

**CONSEIL D'ETAT**  
statuant  
au contentieux

**N<sup>os</sup> 404781, 404919**

\_\_\_\_\_  
SOCIÉTÉ TWIN JET et autres  
\_\_\_\_\_

M. Clément Malverti  
Rapporteur  
\_\_\_\_\_

M. Guillaume Odinet  
Rapporteur public  
\_\_\_\_\_

Séance du 15 novembre 2017  
Lecture du 4 décembre 2017  
\_\_\_\_\_

**REPUBLIQUE FRANÇAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS**

Le Conseil d'Etat statuant au contentieux  
(Section du contentieux, 2ème et 7ème chambres réunies)

Sur le rapport de la 2ème chambre  
de la Section du contentieux

Vu les procédures suivantes :

1° Sous le n° 404781, par une requête sommaire, un mémoire complémentaire et trois nouveaux mémoires, enregistrés les 31 octobre, 30 novembre 2016, 25 avril, 27 septembre et 13 novembre 2017 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, la société Twin Jet demande au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir la décision n° 1601-D2 de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires du 1<sup>er</sup> septembre 2016 portant homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de la société Aéroports de Paris à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016 ainsi que la décision d'Aéroports de Paris fixant ces tarifs ;

2°) d'enjoindre à l'Autorité de supervision indépendante de fixer et publier les tarifs des redevances applicables aux aéroports exploités par la société Aéroports de Paris conformément aux dispositions du V de l'article 11 du décret n° 2016-825 du 23 juin 2016 ;

3°) de mettre à la charge de l'Autorité de supervision indépendante la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

.....

2° Sous le n° 404919, par une requête enregistrée le 7 novembre 2016 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, la société Air Corsica et la société ASL Airlines demandent au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir la décision n° 1601-D2 de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires du 1<sup>er</sup> septembre 2016 portant homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de la société Aéroports de Paris à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016 ainsi que la décision d'Aéroports de Paris fixant ces tarifs ;

2°) de mettre à la charge de l'Autorité de supervision indépendante et de la société Aéroports de Paris la somme de 6 000 euros à verser à chacune des sociétés requérantes au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

.....

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- la directive n° 2009/12/CE du 11 mars 2009 ;
- le code de l'aviation civile ;
- le code des relations entre le public et l'administration ;
- le code des transports ;
- le décret n° 2016-825 du 23 juin 2016 ;
- le code de justice administrative ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de M. Clément Malverti, auditeur,
- les conclusions de M. Guillaume Odinet, rapporteur public,

La parole ayant été donnée, avant et après les conclusions, à Me Le Prado, avocat de la société Twin Jet, et à la SCP Lyon-Caen, Thiriez, avocat de l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires ;

1. Considérant qu'aux termes de l'article L. 6325-1 du code des transports : « *Les services publics aéroportuaires rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément au deuxième alinéa de l'article L. 410-2 du code de commerce (...)* » ; que l'article L. 6325-2 de ce code prévoit que : « *Pour Aéroports de Paris et pour les autres*

*exploitants d'aérodromes civils relevant de la compétence de l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte, notamment, des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome (...) » ; que les articles R. 224-3-2, R. 224-3-3 et R. 224-3-4 du code de l'aviation civile prévoient que, s'agissant des aérodromes dont le trafic annuel de la dernière année calendaire achevée dépasse cinq millions de passagers, les tarifs des redevances sont notifiées, en vue de leur homologation, par l'exploitant d'aérodrome à l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires et que, à moins que l'Autorité n'y fasse opposition dans un délai d'un mois suivant la réception de la notification, ils sont réputés homologués et deviennent exécutoires ;*

2. Considérant qu'avant l'entrée en vigueur du décret du 23 juin 2016 relatif aux redevances aéroportuaires et modifiant le code de l'aviation civile, les dispositions du premier alinéa de l'article R. 224-3-2 du code de l'aviation civile désignaient la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile comme autorité de supervision indépendante au sens de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ; que par une décision du 29 avril 2015, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé la décision du Premier ministre refusant d'abroger ces dispositions au motif que la direction générale de l'aviation civile du ministère chargé des transports ne présentait pas des garanties d'indépendance suffisantes pour être désignée autorité de supervision indépendante ; que, toutefois, dans le cadre de ces dispositions jugées illégales, la société Aéroports de Paris avait proposé les tarifs des redevances aéroportuaires pour la période tarifaire 2016, applicables à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016, à la direction du transport aérien, laquelle avait homologué ces tarifs le 21 janvier 2016 ; que par une décision du 31 mars 2017, le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, a annulé cette décision portant homologation des tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016 ainsi que la décision d'Aéroports de Paris fixant ces tarifs ;

3. Considérant que, par le décret du 23 juin 2016, le code de l'aviation civile a été modifié afin de créer une autorité de supervision indépendante ad hoc chargée d'homologuer les redevances aéroportuaires, régie par les articles R. 224-8 et suivants du code de l'aviation civile ; que ce décret prévoit, en son article 11, que pour les aérodromes qui entrent dans le champ de la directive européenne du 11 mars 2009, les tarifs homologués en application des dispositions antérieures à l'entrée en vigueur du décret peuvent, à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome, faire l'objet d'une procédure d'homologation par la nouvelle autorité de supervision indépendante ; qu'en application de cette disposition, la société Aéroports de Paris a adressé le 13 juillet 2016 à l'Autorité de supervision indépendante, dont les membres ont été nommés le 24 juin 2016, une nouvelle proposition destinée à se substituer à la précédente pour la période tarifaire 2016, que par une première décision du 2 août 2016 l'Autorité a refusé d'homologuer au motif que l'évolution du tarif de la redevance d'atterrissage ne pouvait être regardée comme modérée pour l'ensemble des usagers ; que, le 1<sup>er</sup> septembre 2016, la société Aéroports de Paris a soumis à l'Autorité une nouvelle proposition tarifaire et que par une décision du même jour l'Autorité a homologué ces tarifs ; que, sous le n° 404781, la société Twin Jet, et, sous le n° 404919, la société Air Corsica et la société ASL Airlines demandent l'annulation pour excès de pouvoir de la décision de l'Autorité de supervision indépendante du 1<sup>er</sup> septembre 2016 portant homologation des tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris à compter du 1<sup>er</sup> avril 2016 ainsi que la décision d'Aéroports de Paris fixant ces tarifs ;

4. Considérant que les requêtes de la société Twin Jet et des sociétés Air Corsica et ASL Airlines sont dirigées contre les mêmes décisions ; qu'il y a lieu de les joindre pour statuer par une seule décision ;

Sur la légalité externe des décisions attaquées :

5. Considérant, en premier lieu, qu'aux termes du point 3 de l'article 11 de la directive du 11 mars 2009 : « *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. Les États membres qui conservent la propriété d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens, ou le contrôle d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens, veillent à ce que les fonctions liées à cette propriété ou à ce contrôle ne soient pas confiées à l'autorité de supervision indépendante. Les États membres veillent à ce que l'autorité de supervision indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente* » ; que ces dispositions ne prévoient pas que les États membres doivent constituer l'autorité de supervision indépendante sous une forme juridique particulière ; qu'elles imposent en revanche que des garanties soient apportées quant à l'indépendance de cette autorité et, dans le cas où un État membre conserve la propriété ou le contrôle d'aéroports ou d'entités gestionnaires d'aéroports ou de compagnies aériennes, quant au fait que les fonctions liées à cette propriété ou ce contrôle ne sont pas confiées à l'autorité de supervision indépendante ;

6. Considérant qu'aux termes de l'article R. 224-8 du code de l'aviation civile, issu du décret du 23 juin 2016, l'Autorité de supervision indépendante « *est placée auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (...). / Dans l'exercice de ces fonctions, elle ne peut recevoir aucune instruction du ministre chargé de l'aviation civile. Elle exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et arrête librement ses décisions selon le règlement intérieur qu'elle adopte. / Elle dispose des services du ministre chargé de l'aviation civile, placés sous son autorité fonctionnelle pour l'instruction des affaires dont elle est saisie, selon des modalités précisées par son règlement intérieur. / Elle dispose des moyens humains, sur lesquels elle a autorité, financiers et matériels suffisants pour le plein exercice de ses missions (...)* » ; que l'article 224-9 de ce code prévoit que : « *L'autorité de supervision indépendante est composée de cinq membres. Son président et deux autres de ses membres sont choisis parmi les membres permanents du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Les deux autres membres sont des personnalités reconnues pour leur expertise dans le domaine de la régulation économique ou du transport aérien. Le président et les membres de l'autorité sont désignés pour une durée de cinq ans par le ministre présidant le Conseil général de l'environnement et du développement durable, sur proposition du vice-président. / Aucun membre de l'autorité de supervision indépendante ne peut exercer de fonction liée à la propriété, au contrôle ou à la direction d'aéroports, d'entités gestionnaires d'aéroports ou de transporteurs aériens. Aucun membre ne peut participer à une décision de l'autorité de supervision indépendante s'il se trouve en situation de conflit d'intérêts au sens des dispositions de l'article 2 de la loi n° 2013-907 du 11 octobre 2013 relative à la transparence de la vie publique, à raison d'un intérêt public ou privé détenu au cours des trois années précédant la décision (...). / Il ne peut être mis fin à leurs fonctions avant l'expiration de leur mandat que sur leur demande, en cas d'empêchement permanent, de cessation de leur qualité de membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable, ou afin de se conformer aux incompatibilités de fonctions mentionnées au deuxième alinéa. Leur mandat peut être renouvelé une fois* » ;

7. Considérant qu'il résulte de ces dispositions que l'Autorité de supervision indépendante créée par le décret du 23 juin 2016 dispose de garanties suffisantes pour que soit assurée son indépendance par rapport aux compagnies aériennes et aux entités gestionnaires d'aéroports et pour interdire que lui soient confiées des tâches liées à la gestion ou au contrôle de compagnies aériennes ou d'aéroports ; que la circonstance que certains membres de cette autorité, régulièrement nommés par arrêté du 24 juin 2016 ont le statut de fonctionnaire et, pour certains d'entre eux, sont membres permanents du Conseil général de l'environnement et du développement durable est sans incidence sur l'indépendance et l'impartialité de l'Autorité laquelle est garantie par les dispositions précitées ; que, par suite, la société Twin Jet n'est pas fondée à soutenir que la décision du 1<sup>er</sup> septembre 2016 aurait été adoptée par une autorité ne présentant pas les garanties d'indépendances requises ;

8. Considérant, en deuxième lieu, que si le IV de l'article 11 du décret du 23 juin 2016 dispose que l'exploitant d'aérodrome auquel un refus d'homologation a été opposé par l'Autorité de supervision indépendante doit notifier les nouveaux tarifs de redevances par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, cette disposition ne rend pas irrégulière une notification par un autre procédé présentant des garanties équivalentes ; qu'il ressort des pièces du dossier qu'à la suite de la décision du 2 août 2016 par laquelle l'Autorité de supervision indépendante avait opposé un refus d'homologation, la nouvelle proposition tarifaire d'Aéroports de Paris a été notifiée par porteur au secrétariat de l'Autorité le 1<sup>er</sup> septembre 2016 ; qu'un tel procédé présente des garanties équivalentes à une notification par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ; que, par suite et en tout état de cause, les sociétés requérantes ne sont pas fondées à soutenir que la saisine par Aéroports de Paris de l'Autorité de supervision indépendante aurait été effectuée dans des conditions irrégulières ;

9. Considérant, en troisième lieu, qu'aux termes de l'article R. 224-8 du code de l'aviation civile : « (...) *Dans l'exercice de ces fonctions, [l'Autorité de supervision indépendante] ne peut recevoir aucune instruction du ministre chargé de l'aviation civile. Elle exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et arrête librement ses décisions selon le règlement intérieur qu'elle adopte. (...)* » ; que le règlement intérieur de l'Autorité, adopté par une décision n° 2016-01 du 4 juillet 2016, prévoit notamment que la saisine de l'Autorité est publiée sur le site internet de celle-ci, que toute partie intéressée peut demander à être entendue par l'Autorité et que l'ordre du jour de la séance est transmis aux membres de l'Autorité au moins trois jours ouvrés avant la date de la séance, ainsi que l'ensemble des pièces et projets de délibération qui y sont annexés ;

10. Considérant que, contrairement à ce que soutiennent les sociétés requérantes, il ressort des pièces du dossier que l'ordre du jour de la séance a bien été transmis aux membres de l'autorité au moins trois jours avant la date de la séance et que le rapporteur devant l'Autorité de supervision indépendante a instruit le dossier de façon contradictoire dans les conditions fixées par l'article 14 du règlement intérieur ;

11. Considérant, en revanche, qu'il ressort des pièces du dossier que la saisine de l'Autorité en date du 1<sup>er</sup> septembre 2016 n'a pas fait l'objet d'une information publiée sur le site internet de l'Autorité, que les sociétés requérantes n'ont pas été en mesure de demander à être entendues par l'Autorité et que le projet de délibération n'a pas été transmis aux membres de l'autorité au moins trois jours ouvrés avant la date de la séance ;

12. Considérant, toutefois, que si les actes administratifs doivent être pris selon les formes et conformément aux procédures prévues par les lois et règlements, un vice affectant le déroulement d'une procédure administrative préalable, suivie à titre obligatoire ou

facultatif, n'est de nature à entacher d'illégalité la décision prise que s'il ressort des pièces du dossier qu'il a été susceptible d'exercer, en l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise ou qu'il a privé les intéressés d'une garantie ;

13. Considérant que, dans le cadre de l'instruction de la première proposition tarifaire ayant donné lieu à la décision du 2 août 2016 de l'Autorité de supervision indépendante refusant d'homologuer les tarifs, une information relative à la saisine de l'Autorité avait été publiée sur son site internet le 20 juillet 2016, les propositions tarifaires de la société Aéroports de Paris avaient donné lieu à une large consultation au sein des commissions consultatives économiques des aérodromes concernés et les compagnies aériennes avaient été entendues par l'Autorité lors des séances des 1<sup>er</sup> et 2 août 2016 ; que, comme il a été rappelé ci-dessus, la seconde saisine de l'Autorité de supervision indépendante a été faite le 1<sup>er</sup> septembre 2016 après que l'Autorité avait refusé d'homologuer les tarifs présentés par la société Aéroports de Paris au motif que l'évolution du tarif de la redevance d'atterrissage ne pouvait être regardée comme modérée pour l'ensemble des usagers ; que ce second projet de décision soumis aux membres de l'Autorité n'était modifié, par rapport au projet examiné par elle un mois plus tôt, dans la même composition, que sur le tarif de la seule redevance d'atterrissage parmi les nombreuses autres redevances aéroportuaires et qu'il tenait compte des observations des compagnies aériennes intéressées ; que, dans les circonstances de l'espèce, le défaut de publication de la seconde saisine de l'Autorité, qui n'a pas permis aux sociétés requérantes de demander à être à nouveau entendues par l'Autorité, comme le fait que le projet de délibération n'a pas été envoyé dans le délai prévu par le règlement intérieur aux membres de l'Autorité n'ont pas privé les intéressés d'une garantie et n'ont pas exercé d'influence sur le sens de la décision attaquée ; que, par suite, les moyens tirés de l'irrégularité de la procédure à raison de ces vices doivent être écarté ;

14. Considérant, en quatrième lieu, qu'aux termes du II de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile : « *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* » ; que le IV de l'article 11 du décret du 23 juin 2016 dispose que : « *L'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition de l'autorité administrative et sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, de nouveaux tarifs de redevances et, le cas échéant, modulations et accords de qualité de service (...)* » ; qu'il résulte de ces dispositions que lorsque de nouveaux tarifs sont notifiés à l'Autorité de supervision indépendante, dans le mois qui suit un refus d'homologation de cette autorité, les commissions consultatives économiques des aérodromes concernés n'ont pas à être de nouveau consultées ; que, par suite, la société Twin Jet n'est pas fondée à soutenir que la décision de l'Autorité de supervision indépendante est irrégulière faute d'avoir été précédée de la consultation des commissions consultatives économiques des aéroports de Charles-de-Gaulle, Orly et Le Bourget ;

15. Considérant, en dernier lieu, que la décision de l'Autorité de supervision indépendante du 1<sup>er</sup> septembre 2016 portant homologation des tarifs des redevances aéroportuaires d'Aéroports de Paris a le caractère d'un acte réglementaire ; qu'elle n'avait dès lors pas à être motivée en application des dispositions de l'article L. 211-2 du code des relations entre le public et l'administration ; qu'aucune règle ni principe n'imposait par ailleurs que cette décision fût motivée ; que, par suite, les sociétés requérantes ne peuvent utilement soutenir que cette décision est insuffisamment motivée ;

Sur la légalité interne des décisions attaquées :

16. Considérant, en premier lieu, que le dernier alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports dispose que : « *Le produit global [des redevances aéroportuaires] 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'Etat* » ; que ces dispositions permettent que le montant d'une redevance soit supérieur au coût du service correspondant dès lors, d'une part, que le produit global des redevances n'excède pas le coût des prestations servies, d'autre part, que la compensation entre les différentes redevances est limitée ; que, pour établir que les décisions qu'elles attaquent méconnaissent ces dispositions, les sociétés requérantes se bornent à relever que la redevance d'atterrissage a augmenté de manière substantielle pour les appareils de faible tonnage, permettant une hausse des recettes afférentes à cette redevance de l'ordre de 10 % par rapport aux recettes perçues pour cette redevance pour l'année 2015 ; qu'elles n'apportent en revanche aucun élément de nature à établir que, pour la période tarifaire 2016, le produit global des redevances principales excéderait le coût des services rendus ou que la compensation effectuée entre les différentes redevances présenterait un caractère disproportionné ; que le moyen tiré de ce que les tarifs des redevances n'ont pas été établis en considération du coût du service rendu ne peut, par suite, qu'être écarté ;

17. Considérant, en deuxième lieu, que l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile prévoit que « *les tarifs de [la redevance d'atterrissage] sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef* » ; qu'aux termes du III de l'article 11 du décret du 23 juin 2016 : « *L'autorité de supervision indépendante mentionnée à l'article R. 224-8 s'assure : (...) / - que les tarifs précités et le cas échéant leurs modulations (...) sont non discriminatoires (...)* » ; que ces dispositions, si elles interdisent de donner aux redevances un caractère discriminatoire, n'imposent pas le respect d'un strict rapport de proportionnalité entre les tarifs de la redevance d'atterrissage et la masse des appareils qui y sont soumis ; que par suite, les sociétés requérantes ne sont pas fondées à soutenir que les tarifs de la redevance d'atterrissage fixés par la société Aéroports de Paris et homologués par l'Autorité de supervision indépendante méconnaîtraient ces dispositions ainsi que le principe d'égalité des usagers devant le service public dès lors qu'ils seraient proportionnellement plus élevés pour les appareils de faible tonnage que pour ceux dont la masse est plus importante ; que, pour les mêmes raisons, les moyens tirés de la méconnaissance des principes de libre prestation de services au sein de l'Union européenne et d'égale concurrence entre les prestataires de services de transport aérien ne peuvent, en tout état de cause, qu'être écartés ;

18. Considérant, en troisième lieu, que le III de l'article 11 du décret du 23 juin 2016 dispose que : « *L'autorité de supervision indépendante mentionnée à l'article R. 224-8 s'assure : (...) / - que [l'évolution des] tarifs précités et le cas échéant leurs modulations (...) est modérée (...)* » ; qu'il ressort des pièces du dossier que, conformément aux stipulations du contrat de régulation économique signé par l'Etat et la société Aéroports de Paris le 31 août 2015, pour la période 2016-2020, le produit des redevances aéroportuaires fixées pour l'année 2016 est stable par rapport aux produits des redevances perçues au titre de l'année 2015 ; que, pour les appareils de faible tonnage, la hausse des tarifs de la redevance d'atterrissage est atténuée par la baisse du tarif de la redevance par passager ; que, dès lors, en estimant que l'évolution des tarifs des redevances applicables aux aéroports exploités par la société Aéroports de Paris devait être regardée comme modérée au sens des dispositions du III de l'article 11 du décret du 23 juin 2016, l'Autorité de supervision indépendante n'a pas entaché son appréciation d'erreur manifeste ;

19. Considérant, en quatrième lieu, que si le 1° de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile prévoit que les aéronefs de plus de six tonnes sont soumis à une redevance d'atterrissage, le 2° de cet article dispose que : « *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 (...)* » ; que, dès lors, les sociétés requérantes ne peuvent utilement soutenir que les décisions qu'elles attaquent méconnaîtraient les dispositions de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile en ce qu'elles ont pour effet d'assujettir les appareils de moins de six tonnes à une redevance due en contrepartie de l'utilisation des infrastructures nécessaires à l'atterrissage ;

20. Considérant, en cinquième lieu, qu'aux termes du dernier alinéa du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile : « *Dans le cas où les tarifs des redevances, leurs modulations ou les éventuels accords de qualité de service mentionnés à l'article R. 224-3 ne sont pas homologués, ou en l'absence de l'une des notifications prévues à l'article R. 224-3-3, les tarifs précédemment en vigueur demeurent applicables* » ; que, contrairement à ce qui est soutenu, la société Aéroports de Paris, qui devait assurer la continuité du fonctionnement du service public aéroportuaire, pouvait valablement fixer rétroactivement de nouveaux tarifs applicables pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2016 au 31 mars 2017, dès lors que l'annulation par le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, de la décision du 21 janvier 2016 par laquelle la direction du transport aérien a homologué les tarifs des redevances pour la période tarifaire 2016 ainsi que la décision d'Aéroports de Paris fixant ces tarifs n'a pas permis de prolonger l'application des décisions tarifaires applicables pour la période précédente ;

21. Considérant, en dernier lieu, qu'il ressort des pièces du dossier que l'application immédiate des décisions attaquées ne saurait être regardée comme ayant entraîné, au regard de leur objet et de leurs effets, une atteinte excessive aux intérêts privés en cause ; que, par suite et en tout état de cause, la société Twin Jet n'est pas fondée à soutenir que les décisions qu'elle attaque méconnaîtraient le principe de sécurité juridique faute de comporter des dispositions transitoires ;

22. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que les sociétés requérantes ne sont pas fondées à demander l'annulation des décisions qu'elles attaquent ; que leurs conclusions présentées au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ne peuvent, par suite, qu'être rejetées ; qu'il y a lieu, en revanche, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de chacune des sociétés Twin Jet, Air Corsica et ASL Airlines la somme de 1 000 euros à verser à la société Aéroports de Paris ainsi qu'à l'Autorité de supervision indépendante, au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

#### DECIDE :

-----

Article 1<sup>er</sup> : Les requêtes de la société Twin Jet et des sociétés Air Corsica et ASL Airlines sont rejetées.



Article 2 : Les sociétés Twin Jet, Air Corsica et ASL Airlines verseront à la société Aéroports de Paris et à l'autorité de supervision indépendante une somme de 1 000 euros chacune au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : La présente décision sera notifiée à la société Twin Jet, à la société Air Corsica, à la société ASL Airlines, à la société Aéroports de Paris et à l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires.

Copie en sera adressée au ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire.