

## **Décision n° 2023-025 du 30 mai 2023**

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1<sup>er</sup> août 2023

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

Saisie d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> août 2023 au 31 juillet 2024 par la société ADBM (ci-après la « société ADBM »), le 31 mars 2023, le dossier ayant été déclaré recevable le même jour ;

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 24 janvier 1956 relatif aux conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes publics, modifié ;

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

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

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

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

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021, req. n° 436166 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2021-028 du 27 mai 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2021 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2021-035 du 6 juillet 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2021 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2022-025 du 31 mars 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2023-005 du 26 janvier 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1<sup>er</sup> avril 2023 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2023-012 du 9 février 2023 portant adoption de lignes directrices relatives aux éléments nécessaires à l'instruction par l'Autorité de régulation des transports des demandes d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires en l'absence de contrat de régulation économique et aux vérifications prévues par l'article L. 6327-2 du code des transports ;

Vu la demande d'avis adressée par la société ADBM à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (ci-après « DGCCRF ») conformément à l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société ADBM, le 17 avril 2023 ;

Vu la note co-signée par les représentants de la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA) et de la société Air France adressée au service de la procédure de l'Autorité le 10 avril 2023 ;

Après en avoir délibéré le 30 mai 2023 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Faits et procédure

#### 1.1.1. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

1. La société ADBM assure l'exploitation, la maintenance, la gestion et le développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec l'État français, jusqu'en 2037.
2. La société ADBM est une société anonyme dont le capital est détenu à 60 % par l'État, à 25 % par la Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux Gironde, et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Nouvelle-Aquitaine, le département de la Gironde, Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et la ville de Mérignac).
3. En 2022, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a accueilli 5,7 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 7,7 millions de passagers de 2019, à une baisse de - 26 %.
4. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac comporte trois terminaux : le hall A, le hall B et une aérogare à services simplifiés dite « billi » (ci-après « aérogare billi »).

#### 1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024

5. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 30 novembre 2022, qui a été déclaré recevable le même jour.
6. Par sa décision n° 2023-005 du 26 janvier 2023, l'Autorité s'est opposée aux tarifs des redevances aéroportuaires.

#### 1.1.3. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> août 2023 au 31 juillet 2024

7. À la suite de la décision n° 2023-005 susmentionnée, la société ADBM a réalisé une nouvelle consultation des usagers, et saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances en application du premier alinéa de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, par un dossier réceptionné au service de la procédure le 31 mars 2023, qui a été déclaré recevable le même jour. Cette saisine porte sur la période tarifaire du 1<sup>er</sup> août 2023 au 31 juillet 2024.
8. En application du quatrième alinéa de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la société ADBM a rendu publique sa proposition tarifaire le 31 mars 2023.
9. Conformément au premier alinéa du même article, la DGCCRF a reçu, le 3 avril 2023, la proposition tarifaire de la société ADBM. À ce jour, l'absence d'avis de la DGCCRF dans un délai de quinze jours vaut, conformément au cinquième alinéa, accord sur les tarifs notifiés.

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

### 1.2.1. Le droit de l'Union européenne

#### a. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

10. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports de l'Union européenne. Elle s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du Traité instituant la communauté européenne<sup>1</sup>, 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.
11. 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* ».
12. En principe, les redevances aéroportuaires sont fixées par les entités gestionnaires d'aéroport après consultation des usagers d'aéroport et n'entraînent pas de discrimination entre les usagers, conformément au droit de l'Union européenne.
13. L'article 6 de la directive encadre la consultation des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport. Cette consultation doit être mise en place au moins une fois par an en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni. En vue de la consultation, l'entité gestionnaire fournit aux usagers d'aéroport ou à leurs représentants les informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par elle dans chaque aéroport, requises par l'article 7 de la directive.
14. En vertu de l'article 11 de la directive, les États membres désignent ou mettent en place une autorité indépendante qui constitue leur autorité de supervision indépendante nationale et qui est chargée (i) de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la directive et (ii) d'assumer, au minimum, les tâches assignées au titre de l'article 6, concernant notamment l'application du système de redevances aéroportuaires et le niveau de ces redevances. Ils garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens. Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.
15. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres d'instituer une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont systématiquement déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

---

<sup>1</sup> Devenu Traité sur l'Union européenne.

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

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

## **1.2.2. Le droit national**

**a. Les redevances pour services rendus**

19. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que les services publics aéroportuaires (SPA) rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément à l'article L. 410-2 du code de commerce.
20. 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 »*.

21. 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* ».
22. 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**

23. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome.
24. 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.
25. Le II de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé prévoit que le périmètre régulé des aérodromes de l'État concédés, à l'exception des aérodromes 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 et des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

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

26. Aux termes de l'article L. 6327-1 du code des transports, l'Autorité est compétente pour homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnées à l'article L. 6325-1 du même code et leurs modulations concernant « *les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les aérodromes faisant partie d'un système d'aérodromes au sens de l'article L. 6325-1 précité comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
27. L'Autorité dispose, conformément au III de l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, d'un délai de deux mois à compter de la réception de la notification pour s'opposer, le cas échéant, aux tarifs et modulations qui lui sont soumis. L'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition 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 d'un mois 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.

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

28. L'article L. 6327-2 du code des transports précise les missions de l'Autorité lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation des tarifs et de leurs modulations. Dans ce cadre, l'Autorité 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 ».
29. Par la décision du 28 janvier 2021 susvisée, le Conseil d'État a rappelé que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile, conformément aux objectifs de la directive 2009/12/CE précitée, impliquaient l'intervention des usagers des aéroports, d'une part, et celle de l'Autorité, d'autre part, dans la détermination des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé par les exploitants aéroportuaires.
30. À la suite de cette décision, l'article L. 6327-3-1 du code des transports, créé par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, a précisé que l'Autorité détermine les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé, par une décision publiée au *Journal officiel*.
31. Sur ce fondement, l'Autorité a publié sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports, laquelle s'accompagne de la décision n° 2022-025 du 31 mars 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n° 2022-024.
32. La décision n° 2022-024 s'applique aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité, dans les conditions prévues à l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022.

### **1.3. La période tarifaire antérieure**

33. Par la décision n° 2021-028 du 27 mai 2021 susvisée, d'une part les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> septembre 2021 au 31 août 2022 ont été homologués, d'autre part, l'Autorité s'est opposée au tarif de la redevance applicable aux PHMR pour la même période. Ce dernier a été homologué par la décision n° 2021-035 du 6 juillet 2021 de l'Autorité susvisée.

34. Eu égard à la décision n° 2023-005 du 26 janvier 2023 susvisée, par laquelle l'Autorité s'est opposée aux tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux Mérignac pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024, les tarifs homologués par l'Autorité dans ses deux décisions n° 2021-028 et n° 2021-035 susmentionnées continuent de s'appliquer depuis le 31 août 2022.

#### **1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> août 2023 au 31 juillet 2024**

35. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1<sup>er</sup> août 2023 au 31 juillet 2024 (ci-après « période tarifaire 2023-2024 ») qui a été établie sur la base des périmètres d'activités prévus par l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé. Cette grille est identique à celle votée par les membres de la commission consultative économique (ci-après « CoCoÉco »), le 16 mars 2023.
36. La grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité comprend les redevances prévues aux articles R. 224-1 et R. 224-2 du code l'aviation civile ainsi que la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux PHMR.

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

37. La société ADBM prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2023-2024, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur, telle qu'homologuée par l'Autorité dans ses décisions n° 2021-028 et n° 2021-035 susvisées.
38. S'agissant des modulations tarifaires, la société ADBM propose de modifier la modulation acoustique et la modulation horaire relatives à la redevance d'atterrissage actuellement en vigueur pour se conformer aux dispositions prévues par les arrêtés du 8 septembre 2021 et du 10 novembre 2021 modifiant l'arrêté du 25 janvier 1956 susvisé.

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

39. La société ADBM propose une évolution homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 5 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
40. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ADBM propose une baisse de 3 centimes d'euros par rapport au tarif actuellement en vigueur, correspondant à une baisse de - 4,4 %.

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

41. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ADBM prévoit un trafic de [6 – 7] millions de passagers, pour la période tarifaire 2023-2024, correspondant à [80 – 90] % du trafic de référence réalisé en 2019. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire concernée, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de [20 – 50] millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus des autres activités du périmètre régulé de [20 – 50] millions d'euros. Sur le périmètre régulé et pour la période tarifaire soumise à l'homologation, le taux de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE ») est estimé par la société ADBM à + [0 – 2] % et le niveau du coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à + [6 – 8] %.



## 2. ANALYSE

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

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

42. Le II de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose qu'« *une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 224-1 est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires. Elle s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome, lorsque celui-ci en est doté* ».
43. Le III de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose que « *[I]a commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome* ».
44. La société ADBM a réuni la CoCoÉco le 16 mars 2023. Le délai de convocation de ses membres a été respecté.
45. Douze votes ont eu lieu au cours de la séance du 16 mars 2023. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de l'ensemble des propositions détaillées ci-après :
  - Sur le plan d'investissements : les membres de la CoCoÉco ont voté en faveur de cette proposition, à l'exception d'un représentant d'usagers qui a voté contre et d'un représentant d'usagers qui s'est abstenu.
  - Sur les quatre votes relatifs aux tarifs des redevances par passager<sup>2</sup> : sept membres ont voté en faveur des propositions, quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles s'y sont opposés et un représentant d'usagers s'est abstenu.
  - Sur les quatre votes effectués respectivement sur les tarifs des redevances d'atterrissage, de stationnement, 400 Hertz et de carburant : sept membres se sont prononcés en faveur des propositions, quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles s'y sont opposés et un représentant d'usagers s'est abstenu.
  - Sur la redevance d'assistance aux PHMR : l'ensemble des membres de la CoCoÉco s'est prononcé en faveur de la baisse des tarifs proposée.
  - Sur la proposition relative à la modulation horaire de la redevance d'atterrissage : sept membres ont voté pour et cinq représentants des usagers, des organisations professionnelles et des collectivités territoriales se sont abstenus.
  - Sur la proposition relative à la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage : neuf membres ont voté pour et trois représentants des usagers et des organisations professionnelles se sont abstenus.

---

<sup>2</sup> La CoCoÉco a voté successivement sur les tarifs des redevances suivantes : (i) redevance par passager applicable au hall A et au hall B pour les passagers à destination de l'espace Schengen, (ii) redevance par passager applicable au hall A et au hall B pour les passagers à destination de pays non membres de l'espace Schengen, (iii) redevance par passager applicable à l'aérogare billi pour les passagers à destination de l'espace Schengen, (iv) redevance par passager applicable à l'aérogare billi pour les passagers à destination de pays non membres de l'espace Schengen.

- Sur la proposition relative aux tarifs des « redevances domaniales SPA »<sup>3</sup> : l'ensemble des membres ont voté en faveur de la proposition à l'exception d'un représentant d'usagers qui s'est abstenu.

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

46. L'article L. 6325-7 du code des transports dispose que, « *[d]ans le cadre [des] consultations, les exploitants d'aérodromes transmettent aux usagers ou aux représentants d'usagers des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances et des informations permettant d'apprécier l'utilisation des infrastructures et des informations sur les programmes d'investissement* ».
47. Le IV de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile fixe une liste d'informations à porter à la connaissance des usagers, dans le cadre des consultations préalables à la fixation de nouveaux tarifs. Cette liste mentionne notamment : les éléments listés aux derniers alinéas des articles R. 224-2-1 et R. 224-2-2 du code de l'aviation civile<sup>4</sup> ; des informations sur les résultats et les prévisions de trafic ; des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances, des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement.
48. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, doivent être fournis aux membres de la CoCoÉco préalablement à la réunion de la commission. L'arrêté précise, par ailleurs, les modalités de convocation de la CoCoÉco et les délais à respecter pour la transmission préalable des informations.
49. En amont de la CoCoÉco qui s'est tenue le 15 novembre 2022 dans le cadre de la proposition tarifaire ayant donné lieu à la décision n° 2022-005 susvisée, l'Autorité a constaté que « *la société ADBM n'a pas communiqué aux usagers les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges. Les seules informations transmises aux usagers concernant l'allocation comptable étaient en effet sommaires et se bornaient à décrire le fonctionnement, dans ses principes, d'une méthode analytique de coûts complets (méthode retenue par la société ADBM), sans en spécifier l'application au cas particulier de la société ADBM. Ainsi, les usagers n'ont eu connaissance ni des clés d'allocation et de la méthodologie relative à leur construction, ni des études ou des données sous-jacentes ayant permis leur établissement.* »<sup>5</sup>.
50. Dès lors, l'Autorité avait considéré que l'absence de la transmission des règles d'allocation en amont de la tenue de la CoCoÉco avait *in fine* privé les usagers de la possibilité d'émettre un avis éclairé sur les tarifs, et était de nature à entacher d'irrégularité la procédure de consultation des usagers.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Redevances versées en contrepartie de la mise à disposition de locaux ou équipements pour un usage considéré par la société ADBM comme directement nécessaire à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un transport de service aérien, conformément à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile.

<sup>4</sup> Dès lors que l'exploitant prend en compte dans la détermination des tarifs des redevances des dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations, il communique aux usagers : l'opération, son coût prévisionnel, la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service ainsi qu'une étude sur l'impact économique prévisionnel du dispositif tarifaire pour les usagers et pour l'aérodrome (article R. 224-2-1 du code de l'aviation civile). Lorsque l'exploitant prévoit d'introduire une modulation nouvelle ou d'apporter un changement substantiel à une modulation, il communique aux usagers l'objectif d'intérêt général recherché, la période d'application de la modulation, les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et l'impact prévisionnel des modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome (article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile).

<sup>5</sup> Point 55 de la décision n° 2023-005 susvisée.

<sup>6</sup> Points 56 à 59 de la décision n° 2023-005 susvisée.

51. Dans le cadre de sa nouvelle proposition tarifaire, l'Autorité constate que la société ADBM a transmis, en amont de la tenue de la CoCoÉco du 16 mars 2023, plusieurs documents relatifs à l'allocation comptable qui présentent clairement les aspects théoriques de l'allocation comptable tout en les déclinant au cas particulier de la société ADBM. Ils détaillent notamment la méthode analytique de coûts complets retenue par la société ADBM ainsi que la liste des centres de coûts et profits présents dans les outils de gestion de la société ADBM. Les usagers ont également eu connaissance des clés d'allocation et de la méthodologie relative à leur construction.
52. La société ADBM, au cours de la séance de la CoCoÉco du 16 mars 2023, a par ailleurs, procédé à un échange avec les usagers sur ses règles d'allocation comptable.
53. Au vu de ces éléments, l'Autorité considère que la société ADBM a bien partagé avec les usagers les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges « *dans des conditions permettant leur intervention effective dans la détermination de ces règles* »<sup>7</sup>.
54. Au total, il ressort des autres éléments du dossier que les membres de la CoCoÉco ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation qui leur a permis de se prononcer utilement sur la proposition tarifaire qui leur était soumise.

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

55. Conformément aux articles R. 224-2 et R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, l'analyse de l'Autorité porte sur les redevances principales, accessoires et leurs modulations ainsi que sur la redevance d'assistance fournie aux PHMR.
56. Sont en particulier exclues de son champ de contrôle, en application du II de l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé et de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la taxe d'aéroport, les redevances relatives aux prestations d'assistance en escale et les redevances accessoires correspondant à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers et qui peuvent être fixées contractuellement entre le gestionnaire d'aéroport et les compagnies aériennes.

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

57. Comme exposé au point 37, la société ADBM propose de reconduire la structure de la grille tarifaire actuellement en vigueur. Les différenciations tarifaires des redevances par passager selon les faisceaux géographiques et selon l'aérogare considérée sont ainsi reconduites.

#### **a. Sur la différenciation tarifaire des redevances par passager selon les aérogares**

58. Concernant la différenciation tarifaire selon les aérogares (halls A et B d'une part, hall billi, d'autre part), l'Autorité relève que si l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile permet l'établissement de tarifs différenciés, cette différenciation doit être liée aux coûts d'investissement et d'exploitation afférents à ces aérogares ou à la qualité de service rendu sur ces aérogares. À ce titre, elle s'assure du caractère proportionné de la différenciation des tarifs par aérogare.
59. Au cours de l'instruction, la société ADBM a fourni, d'une part, des éléments qui n'avaient pas été transmis dans le cadre de la précédente demande d'homologation, en ce qui concerne les règles

---

<sup>7</sup> Décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021 susvisée.

d'allocation comptable associées aux activités passagers selon les différentes aérogares, d'autre part, les montants historiques et prévisionnels des coûts des redevances par passager applicables par aérogare qui en résultent. Sur cette base, l'Autorité a pu s'assurer que la différenciation était justifiée au regard des coûts et qu'elle n'induisait pas de subventions croisées entre les aérogares.

#### **b. Sur la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques**

60. Concernant la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques, l'Autorité relève que la société ADBM n'a pas été en mesure de fournir des éléments actualisés permettant de justifier le caractère proportionné de la différence des tarifs proposés, et partant, de mieux objectiver les tarifs en fonction des coûts sous-jacents, contrairement à la demande formulée par l'Autorité au point 58 de sa décision n° 2021-028 susvisée. La fermeture de certains terminaux jusqu'en juin 2022 a empêché la réalisation d'une étude pertinente plus récente.
61. Pour la prochaine demande d'homologation, l'Autorité demande à la société ADBM (i) de mener les études permettant de justifier la différenciation tarifaire appliquée selon les faisceaux géographiques, comme elle s'y est engagée, et, le cas échéant, (ii) d'adapter sa grille tarifaire pour tenir compte des conclusions de cette étude, faute de quoi l'Autorité ne sera pas en mesure de vérifier que les redevances par passager respectent les règles générales applicables aux redevances au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports, et, par conséquent, de les homologuer.

#### **2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires**

62. Comme exposé au point 38, la société ADBM propose une modification des coefficients de la modulation acoustique et de la modulation horaire relatives à la redevance d'atterrissage. Cette proposition fait suite à l'adoption des arrêtés du 8 septembre 2021 et du 10 novembre 2021 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé qui, notamment, prescrivent de nouveaux groupes acoustiques aux aéroports.
63. L'Autorité relève que la proposition de la société ADBM concernant les coefficients acoustiques et horaires est conforme aux dispositions de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié susvisé.

#### **2.2.3. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances**

64. 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.
65. Comme exposé au point 39, la société ADBM propose une hausse homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 5 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur<sup>8</sup>.
66. La modération tarifaire n'étant pas définie par les textes applicables, elle s'apprécie au cas par cas, en tenant compte des circonstances particulières de chaque espèce dans lesquelles l'Autorité est amenée à se prononcer, sous le contrôle du juge. Parmi les éléments à prendre en compte figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers. Par ailleurs, dans

---

<sup>8</sup> À iso flotte (sur la base des hypothèses communiquées par la société ADBM, pour l'année civile 2022), le changement des coefficients acoustiques proposé par la société ADBM induit une augmentation des recettes issues de la redevance d'atterrissage au-delà de la hausse affichée par l'exploitant de 5 %. Outre qu'elle reste limitée (de l'ordre de 80 000 euros), tout ou partie de cette augmentation est susceptible d'être annulée par une amélioration des performances acoustiques des flottes des usagers. La hausse réelle des tarifs pour la prochaine période tarifaire sera donc très proche des 5 % affichés.

sa décision du 31 décembre 2019, le Conseil d'État a précisé que la règle de la modération tarifaire « a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs »<sup>9</sup>.

67. L'Autorité relève que la proposition de hausse tarifaire de la société ADBM intervient dans un contexte particulier, caractérisé, d'une part, par la reprise du trafic qui, bien que confirmée, reste fragile, d'autre part, par la forte hausse de l'inflation. Ce contexte affecte durablement l'ensemble des acteurs du secteur aérien.
68. Dans la proposition tarifaire ayant donné lieu à la décision n° 2023-005 susvisée, l'augmentation tarifaire proposée par la société ADBM de +10 % résultait, selon elle, « de l'absence d'augmentation des tarifs des redevances aéroportuaires depuis l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2021 ».
69. L'Autorité a relevé, dans cette décision, que la société ADBM envisageait de faire supporter aux usagers une augmentation brutale des tarifs alors qu'elle avait, de son propre chef, préféré maintenir les tarifs en vigueur au-delà du 31 août 2022, plutôt que de saisir l'Autorité d'une nouvelle proposition tarifaire à cette date. À cet égard, l'Autorité a souligné que l'exigence de la modération tarifaire conduit à privilégier, indépendamment des conditions posées par l'article L. 6327-2 du code des transports, des augmentations régulières mais modérées des tarifs, de façon à lisser dans le temps leurs effets sur les usagers<sup>10</sup>.
70. Dans la nouvelle proposition tarifaire soumise à l'Autorité, la société ADBM a indiqué avoir tenu compte des commentaires formulés par l'Autorité.
71. L'Autorité constate que cette nouvelle proposition tarifaire, d'une part, contribue à limiter les effets de l'inflation, notamment en ne répercutant que partiellement la hausse anticipée des coûts d'exploitation pour la période tarifaire, d'autre part, s'inscrit dans un contexte où la société ADBM doit financer un programme d'investissements important, approuvé par une majorité des usagers lors de la CoCoÉco du 16 mars 2023. Ce programme volontariste au regard des niveaux d'investissements constatés au cours de la précédente décennie, est composé en majorité, pour la période tarifaire 2023-2024, d'investissements réglementaires ou visant au « rattrapage des basiques » et à la modernisation des infrastructures, en vue, selon la société ADBM, d'une amélioration de la qualité de service rendu aux usagers et aux passagers de l'aéroport.
72. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'évolution des tarifs proposée par la société ADBM est considérée comme modérée au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports.

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

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

---

<sup>9</sup> CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. N°424088.

<sup>10</sup> Point 85 de la décision n°2023-005 susvisée.

#### a. Sur les hypothèses de trafic

74. La société ADBM anticipe un trafic commercial de [6 – 7] millions de passagers pour l'année civile 2023, et de [6 – 7] millions de passagers pour l'année civile 2024. Comme mentionné au point 41, la société ADBM retient ainsi une hypothèse de trafic de [6 – 7] millions de passagers pour la période tarifaire 2023-2024.
75. L'Autorité note que le trafic de passagers 2022 de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ne représente que 74 % du trafic de référence de l'année 2019, contre 79,6 % en moyenne pour l'ensemble des aéroports français<sup>11</sup>. La faiblesse du rebond de trafic de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac au cours de l'année 2022 s'explique par des facteurs structurels liés à la composition du trafic de la plateforme. Celui-ci était notamment pour 8 % composé du trafic issu de la navette avec Paris-Orly, qui a pris fin durant la crise sanitaire et qui ne semble pas avoir de perspectives de reprise à moyen terme, notamment au regard du décret n° 2023-385 du 22 mai 2023 précisant les conditions d'application de l'interdiction des services réguliers de transport aérien public de passagers intérieurs dont le trajet est également assuré par voie ferrée en moins de deux heures trente.
76. En outre, l'Autorité relève que les taux de croissance annuels sous-jacents aux prévisions de trafic effectuées par la société ADBM pour la période tarifaire 2023-2024 sont en ligne avec les prévisions de croissance établies par les grands organismes internationaux (ACI Europe, Eurocontrol et IATA), mis à part pour le faisceau domestique pour la raison évoquée précédemment.
77. Ainsi, les prévisions de trafic de la société ADBM pour les années 2023 et 2024, bien qu'inférieures en valeur absolue aux prévisions établies par les grands organismes internationaux, sont cohérentes avec les dynamiques d'offre et de trafic observées en 2022, l'offre programmée pour 2023 et les grandes tendances envisagées à moyen-long terme en matière de trafic aérien de passagers.

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

78. Les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 de l'Autorité susvisées prévoient une application de leurs dispositions pour les comptes des exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et, partant, une application aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022. Dès lors, ces décisions sont applicables pour l'homologation de la présente proposition tarifaire.
79. Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 étant cependant susceptible d'exiger l'engagement de travaux requérant un délai conséquent, la section 5 de la décision n° 2022-025 prévoit des dispositions transitoires, acceptant notamment, à titre exceptionnel, le maintien de règles d'allocation existantes, malgré des justifications incomplètes ou manquantes, dès lors que (i) cette absence de démonstration suffisante de la conformité aux principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 susvisée résulte exclusivement de la nécessité, pour l'exploitant, de réaliser des études ou de faire évoluer son système d'information et/ou son modèle analytique de gestion, et que (ii) l'exploitant justifie auprès de l'Autorité – après l'avoir présenté aux usagers – de la mise en place d'un programme de travail crédible et adéquat, de nature à assurer la bonne application des principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 susvisée dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant l'issue de la période transitoire, au 31 décembre 2025.

---

<sup>11</sup> DGAC, bulletin mensuel tendanCiel du trafic aérien commercial – n°111, novembre 2022.

80. En l'espèce, si la société ADBM a précisé, au cours de l'instruction, que ses règles d'allocation n'étaient pas conformes aux principes fixés par la décision n° 2022-024 à ce stade, il ressort de l'instruction que le maintien des règles d'allocation existantes peut être accepté, à titre exceptionnel, conformément aux dispositions transitoires précédemment rappelées, au vu des éléments présentés ci-après.
81. En premier lieu, l'Autorité relève que la société ADBM a transmis aux usagers et à l'Autorité un guide d'allocation de ses produits, de ses actifs et de ses charges, présenté dans le cadre de la séance de la CoCoÉco du 16 mars 2023. À cette occasion, les usagers ont été informés de la mise en place d'un programme et d'un groupe de travail, courant 2023, qui leur permettra d'intervenir de manière effective dans la détermination des règles d'allocation. Ces derniers ont accueilli favorablement cette proposition.
82. En second lieu, dans le cadre de la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2023-2024, la société ADBM a transmis une attestation, établie par l'un de ses commissaires aux comptes, sur les « *situations analytiques établies par la société ADBM SA dans le cadre du décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aéroports appartenant à l'État pour l'exercice clos le 31 décembre 2021* ». Cette attestation, qui n'appelle pas d'observations particulières de la part des auditeurs, porte sur la concordance des informations financières présentées par périmètre d'activité avec les systèmes de comptabilité analytique de la société ADBM, sans se prononcer sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique.
83. En conclusion, l'Autorité considère que les éléments présentés par la société ADBM dans le cadre de la présente homologation remplissent les conditions permettant de bénéficier des dispositions dérogatoires attachées à la période transitoire prévue dans la décision n° 2022-025 susvisée. Elle invite la société ADBM à transmettre un programme de travail précis et engageant avec les usagers, afin de lui permettre, lors de la prochaine demande d'homologation, de s'assurer de la correcte avancée des travaux devant garantir la conformité des règles, au plus tard au 31 décembre 2025, et partant, d'accepter le cas échéant, à titre transitoire, le maintien des règles d'allocation existantes.

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

84. Dans sa décision n° 2023-005 susvisée, l'Autorité relevait des limites en ce qui concerne la robustesse des prévisions des produits, des actifs et des charges établies par la société ADBM, susceptibles d'entraîner une sous-estimation du ROCE prévisionnel du périmètre régulé.
85. D'une part, l'Autorité constatait<sup>12</sup> que la méthodologie consistant à établir ses prévisions de produits sur la base de ratios de produits moyens par passager (ou par mouvement) constatés au cours des précédents exercices était simplificatrice, eu égard aux caractéristiques de la grille tarifaire de la société ADBM<sup>13</sup> et, partant, était susceptible d'induire une marge d'erreur non négligeable. L'Autorité relevait ainsi que les montants historiques des produits annuels enregistrés sur le périmètre des activités régulées de la société ADBM, étaient, de façon chronique, supérieurs aux montants prévisionnels sur la base desquels avait été établie la proposition tarifaire<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Point 88 de la décision n°2023-005 susvisée.

<sup>13</sup> Selon les redevances aéroportuaires, les montants qui seront acquittés par les usagers au titre des redevances aéroportuaires résultent du produit des tarifs unitaires de la grille tarifaire et d'unités d'œuvre variées (comme le temps de stationnement ou la masse maximale de décollage des aéronefs) qui dépendent également de diverses caractéristiques opérationnelles (comme le type d'aires de stationnement des aéronefs ou la destination géographique des passagers).

<sup>14</sup> Y compris en isolant l'effet trafic.

86. D'autre part, l'Autorité relevait que la société ADBM n'avait pas apporté d'éléments suffisamment clairs et étayés pour justifier le niveau des charges prévisionnelles du périmètre régulé, servant de base à l'élaboration de sa proposition tarifaire, pour la période tarifaire considérée.
87. Dans le cadre de la présente instruction relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à compter du 1<sup>er</sup> août 2023, la société ADBM a partagé ses résultats annuels 2022.
88. L'Autorité note que le niveau de ROCE du périmètre régulé de la société ADBM pour cet exercice est ainsi de + [6 - 8] % alors que la prévision partagée dans le cadre de la précédente demande d'homologation s'élevait à + [0 - 2] %.
89. L'Autorité relève que l'écart entre ces deux valeurs provient principalement, d'une part, d'une sous-estimation des produits du périmètre régulé, illustrant les limites méthodologiques susmentionnées, d'autre part, d'une surestimation du niveau de la base d'actifs régulés, par rapport aux valeurs réelles constatées à fin 2022. En effet, à l'instar des dernières années, où le contexte de crise sanitaire pouvait néanmoins le justifier, la société ADBM a reporté des investissements initialement prévus pour 2022 en 2023, conduisant à un niveau d'investissements réalisés en 2022 inférieur au niveau initialement envisagé dans le cadre de la précédente demande d'homologation. Ainsi, le montant de la base d'actifs régulés (et le niveau des dotations aux amortissements) de la société ADBM a été inférieur au montant prévisionnel sur la base duquel sont établies les propositions tarifaires de la société ADBM.
90. Toutefois, dans le cadre de la présente proposition tarifaire, l'Autorité relève que la société ADBM a transmis à l'Autorité des éléments quantitatifs et qualitatifs suffisants pour justifier ses prévisions de charges pour la période tarifaire 2023-2024. Par ailleurs, la société ADBM a procédé, au regard des données de trafic réalisées les plus récentes, à des mises à jour des ratios susmentionnés qui sont utilisés pour déterminer ses recettes prévisionnelles.
91. Si les actualisations de ces ratios sont bienvenues, la méthodologie demeure simplificatrice. Aussi, l'Autorité invite la société ADBM, pour la prochaine demande d'homologation, à affiner sa méthodologie de détermination de ses trajectoires prévisionnelles de recettes des différentes activités du périmètre régulé, dès lors que les circonstances de la présente saisine, conduisant à un niveau de ROCE projeté manifestement inférieur au CMPC, sont susceptibles de ne pas être réunies à l'avenir.
92. En outre, compte tenu de l'importance du programme d'investissements 2023-2027 de la société ADBM, lors des prochaines demandes d'homologation, l'Autorité prêter une attention particulière aux éventuels écarts entre les investissements réalisés par la société ADBM et les prévisions établies dans le cadre de l'élaboration des tarifs. La persistance d'écarts significatifs entre les projections tarifaires et les données réalisées étant susceptible d'entraîner une sur-rémunération de l'exploitant, l'Autorité en tiendra compte, le cas échéant, dans le cadre de son appréciation de la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, notamment en ce qui concerne le niveau de ROCE du périmètre régulé estimé par l'exploitant au regard des fourchettes de CMPC.



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

93. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure, en l'absence de contrat conclu en application de l'article L. 6325-2 du même code, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du CMPC calculé sur ce périmètre<sup>15</sup>.
94. Comme indiqué au point 41, la société ADBM estime le CMPC après impôts applicable à la période tarifaire 2023-2024 à [6 – 8] %.
95. Le ROCE du périmètre régulé est estimé, par l'exploitant, à + [0 – 2] % pour la période tarifaire 2023-2024.
96. En premier lieu, l'Autorité souligne qu'au regard des éléments mentionnés aux points 84 à 92, des analyses de sensibilité du ROCE prévisionnel du périmètre régulé de la société ADBM ont été effectuées, notamment quant aux trajectoires des produits. Ces dernières ne sont pas de nature à remettre en cause l'analyse de l'Autorité en ce qui concerne, notamment la juste rémunération des capitaux investis.
97. En second lieu, l'Autorité précise qu'elle a engagé des travaux, avec l'appui d'un consultant externe, sur la révision de la méthodologie de détermination de certains paramètres de calcul du CMPC, afin de tenir compte des évolutions significatives intervenues depuis 2020, notamment des effets provoqués par un contexte macro-économique bouleversé par les grands événements mondiaux (crise sanitaire, conflits géopolitiques, inflation, etc.). Sur la base des propositions du consultant<sup>16</sup> et afin de permettre un dialogue technique, transparent et éclairé sur le sujet, dans l'intérêt de toutes les parties prenantes, l'Autorité a souhaité organiser une consultation publique visant à recueillir les positions des parties intéressées du 18 avril 2023 au 18 juin 2023<sup>17</sup>. Dès lors, en fonction des contributions, l'Autorité se réserve la possibilité de faire évoluer la méthodologie qu'elle retiendra pour évaluer la pertinence des CMPC déterminés à l'appui des propositions tarifaires qui lui seront soumises.
98. En conclusion, au regard du contexte macro-économique de sortie de crise, des travaux en cours sur le CMPC et des résultats d'analyses de sensibilité du ROCE du périmètre régulé, l'Autorité considère que la proposition tarifaire soumise par la société ADBM n'est pas susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période 2023-2024 et, partant, remplit la condition posée à l'article L. 6325-2 du code des transports et rattachée au point 93.

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

99. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que des règles de comptabilité analytique de la société ADBM, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus. Il en résulte que la société ADBM respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus, avec un taux de couverture des services publics aéroportuaires de [50 – 60] %

---

<sup>15</sup> La vérification que les capitaux investis sur le périmètre d'activités régulé bénéficient d'une « juste rémunération » conduit à s'assurer qu'ils ne bénéficient pas d'une rémunération excessive eu égard aux attentes du marché, compte tenu des risques spécifiques à l'activité, tel que cela ressort du calcul du CMPC sur le périmètre régulé.

<sup>16</sup> Le rapport du consultant externe est publié sur le site internet de l'Autorité : [https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2023/04/compass-lexecon-estimation-du-cmpc-des-aeroports-rapport-final\\_20230118.pdf](https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2023/04/compass-lexecon-estimation-du-cmpc-des-aeroports-rapport-final_20230118.pdf)

<sup>17</sup> Le support de la consultation publique relative à l'appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports, ouverte du 18 avril 2023 au 18 juin 2023, est publié sur le site internet de l'Autorité : [https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2023/04/2023-04-17-cmpc-aeroportuaire-consultation-publique\\_v-post-college\\_clean.pdf](https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2023/04/2023-04-17-cmpc-aeroportuaire-consultation-publique_v-post-college_clean.pdf)

pour la période tarifaire soumise à l'homologation, sur la base des données transmises par la société ADBM. Les éléments mentionnés aux points 84 à 92 ne sont pas de nature à remettre en cause l'analyse de l'Autorité en ce qui concerne le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

### **2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR**

100. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 susvisé dispose que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifiée, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport. Cette redevance répond aux caractéristiques suivantes : elle doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée.
101. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019 précitée, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
102. Comme exposé au point 40, la société ADBM propose une baisse de 3 centimes d'euros du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR par rapport au tarif actuellement vigueur, correspondant à une baisse de 4,4 %.
103. Sur la base des éléments transmis en cours d'instruction, l'Autorité constate que le produit de la redevance destinée à financer l'assistance aux PHMR n'excède pas les coûts de cette dernière, qui, par ailleurs, a fait l'objet d'un vote favorable unanime de la CoCoÉco.
104. Cette proposition est conforme aux principes applicables aux redevances pour services rendus, et aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 précité.
105. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

## DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> août 2023 au 31 juillet 2024 sont homologués.

Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera notifiée à la société ADBM et publiée sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 30 mai 2023.*

***Présents : Monsieur Philippe Richert, vice-président, président par intérim ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;  
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.***

Le Vice-Président,  
Président par intérim

Philippe Richert