

Décision n° 2020-060 du 17 septembre 2020

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2020

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

Saisie d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021 par la société des Aéroports de la Côte d'Azur (ci-après, la « société ACA »), le 28 août 2020, le dossier ayant été déclaré recevable le même jour ;

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 et L. 6327-1 ;

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

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

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2019-058 du 1^{er} 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 la décision de l'Autorité n° 2020-045 du 30 juillet 2020 par laquelle l'Autorité s'est opposée à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de la Côte d'Azur pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021, à l'exception de la redevance destinée à financer l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite ;

Vu la demande d'avis adressée par la société ACA à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (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 le 7 septembre 2020 ;

Vu la note adressée par les représentants de l'association internationale du transport aérien (IATA) au pôle procédure de l'Autorité le 31 août 2020, et l'opinion de la chambre syndicale du transport aérien (CSTA), adressée au pôle procédure le 7 septembre 2020 ;

Après en avoir délibéré le 17 septembre 2020 ;

1. CONTEXTE

1.1. Faits et procédure

1.1.1. Les aéroports de la Côte d'Azur

1. L'exploitation de l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur a été concédée par l'État à la chambre de commerce et d'industrie des Alpes-Maritimes en 1956. La concession a été étendue à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu en 1965. Elle a fait l'objet d'avenants successifs par voie d'arrêtés. La concession est régie par le décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'État et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aérodromes.
2. En application de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports, la chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur a transféré en 2008 la concession de ces deux aérodromes à la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), dans laquelle elle est devenue actionnaire minoritaire. Cette concession a, au cours de cette même année, été prolongée jusqu'au 31 décembre 2044.
3. Comme l'autorisait l'article 191 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, l'État, qui participait à hauteur de 60 % au capital de la société ACA (aux côtés de la chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur, de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du département des Alpes-Maritimes et de la Métropole Nice Côte d'Azur) a cédé ses parts au consortium « Azzurra Aeroporti », initialement composé de Atlantia, Aeroporti di Roma et EDF Invest. Ce transfert a été acté par un arrêté du 28 octobre 2016.

1.1.2. La première saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021

4. La société ACA a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021 par un dossier réceptionné le 30 juin 2020, et déclaré recevable le même jour.
5. Par sa décision n° 2020-045 du 30 juillet 2020, l'Autorité s'est opposée à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires, à l'exception de la redevance destinée à financer l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, qui, elle, a été homologuée.

1.1.3. La seconde saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021

6. À la suite de la décision n° 2020-045 du 30 juillet 2020 susvisée, la société ACA a saisi l'Autorité d'une nouvelle demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021. Le dossier a été réceptionné le 28 août 2020 et déclaré recevable le même jour.

1.2. Cadre juridique applicable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

1.1.4. Le droit de l'Union européenne : la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

7. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports communautaires. 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.
8. L'article 2, paragraphe 4, définit les redevances aéroportuaires comme un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport, et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret.
9. 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.
10. Le même article 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^{er} 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.

1.1.5. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

12. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que 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 à l'article L. 410-2 du code de commerce.
13. 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 ».

14. 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 ».
15. 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

16. 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.
17. 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.
18. Par arrêté du 12 juillet 2018¹, la ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, a instauré un système de double caisse en identifiant, parmi l'ensemble des activités exercées sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, celles relevant du périmètre visé à l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile (dit « périmètre régulé »). Cet arrêté prévoyait également une règle de plafonnement de l'évolution des redevances pour les mêmes aérodromes pour chaque période tarifaire annuelle à compter du 1^{er} novembre 2018.
19. Le III de l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé, tel que modifié par l'arrêté du 12 juillet 2018, prévoit désormais que le périmètre régulé des aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu recouvre l'ensemble des activités de l'exploitant, à l'exception des activités d'assistance en escale, de certaines activités exercées par des entreprises liées au concessionnaire, des activités relevant de la taxe d'aéroport et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, des activités commerciales et de services, de certaines activités foncières et des activités sans rapport avec les aérodromes concernés.

¹ L'article 2 de l'arrêté du 12 juillet 2018 modifie l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé.

c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

20. 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 contrat de régulation économique a été conclu.
21. L'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires a confié à l'Autorité de régulation des transports, à compter du 1^{er} octobre 2019, la compétence d'homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports et leurs modulations concernant les aérodromes dont le trafic annuel de la dernière année calendaire achevée dépasse cinq millions de passagers 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 de la dernière année calendaire achevée dépasse cinq millions de passagers.
22. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, 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 formalités de publication. C'est dans ce cadre qu'intervient la présente décision.

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

23. 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 ».
24. Il résulte du III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile que lorsque l'exploitant d'aérodrome notifie de nouveaux tarifs et leurs éventuelles modulations dans le mois qui suit l'opposition de l'Autorité, il n'est pas tenu de réaliser une nouvelle consultation des usagers. Dans ce cadre, l'Autorité n'a pas à s'assurer du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire.

1.3. Les périodes tarifaires antérieures

25. Les tarifs des redevances aéroportuaires et leurs modulations actuellement en vigueur ont été fixés par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ci-après « l'ASI ») par une décision du 3 avril 2019. Cette décision s'inscrit dans les circonstances de fait et de droit rappelées aux points 25 à 30 de la décision n° 2020-045 du 30 juillet 2020 susvisée.

1.4. Contenu de la seconde saisine pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021

26. À la suite de la décision n° 2020-045 du 30 juillet 2020 susvisée, la société ACA a saisi l'Autorité d'une nouvelle demande d'homologation des redevances aéroportuaires applicables pour la période du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021. Les grilles tarifaires soumises à homologation pour les aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu ont été publiées sur les sites internet des deux plateformes, et ont été portées à la connaissance des usagers, membres de la commission consultative économique (CoCoEco), le même jour.
27. La société ACA retient les évolutions des tarifs des redevances aéroportuaires suivantes, par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur fixée par l'ASI dans sa décision du 3 avril 2019 :
- Sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur : + 3,0 % sur les tarifs des redevances pour services publics aéroportuaires ;
 - Sur l'aéroport de Cannes-Mandelieu : + 3,0 % sur les redevances pour services publics aéroportuaires et les redevances d'assistance.
28. La société ACA propose également une augmentation de + 0,92 % des redevances domaniales au 1^{er} novembre 2020, sur la base du dernier indice connu de l'indice de révision des loyers (IRL) au premier trimestre 2020.
29. Concernant les modulations tarifaires, la société ACA souhaite, à compter du 1^{er} novembre 2020, mettre fin aux modulations actuellement en vigueur relatives (i) à la création de nouvelles destinations, (ii) au bonus pour développement de trafic et (iii) au stationnement de nuit des avions basés, mentionnées au III de l'annexe de la décision de l'ASI du 3 avril 2019. La société ACA ne prévoit pas de nouvelles modulations tarifaires pour la période tarifaire soumise à homologation, et renonce ainsi à l'introduction des nouvelles mesures incitatives proposées lors de la CoCoEco du 25 juin 2020.
30. La société ACA souhaite maintenir, pour la période tarifaire soumise à homologation, les modulations suivantes : (i) la modulation de la redevance passager en fonction de la saison aéronautique été/hiver, (ii) la modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure d'atterrissage et (iii) la modulation de la redevance de stationnement applicable aux aéronefs stationnant la nuit entre 21h et 5h. L'Autorité appelle l'attention de la société ACA sur le fait que l'ensemble des modulations devront figurer dans la grille tarifaire publiée à la suite de l'homologation des tarifs par l'Autorité.
31. Pour ce qui concerne les redevances applicables à l'utilisation des bornes libre service (BLS) et du système de traçabilité et de réconciliation bagages (SRTB), la société ACA a précisé au cours de l'instruction que celles-ci ne seraient facturées qu'aux compagnies utilisatrices, comme c'est le cas actuellement et ainsi que certains usagers en avaient émis le souhait lors des auditions qui se sont tenues devant l'Autorité. Cette mention, qui figure actuellement dans la « brochure tarifaire », devrait figurer également dans la grille tarifaire elle-même.

32. L'Autorité relève à cet égard que si la grille tarifaire homologuée peut effectivement être complétée par un document spécifique précisant notamment les contacts utiles et les modalités de facturation et de paiement des différentes redevances (la « brochure tarifaire »), aucun élément nouveau de nature à modifier la structure ou le montant des tarifs homologués ne peut être apporté par ce document.
33. Enfin, ayant pris en considération la décision n° 2020-045 susvisée, la société ACA propose de maintenir dans la grille tarifaire un tarif d'utilisation des déposes bagages automatiques (DBA), facturé par passager au départ aux seules compagnies utilisatrices.
34. La société ACA prévoit sur l'année civile 2021 un trafic de [10-13] millions de passagers, contre [5-10] millions de passagers prévus en 2020. La prévision pour 2021 correspond à [70-90] % du trafic réalisé en 2019. Ces prévisions de trafic ont été présentées en CoCoEco le 25 juin 2020. La société ACA n'a pas fourni de nouvelles prévisions de trafic dans le dossier notifié à l'Autorité le 28 août dernier, confirmant que celles transmises à la CoCoEco restaient valables.
35. La proposition tarifaire conduit à un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de près de [60-90] millions d'euros et retient par ailleurs un niveau des produits issus des activités non aéronautiques du périmètre régulé de près de [30-40] millions d'euros pour la période tarifaire soumise à l'homologation. Le taux de retour sur les capitaux investis est ainsi estimé à [-3-0] % sur le périmètre régulé pour la période tarifaire soumise à l'homologation.

2. ANALYSE

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

36. Le 25 juin 2020, la société ACA a, conformément au II de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, soumis à l'avis de la commission consultative économique une proposition d'évolution des redevances aéroportuaires, à compter du 1^{er} novembre 2020.
37. À la suite du refus d'homologation de cette proposition par l'Autorité dans sa décision du 30 juillet 2020 susvisée, la société ACA a saisi l'Autorité d'une nouvelle demande d'homologation pour la période du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021. Le jour même de la saisine, la société ACA a publié sur le site internet de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur et sur le site internet de l'aéroport de Cannes-Mandelieu les grilles tarifaires soumises à homologation, conformément au III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile. Sur le même fondement, la société ACA a pu s'exonérer de procéder à une nouvelle consultation des usagers sur cette seconde proposition tarifaire.
38. Par conséquent, la réglementation n'imposant pas de nouvelle consultation des usagers sur cette seconde proposition tarifaire, l'Autorité n'a pas à s'assurer, dans le cadre de cette nouvelle saisine, du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire, tel que prévu par l'article L. 6327-2 du code des transports.

2.2. Sur la structure tarifaire proposée par la société ACA

39. Dans la proposition tarifaire ayant donné lieu à la décision n° 2020-045 susvisée, la société ACA avait proposé de supprimer de la grille tarifaire la redevance applicable à l'utilisation des déposes bagages automatiques pour la période tarifaire soumise à homologation. Par ce biais, la société ACA souhaitait encourager les compagnies désireuses d'utiliser ces équipements à conclure des contrats bilatéraux prévoyant notamment les conditions d'utilisation et les modalités financières associées à cette utilisation.
40. Au point 61 de la décision n° 2020-045 susvisée, l'Autorité a considéré que la redevance applicable à l'utilisation des équipements DBA devait « être maintenue dans la grille tarifaire, en prévoyant d'une part un tarif pour la mise à disposition de DBA mutualisés, et d'autre part un tarif pour la mise à disposition de DBA lorsqu'ils sont au bénéfice exclusif d'une compagnie aérienne. »
41. Ayant pris en considération cette analyse, la société ACA propose de réintégrer dans la grille tarifaire une redevance concernant exclusivement l'utilisation des équipements de DBA mutualisés, ce type d'utilisation étant le seul envisagé pour la période tarifaire soumise à homologation.

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

42. La société ACA propose – hors redevances domaniales et titres d'accès – une hausse des tarifs unitaires des redevances aéroportuaires de +3,0 %.
43. 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.
44. La modération tarifaire n'étant pas définie dans 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. 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.
45. L'Autorité relève que les décisions du juge administratif 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 modéré². En tout état de cause, le Conseil d'État, dans un arrêt du 31 décembre 2019, a précisé que l'appréciation du caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances et de leurs modulations vise à protéger les usagers d'une hausse excessive de ces tarifs et non d'une baisse de ces derniers³.
46. La proposition tarifaire de la société ACA intervient dans le contexte de la crise sanitaire et économique née de l'épidémie de covid-19. Dans ce contexte, certains usagers estiment que les hausses de tarifs, peu importants leurs niveaux, iraient à l'encontre de la reprise du trafic aérien et que seul un gel tarifaire, voire une baisse des tarifs, serait acceptable de leur point de vue. Néanmoins, au cours de l'instruction, les compagnies aériennes n'ont pas fourni d'éléments permettant d'apprécier l'impact de cette hausse sur leurs prévisions de trafic.

² CE, 1^{er} 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.

³ CE, 31 décembre 2019, CSTA, req. n° 424088.

47. En outre, l'Autorité observe que la hausse de 3 % des tarifs des redevances s'inscrit dans un contexte particulier pour la société ACA qui, en raison de la crise sanitaire et économique, présente pour la période tarifaire soumise à homologation un taux de rentabilité de ses capitaux investis négatif sur le périmètre régulé.
48. Au vu de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité considère que la hausse des tarifs proposée par la société ACA est modérée.

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

49. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure, en l'absence de contrat conclu en application de l'article L. 6325-2 du même code, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) calculé sur ce périmètre.
50. La société ACA indique que, sur la période tarifaire soumise à homologation, le taux de rentabilité des capitaux investis sur le périmètre régulé fixé au III de l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé serait, selon ses prévisions, négatif sur la période tarifaire. Par conséquent, il est en tout état de cause inférieur au niveau du CMPC.
51. Cette situation est essentiellement due au contexte de la crise sanitaire et économique née de l'épidémie de covid-19, mais il convient de rappeler que les dispositions des articles 39 et 74 du cahier des charges type applicable à la concession prévoient le versement d'une compensation par le concédant en cas de survenance d'un évènement relevant de l'imprévision ou de la force majeure de nature à bouleverser l'équilibre économique de la concession. Si cette crise sanitaire devait engendrer un tel bouleversement de l'équilibre économique de son contrat de concession, la société ACA serait ainsi fondée à se prévaloir de ces dispositions auprès de l'État, qui en apprécierait le bien-fondé, sous le contrôle du juge administratif.
52. Sans se prononcer sur ce bien-fondé, l'Autorité observe que, pour l'année civile 2021, le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre non régulé étant estimé par la société ACA à [...] à l'échelle de la concession prise dans son ensemble.

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

53. En application de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé, la société ACA est soumise à un mécanisme de double caisse, comprenant un périmètre régulé et un périmètre non-régulé. Au sein du premier périmètre, il convient également de distinguer le périmètre des services publics aéroportuaires des autres prestations.
54. Afin d'étudier le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus pour la proposition tarifaire de la société ACA, l'Autorité a porté son attention dans un premier temps sur les mécanismes d'allocation des produits, charges et actifs entre les différents périmètres, avant d'étudier les taux de couverture des redevances aéroportuaires pour la période tarifaire considérée.
55. Les modalités d'allocation des produits, charges et actifs présentées à l'Autorité dans le cadre de la saisine ayant donné lieu à la décision n° 2020-045 susvisée n'ont pas évolué depuis. Par conséquent, l'Autorité réitère les commentaires formulés aux points 106 à 114 de ladite décision.

56. La société ACA a transmis à l'Autorité, dans le cadre de l'instruction, les informations permettant de déterminer les taux de couverture des redevances soumises à homologation.
57. Sur la base des règles de comptabilité analytique d'ACA, le taux de couverture prévisionnel des redevances sur l'ensemble du système d'aéroports pour la période tarifaire soumise à l'homologation est inférieur à 100 %, après la seule prise en compte des charges d'exploitation et des dotations aux amortissements, et avant même l'intégration dans le coût des services rendus de la rémunération du capital, d'une part, et de l'impôt sur les sociétés, d'autre part.
58. Il ressort ainsi de ces analyses que le produit global des redevances ne devrait pas dépasser le coût des services rendus.

ÉMET LA DÉCISION SUIVANTE

L'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} novembre 2020 au 31 octobre 2021.

La présente décision sera notifiée à la société Aéroports de la Côte d'Azur et publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 17 septembre 2020.

Présents : Monsieur Bernard Roman, Président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Yann Pétel ainsi que Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège

Le Président

Bernard Roman