dossier tarifaire initial présenté par ACA était sensiblement identique à celui de la CoCoEco.
53. En réponse aux demandes exprimées dans ses lettres en date des 9 et 26 octobre 2018 et lors de la réunion du 7 novembre 2018, d'éléments sur la méthodologie de passage à la double caisse, sur le niveau et la justification des paramètres structurants de la répartition des produits, des charges et des actifs entre les périmètres régulé et non régulé (affectation des charges directes, clés de répartition des charges indirectes), en particulier sur les tableaux documentant le passage d'une caisse unique à une double caisse, l'Autorité s'est vue opposer



par ACA, dans les lettres du 17 octobre et du 30 novembre 2018, un refus exprès de communiquer certaines informations demandées (cf. point 16).

54. Le refus de communiquer toutes données relatives à des activités extérieures au périmètre régulé a en outre été opposé aux questions suivantes du rapporteur : « *l'annexe de vos comptes sociaux 2017 indique, parmi les faits marquants : "cette année, la société a réalisé un programme d'investissement de 52,7 M€ et a mis en service divers projets, notamment la fin des travaux des nouveaux commerces du T2 et divers travaux de conformité réalisés dans le cadre des évolutions de la réglementation fixée par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA). En outre, une nouvelle phase de travaux liés à l'arrivée du tramway sur l'Aéroport de Nice-Côte d'Azur a été mise en service au cours de l'exercice." Quels ont été le montant et la consistance des "travaux des nouveaux commerces" et des autres investissements dédiés aux activités non régulées au cours des années 2015 à 2018 (prévisionnel) ? Quelles sont vos prévisions 2019 à cet égard et la façon dont ces investissements ont été exclus de la base des actifs régulés ?* »
55. Dans sa réponse, datée du 30 novembre 2018, ACA a indiqué : « *Ainsi que nous vous l'avons précédemment expliqué, les données relatives à des activités en dehors du périmètre régulé sont en dehors du champ de vos vérifications* ».
56. Ce refus s'étend à la communication de données financières et comptables pour l'ensemble du périmètre d'activité en 2016, 2017 et 2018, alors même que les aéroports exploités par ACA étaient en régime de caisse unique. Il ne permet pas à l'Autorité de se prononcer sur l'évolution des charges et de la base d'actifs au regard des années antérieures, dans la mesure où l'exploitant n'a présenté aucun dossier tarifaire pendant les années précédentes et refuse de présenter des tableaux de passage ou des données *pro forma* qui permettraient d'une part de comprendre l'impact de la séparation des caisses, d'autre part de comparer la demande tarifaire à l'historique en s'assurant de la pertinence des informations fournies par l'exploitant à cet égard (qui ne portent que sur le nouveau périmètre régulé, sans explications substantielles sur la façon dont elles ont été construites).
57. ACA s'est bornée à transmettre à l'Autorité, par un courrier en date du 17 octobre 2018, un document succinct sur la méthodologie de répartition des charges et de la base d'actifs entre les périmètres régulé et non régulé, ne comportant aucun chiffre ni aucune donnée concrète sur les paramètres et les clés de répartition retenus (annexe 2 à ce courrier), d'autre part plus de 1200 clés de répartition 2017 de Nice par périmètre présentés en colonne sans élément permettant de comprendre le passage de l'une aux autres (annexe 3). Elle a également adressé le 30 novembre 2018 à l'Autorité un autre document comportant des tableaux présentant « *les niveaux de déversement du moteur analytique* », en données brutes, sans comporter d'éléments permettant de comprendre la répartition entre les charges directes et indirectes, ni les critères expliquant la répartition des premières entre les périmètres régulé et non régulé, ni les paramètres de fixation des principales clés de répartition des secondes et leur justification. Il en va de même pour la répartition des actifs.
58. En réponse aux questions sur les facteurs expliquant les principales évolutions des charges et des investissements, en particulier l'articulation avec la stratégie de l'aéroport et les impacts attendus d'une augmentation de l'ordre de 60 % pour 2018-2019 et de 40 % sur 4 ans par rapport aux projections du CRE, ACA a apporté à l'appui de sa lettre du 30 novembre 2018, des indications très insuffisantes.
59. Par une lettre en date du 7 novembre 2018, la présidente de l'Autorité a demandé au directeur général de l'aviation civile, en application des dispositions du I de l'article 1^{er} de la loi n°



2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique et du II de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, de lui communiquer les informations financières qui lui ont été transmises par la société ACA au titre de l'article 75 du cahier des charges type applicable aux concessions aéroportuaires de l'Etat pour les années 2016 et 2017. Cette lettre est restée sans réponse.

60. Ces informations avaient également été demandées dans la lettre en date du 26 octobre 2018 à ACA, qui a refusé de les communiquer. Ces documents auraient permis de pallier partiellement l'absence d'indication sur les éléments constitutifs des périmètres SPA, régulé non SPA et non régulé au moins pour les années 2016 et 2017.
61. En l'absence d'informations élémentaires permettant d'apprécier (i) l'évolution des charges à couvrir au regards de celles des années précédentes, notamment 2016, 2017 et 2018 (projections) sur un périmètre dont elle pourrait apprécier la pertinence, (ii) les paramètres du changement de méthodologie tarifaire et leurs impacts et (iii) la justification de la forte hausse des investissements et de l'augmentation des charges d'exploitation demandées, l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer sur le respect des dispositions de l'article L. 6325-1 du code des transports, aux termes desquelles le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes concernés.
62. L'Autorité observe en outre que (i) le niveau élevé de ROCE du périmètre régulé (cf point 5), dans sa définition antérieure à l'arrêté du 12 juin 2018, (ii) l'absence d'évolution des redevances depuis le début de 2016 alors que le trafic de l'aéroport a augmenté de 15%, l'élasticité des charges des exploitants par rapport au trafic en règle générale sensiblement inférieure à 1 et (iii) le niveau des profits d'ACA en 2016 et 2017, sont des indices de ce que le niveau des redevances pourrait avoir sensiblement excédé le coût des services rendus au cours des deux derniers exercices tarifaires.

Sur la juste rémunération du capital :

63. En l'absence d'explications substantielles sur la répartition des actifs entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé, permettant d'en apprécier la pertinence, l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer sur la juste rémunération du capital, appréciée à partir du produit d'une base d'actifs régulés (BAR) et du coût moyen pondéré du capital associé à celle-ci.

Sur la base d'actifs régulés :

64. Les investissements pour l'extension et l'aménagement des surfaces commerciales ont représenté une dimension majeure des investissements dans le terminal 2 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur au cours des dernières années – les voyageurs traversant désormais une vaste boutique de « *duty free* » pour accéder à la salle d'embarquement. La commission consultative aéroportuaire, dans son avis émis le 14 décembre 2016 dans le cadre de la préparation du CRE, publié au Journal de la République française du 16 décembre 2016, relevait (I.B.4) que les investissements sur le périmètre non régulé couvraient 46% du projet de réaménagement et d'extension de ce terminal et 38% du projet de réaménagement du terminal 1 sur la durée du CRE.
65. Le montant des investissements prévus sur le terminal 2 pour une période de quatre ans affectés au périmètre régulé a été multiplié par 7 par rapport à celui présenté dans le cadre du CRE.
66. Il appartient à ACA d'apporter des indications précises sur les paramètres pris en compte pour l'affectation des immobilisations directes et indirectes entre les périmètres régulé et non régulé. Ainsi qu'il a été dit aux points 53 à 58, ACA a expressément refusé de fournir certains



éléments à cet égard, et a produit des données et des explications insuffisantes en ce qui concerne les autres.

67. Un représentant des usagers a observé, lors de la séance de la CoCoEco, que le périmètre de la BAR qui figurait dans le dossier public de consultation du CRE, lui paraissait démesuré, sans pouvoir se prononcer sur les années suivantes par manque d'informations.
68. Dans une lettre du 26 novembre 2018 à l'un des représentants des utilisateurs, ACA a indiqué que « conformément à ce qui a été dit en Cocoéco le 4 septembre dernier, nous avons maintenu le même niveau d'allocation des coûts d'exploitation et des actifs que ceux présentés en Cocoéco en juin 2016 et dans le Document public de Consultation publié le 1^{er} août 2016 ».
69. L'Autorité ne dispose donc pas, à ce stade, d'éléments lui permettant de se prononcer sur la pertinence et sur la justification de cette répartition de la base d'actifs.

Sur le coût moyen pondéré du capital :

70. ACA a communiqué à l'Autorité les calculs réalisés à sa demande le 27 juillet 2018 par un conseil financier.
71. La commission consultative aéroportuaire, dans son avis du 14 décembre 2016 sur le projet de CRE, avait considéré que le choix des comparables, dans une activité régulée, devait prendre en compte les différences entre les environnements juridiques. Elle avait en outre retenu des CMPC différents pour le périmètre régulé et pour le périmètre commercial.
72. L'Autorité observe que, dans le cas d'autres aéroports européens, le passage d'une caisse unique à une double caisse s'est accompagné d'une réévaluation du CMPC des activités régulées. Cette réévaluation prend en compte les caractéristiques structurantes du changement de méthode tarifaire, telles que l'existence ou non d'un reversement de la caisse non régulée vers la caisse régulée ou l'affectation de la base d'actifs.
73. L'Autorité considère qu'en l'absence de reversement, le CMPC calculé au périmètre de l'ensemble des aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu ne saurait constituer une approximation acceptable pour la fixation du CMPC du périmètre régulé.
74. En l'absence d'indication précise sur l'impact du changement de méthode tarifaire, en ce qui concerne tant l'allocation de la base d'actifs que celle des charges et des produits, l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer sur cet aspect, c'est-à-dire sur la détermination du « bêta de l'actif » correspondant au niveau de risque économique de l'activité régulée.
75. L'Autorité observe que, dans le document public de consultation du 1^{er} août 2016 produit dans le cadre de l'élaboration du projet de CRE, ACA a présenté des projections fondées sur un ROCE du périmètre régulé avant contribution des commerces de 2,1% à 2,8%, et en moyenne de 2,55% (p. 79). Elle précisait que « La contribution des activités commerciales viendra compléter le ROCE en tant que de besoin, afin de sécuriser la politique tarifaire déflationniste proposée pour l'aviation commerciale ». ACA n'a fourni à l'Autorité aucun élément justifiant l'augmentation substantielle du ROCE du périmètre régulé (sans contribution des commerces) utilisé pour déterminer le montant des redevances qu'elle propose à l'Autorité.
76. L'Autorité relève en outre que les paramètres financiers, dont certains sont sensiblement supérieurs à ceux qui avaient été présentés à la commission consultative aéroportuaire dans le cadre de la préparation du CRE, sont élevés.
77. Ainsi, le CMPC présenté par ACA apparaît en tout état de cause comme substantiellement surévalué.

Sur le caractère modéré de l'évolution des redevances :

78. Compte tenu de l'insuffisance des informations qui lui ont été fournies, l'Autorité n'est pas en mesure de se prononcer sur le caractère modéré de la proposition qui lui a été soumise.
79. Elle relève cependant que, dans d'autres aéroports européens, en Espagne, à Bruxelles, ou encore à Paris, le passage d'un régime de caisse unique à régime de double caisse s'est opéré d'une façon progressive. En l'espèce, alors que les éléments relevés au point 62 suggèrent que le tarif des redevances s'est maintenu, entre 2016 et 2018, à un niveau qui excédait vraisemblablement de façon significative le coût des services rendus sur le système d'aérodromes, le changement de méthode tarifaire permet à l'opérateur, de façon instantanée, de conserver l'essentiel de cet excédent potentiel. L'Autorité s'interroge, dans ces conditions, sur le caractère modéré d'une telle évolution.

Sur la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite:

80. L'Autorité relève que l'augmentation de 21% du tarif de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite est supérieure à l'augmentation des coûts présentés, de l'ordre de 6,9%, et qu'elle prend en compte un rattrapage des déficits cumulés d'années antérieures.
81. En conséquence, l'Autorité ne peut homologuer cette redevance.

Conclusion :

82. La procédure de consultation des usagers n'a pas été respectée.
83. En outre, l'exploitant n'a pas fourni à l'Autorité les informations qui lui permettent de s'assurer du respect par la proposition tarifaire des règles générales applicables aux redevances, en particulier de ce qu'elles n'excèdent pas le coût des services rendus et de ce que leur évolution est modérée.
84. L'Autorité n'est pas davantage en mesure de s'assurer de ce que l'exploitant d'aérodromes reçoit une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital calculé sur le périmètre d'activités précisé par l'arrêté mentionné par l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile.
85. Chacun de ces motifs fait obstacle à ce que la proposition tarifaire soit homologuée.
86. En outre, l'Autorité estime que l'intégration dans la redevance par passager des redevances BLS et DBA méconnaît le principe de non-discrimination, ce qui constitue un motif supplémentaire pour ne pas homologuer la redevance par passager.

Décide :

Article 1^{er} : Les tarifs proposés par la société Aéroports de la Côte d'Azur ne sont pas homologués.

Article 2 : La présente décision sera notifiée à la société Aéroports de la Côte d'Azur. Elle sera publiée sur le site Internet de l'Autorité et au bulletin officiel du ministère de la transition écologique et solidaire.

L'Autorité a adopté la présente décision le 12 décembre 2018.

Présents : Marianne LEBLANC LAUGIER, présidente, Caroline FOURNIER, Denis HUNEAU, Thierry LEMPEREUR et Jean-Yves OLLIER membres de l'Autorité.

Pour l'Autorité,

La Présidente,



Marianne LEBLANC LAUGIER

Délais et voies de recours :

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, d'un recours contentieux devant la juridiction administrative compétente.