

## **Décision n° 2023-041 du 29 août 2023**

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<sup>er</sup> novembre 2023

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<sup>er</sup> novembre 2023 au 31 octobre 2024 par la société des Aéroports de la Côte d'Azur (ci-après la « société ACA »), le 30 juin 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 l'arrêté du 12 juillet 2018 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

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° 2022-068 du 15 septembre 2022 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<sup>er</sup> novembre 2022 ;

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 l'avis n° 2020-017 du 17 février 2020 relatif au coût moyen pondéré du capital à prendre en compte pour le projet de contrat de régulation économique d'Aéroports de Paris (ADP) sur la période 2021-2025 ;

Vu la demande d'avis adressée par la société ACA 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 Chambre syndicale du transport aérien (CSTA), de la société EasyJet et ceux de la société ACA le 17 juillet 2023 ;

Vu la note signée par les représentants de l'association internationale du transport aérien (IATA) adressée au service de la procédure de l'Autorité le 13 juillet 2023 ;

Après en avoir délibéré le 29 août 2023 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

## 1. CONTEXTE

### 1.1. Faits et procédure

#### 1.1.1. Les aéroports de la Côte d'Azur

1. La société ACA assure l'exploitation, la maintenance, la gestion et le développement des aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec l'État français, jusqu'en 2044.
2. La société ACA est une société anonyme dont le capital est détenu à 64 % par le consortium « Azzurra Aeroporti » (composé de Atlantia, Aeroporti di Roma et EDF Invest), la chambre de commerce et d'industrie Nice-Côte d'Azur (25 %), la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (5 %), la Métropole Nice-Côte d'Azur (5 %) et le département des Alpes-Maritimes (1 %).
3. En 2022, l'aéroport de Nice Côte d'Azur a accueilli 12,1 millions de passagers, ce qui correspond, par comparaison aux 14,5 millions de passagers de 2019, à une baisse de - 17,3 %. L'aéroport de Cannes-Mandelieu a enregistré 72 511 mouvements, ce qui correspond à une hausse de + 0,9 % par rapport au niveau de 2019.

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

4. La société ACA a saisi l'Autorité 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<sup>er</sup> novembre 2023 au 31 octobre 2024 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 30 juin 2023, qui a été déclaré recevable le même jour.
5. En application du quatrième alinéa de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile, la société ACA a rendu publique sa proposition tarifaire le 30 juin 2023.
6. Conformément au premier alinéa du même article, la DGCCRF a reçu, le 30 juin 2023, la proposition tarifaire de la société ACA. 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

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 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.

---

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

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. 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.
10. 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.
11. 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.
12. 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.

**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**

13. 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.
14. 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.
15. 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

16. 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.
17. 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 »*.
18. 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 »*.
19. 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

20. 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.
21. 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.
22. Le III de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé prévoit 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.

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

23. 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* ».
24. 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

25. 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 ».*
26. 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.
27. 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*.
28. 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.

29. La décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 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

30. Les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 2022 au 31 octobre 2023 sont ceux homologués par la décision n° 2022-068 de l'Autorité.

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

31. La société ACA a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 2023 au 31 octobre 2024 (ci-après « période tarifaire 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 20 juin 2023.
32. 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 de 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

##### a. S'agissant de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur

33. La société ACA prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2024, deux évolutions relatives à la structure tarifaire par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur.
34. D'une part, la société ACA propose d'introduire une nouvelle redevance accessoire relative au déploiement, sur l'ensemble des postes éloignés de la plateforme, des prises de courant 50 hertz permettant l'alimentation des groupes mobiles électriques 400 hertz afin de réduire, voire supprimer l'utilisation des groupes actuels thermiques ou des moteurs auxiliaires de puissance.
35. D'autre part, la société ACA propose de modifier, à la marge, sa grille tarifaire relative à la redevance accessoire « *installations et matériels pour le traitement du fret* » correspondant aux prestations d'utilisation des chambres fortes. La société ACA propose, en effet, de modifier les seuils des premières tranches de valeurs déclarées et déposées dans les chambres fortes en réduisant le nombre de tranches avant 500 000 euros (passage de six à trois tranches) et d'introduire une tranche supplémentaire pour les valeurs supérieures à 3 millions d'euros.
36. S'agissant des modulations tarifaires, la société ACA propose de reconduire, selon des conditions d'application identiques, (i) la modulation de la redevance par passager en fonction de la saison aéronautique été/hiver, (ii) la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage, (iii) la modulation de la redevance de stationnement applicable aux aéronefs stationnant la nuit entre 21h et 5h à l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, et (iv) la modulation de la redevance d'atterrissage applicable à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu pour les avions électriques.



#### b. S'agissant de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

37. La société ACA prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2024, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, à l'exception d'une évolution concernant la redevance d'assistance en escale. La société ACA propose un réajustement des tranches par tonnage des forfaits escale en introduisant un seuil supplémentaire compris entre 12 à 16 tonnes.
38. Par ailleurs, la société ACA propose de reconduire, selon des conditions d'application identiques à celles actuellement en vigueur concernant l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, la modulation de la redevance d'atterrissage pour les avions électriques.

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

39. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, correspondant à une hausse moyenne de + 4,9 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.

#### a. S'agissant de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur

40. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, avec :
- Une hausse moyenne de + 5,8 % des tarifs unitaires des redevances (i) par passager<sup>2</sup>, (ii) passerelles, (iii) forfaits applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage, (iv) forfaits hélicoptères ;
  - Une hausse moyenne de + 3 % des tarifs unitaires des redevances (i) d'atterrissage, (ii) de stationnement, (iii) d'usages d'installations de distribution de carburant d'aviation, (iv) titre d'accès personnel et titre d'accès véhicules, ainsi que (v) de diverses autres redevances communes à l'aviation commerciale régulière et à l'aviation générale ;
  - Un gel des tarifs des redevances (i) dépose bagages automatiques, (ii) système de réconciliation traçabilité bagages et (iii) d'aide au démarrage « aire kilo » ;
  - Une hausse moyenne de + 15,6 % des tarifs unitaires de la redevance bornes libre-service<sup>3</sup> ;
  - Une hausse de + 15 % du tarif unitaire de la redevance 400 hertz ;
  - Une hausse moyenne de + 10 % des tarifs unitaires des redevances installations et matériels pour le traitement du fret<sup>4</sup>.
41. La société ACA propose également une hausse de + 3,5 % des « redevances domaniales SPA » sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.
42. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ACA propose de maintenir le tarif actuellement en vigueur, en conservant la modulation en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Redevance par passager (i) des terminaux 1 et 2, (ii) du terminal d'aviation d'affaires et (ii) des hélicoptères.

<sup>3</sup> Cette évolution correspond à une hausse d'un centime d'euros des deux tarifs considérés.

<sup>4</sup> Hors prise en compte de l'évolution de structure envisagée concernant la redevance relative aux chambres fortes.

<sup>5</sup> Le taux de pré-notification des opérations d'assistance par les compagnies aériennes à la société ACA est lié au respect d'un délai de préavis de 36 heures.



#### b. S'agissant de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

43. La société ACA propose une évolution des tarifs unitaires des redevances aéroportuaires de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu de + 5,8 %, à l'exception des tarifs relatifs aux titres d'accès personnel et véhicules, pour lesquels une augmentation de + 3 % est envisagée.
44. La société ACA propose également une hausse de + 3,5 % des « redevances domaniales SPA » applicables à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

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

45. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ACA prévoit un trafic de 14,4 millions de passagers, pour la période tarifaire 2024, correspondant à 99,6 % 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 95,9 millions d'euros<sup>6</sup> et un niveau des produits issus des autres activités du périmètre régulé de 53,5 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 ACA à + 2 % et le niveau du coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à + 7,52 %.

## 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

46. 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* ».
47. Le III de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile dispose que « *[l]a commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome* ».
48. La société ACA a réuni la CoCoÉco le 20 juin 2023. Le délai de convocation de ses membres a été respecté.
49. Quatre votes ont eu lieu au cours de la séance du 20 juin 2023. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de l'ensemble des propositions détaillées ci-après :
  - Sur le plan d'investissements : onze membres ont voté en faveur de cette proposition et six représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus ;

---

<sup>6</sup> Y compris redevance d'assistance aux PHMR.

- Sur la proposition tarifaire pour les redevances SPA : dix membres se sont prononcés en faveur, cinq représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives s'y sont opposés et deux représentants d'usagers se sont abstenus ;
  - Sur l'introduction de la redevance 50 hertz dans la grille tarifaire : onze membres ont voté pour et six représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus ;
  - Sur la redevance d'assistance aux PHMR : l'ensemble des membres de la CoCoÉco s'est prononcé en faveur du gel tarifaire proposé.
50. En outre, au cours de la séance du 20 juin 2023, un vote informel a eu lieu concernant la mise en place de deux mesures prenant chacune la forme d'un « bonus » à destination des usagers : un « bonus de performance environnementale » et un « bonus de performance – optimisation taux de remplissage ». Douze membres ont voté en faveur de cette proposition et cinq représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus. L'Autorité constate que ces « bonus », qui font l'objet d'une analyse développée aux points 64 et suivants de la présente décision, ne figurent pas dans la grille tarifaire soumise, par la société ACA, à l'homologation de l'Autorité, alors que l'exploitant a, en cours d'audition, indiqué qu'elles seraient mises en œuvre pour la période tarifaire 2024.

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

51. 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 ».
52. 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>7</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.
53. 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.
54. Il ressort des éléments du dossier que les membres de la CoCoÉco ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation.

---

<sup>7</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).

## 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 du champ de contrôle de l'Autorité, en application du III 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

#### a. Sur l'introduction de la redevance 50 hertz applicable sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur

57. Comme mentionné au point 34, la société ACA propose d'introduire une nouvelle redevance, dite « redevance 50 hertz », en contrepartie de la mise en œuvre progressive de l'électrification des postes de stationnement éloignés. Ce nouveau service devrait permettre de diminuer les émissions de polluants et de gaz à effet de serre liés à l'utilisation de moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs ou de groupes thermiques.
58. La société ACA propose d'appliquer un tarif par mouvement acquitté par l'ensemble des compagnies utilisatrices des postes équipés, applicable dès la mise en œuvre des premiers postes, prévue pour l'été 2024. Ce tarif<sup>8</sup> ne conduit pas à une sur-couverture des coûts relatifs à l'équipement et à l'utilisation des postes équipés mis en service au cours de la période tarifaire 2024<sup>9</sup>.
59. Au regard de ces éléments, et dans la mesure où l'installation des prises de courant correspond à un service public aéroportuaire au sens de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, lequel peut faire l'objet d'une redevance accessoire de la redevance de stationnement en application de l'article R. 224-2<sup>10</sup>, l'Autorité considère que cette évolution est conforme aux principes généraux applicables aux redevances.

#### b. Sur les redevances relatives aux installations et matériels pour le traitement du fret applicables à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur

60. Comme indiqué au point 35, la société ACA propose une évolution, à la marge, de sa grille tarifaire relative à la redevance « installations pour le traitement du fret » correspondant aux prestations associées à la mise à disposition des chambres fortes.
61. Cette modification, qui vise, selon la société ACA, à améliorer le taux de couverture de la redevance<sup>11</sup> et à simplifier la grille tarifaire en réduisant le nombre de tranches, a un impact financier marginal et est conforme aux principes généraux applicables aux redevances.

---

<sup>8</sup> De 16,10 euros par mouvement pour la période 2024.

<sup>9</sup> Au regard des projections des mouvements attendus.

<sup>10</sup> Il s'agit d'une redevance accessoire correspondant au service complémentaire « énergie électrique » de la redevance de stationnement, sur le fondement de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile.

<sup>11</sup> Le taux de couverture de la redevance est de l'ordre de 40 % en 2022.

### c. Sur le forfait d'escale applicable à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu

62. Comme indiqué au point 37, la société ACA propose un réajustement des tranches par tonnage des redevances forfait d'escale par la création de deux seuils de tonnage de 12 et 16 tonnes.
63. L'évolution proposée, qui vise à homogénéiser les seuils des différentes redevances<sup>12</sup> et aura une incidence financière marginale, n'appelle pas de remarque de l'Autorité.

### d. Sur les mesures « bonus performance environnementale » et « bonus performance – optimisation taux de remplissage »

64. Comme mentionné au point 50, la société ACA a présenté aux usagers deux nouvelles mesures, prenant chacune la forme d'un bonus. Ces mesures ont fait l'objet d'un vote informel de la part des usagers, mais n'ont pas été formellement notifiées à l'Autorité.
65. La première mesure<sup>13</sup> est un bonus pour la performance environnementale, qui consiste à appliquer un coefficient<sup>14</sup> à la redevance d'atterrissage en fonction du niveau de CO<sub>2</sub> émis par un aéronef par cycle de décollage/atterrissage (ci-après « cycle LTO<sup>15</sup> »). La détermination du coefficient diffère selon qu'il s'agit d'un vol court/moyen-courrier ou d'un vol long-courrier. Pour les vols court/moyen-courriers, le bonus sera effectif si la quantité de CO<sub>2</sub> émise par cycle LTO par siège offert est inférieure à 14,2 kg. Pour les vols long-courriers, le bonus sera effectif si la quantité de CO<sub>2</sub> émise par cycle LTO par siège offert est inférieure à 26,6 kg.
66. La deuxième mesure<sup>16</sup> est un bonus pour l'optimisation du taux de remplissage, qui correspond à un abattement de 1 % de la redevance d'atterrissage pour les mouvements présentant un taux de remplissage supérieur ou égal à 80 %.
67. L'Autorité relève qu'à la suite de la réunion de la CoCoÉco du 20 juin 2023, la société ACA a décidé de ne pas intégrer ces deux mesures dans la grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, alors qu'elles ont été présentées aux usagers dans le dossier de saisine transmis en amont de la CoCoÉco et qu'elles ont fait l'objet d'un vote informel de ces derniers lors de la séance du 20 juin 2023.
68. Il en résulte que l'Autorité n'a pas été formellement saisie de ces mesures. Or, ces dernières impactant *in fine* le montant de la redevance d'atterrissage acquitté par les compagnies aériennes et poursuivant l'un des objectifs d'intérêt général listés à l'article L. 6325-1 du code des transports, l'Autorité considère qu'elles constituent des modulations tarifaires au sens des dispositions combinées de cet article et de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, de sorte qu'elles auraient dû lui être notifiées. À cet égard, l'Autorité rappelle que les modulations doivent (i) être limitées, (ii) poursuivre un objectif d'intérêt général parmi ceux listés à l'article L. 6325-1 du code des transports<sup>17</sup>, et (iii) être déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, étant précisé que l'amplitude et, le cas échéant la durée d'application de ces modulations, doivent être proportionnées à l'objectif d'intérêt général poursuivi.

<sup>12</sup> Notamment avec les seuils des forfaits de redevances aéroportuaires applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage.

<sup>13</sup> L'impact estimé par la société ACA est de 50 000 à 80 000 euros pour 2024.

<sup>14</sup> La formule du coefficient proposée est  $C = (\text{kg de CO}_2 \text{ par siège offert} - \text{pivot}) / 200$ . Le pivot prend la valeur 14,2 ou 26,6 en fonction du type de vol.

<sup>15</sup> « *Landing and Take-off cycle* », en anglais.

<sup>16</sup> L'impact estimé par la société ACA est de 80 000 euros pour 2024.

<sup>17</sup> Le troisième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que le montant des redevances « (...) peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. (...) ».

69. Il résulte des dispositions de la directive 2009/12/CE susvisée<sup>18</sup>, de l'article L. 6325-1 du code des transports et de l'article R. 224-3-3 du code de l'aviation civile qu'un exploitant d'aéroport ne peut mettre en œuvre des mesures dérogatoires à la grille tarifaire homologuée par l'autorité de supervision indépendante. En effet, si de telles mesures ne lui sont pas notifiées, cette dernière ne peut s'assurer de leur conformité aux dispositions précitées. En conséquence, la société ACA ne saurait appliquer les mesures envisagées sans homologation préalable de l'Autorité.

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

70. Comme exposé aux points 36 et 38, la société ACA propose de reconduire à l'identique les modulations actuellement en vigueur respectivement pour les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu. Ces propositions n'appellent pas de remarques de l'Autorité au regard des exigences posées par l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile.

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

71. 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.
72. Comme exposé au point 39, la société ACA propose une hausse hétérogène des tarifs des redevances aéroportuaires, correspondant à une hausse moyenne de + 4,9 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
73. 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 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>19</sup>.
74. Au cas d'espèce, et en premier lieu, l'Autorité relève que l'évolution tarifaire proposée par la société ACA fait suite à une hausse des tarifs de + 4,4 % intervenue au 1<sup>er</sup> novembre 2022. Le contexte économique caractérisé par un niveau d'inflation élevé, depuis 2022, justifie une nouvelle hausse des tarifs des redevances selon la société ACA. L'Autorité note également que la société ACA a accentué la différenciation de l'évolution tarifaire de la redevance par passager par rapport à celle des autres redevances. Cette proposition, qui revient à mieux partager avec les compagnies aériennes le risque et les opportunités liés au remplissage des aéronefs et améliore la capacité, pour les transporteurs, à absorber ces augmentations tarifaires, est ainsi plutôt favorable dans ce contexte.
75. En deuxième lieu, l'Autorité observe que la hausse tarifaire proposée par la société ACA intervient également dans un contexte de hausse des investissements qui sont susceptibles d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers de l'aéroport ainsi qu'aux usagers finaux de l'aéroport.

---

<sup>18</sup> CJUE, 21 novembre 2019, *Deutsche Lufthansa AG contre Land Berlin*, affaire C-379/18, §51 et §52 (soulignement ajouté) : « Il s'ensuit que la modulation des redevances aéroportuaires ne saurait être opérée dans le cadre confidentiel d'une négociation contractuelle entre l'entité gestionnaire d'aéroport et un usager d'aéroport pris isolément. Une telle modulation ne peut, au contraire, être admise que si elle se borne à mettre en œuvre des critères connus de tous les usagers d'aéroport dans la mesure où ils figurent dans le système des redevances approuvé par l'autorité de supervision indépendante. // Les critères permettant de moduler des redevances aéroportuaires doivent par conséquent figurer dans le système de redevances soumis pour approbation à l'autorité de supervision indépendante, ce qui présuppose que les usagers d'aéroport aient également été consultés sur ces critères ».

<sup>19</sup> CE, 31 décembre 2019, *SCARA et autres*, n° 424088.

76. En dernier lieu, l'Autorité observe que la société ACA se situe dans la période de transition consécutive à son passage à un système de caisse double, en application de l'arrêté du 12 juillet 2018 susvisé. Dans le contexte économique actuel, la trajectoire d'amélioration de la couverture des charges du périmètre régulé n'engendre pas une hausse excessive des tarifs, du point de vue des usagers.
77. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'évolution des tarifs proposée par la société ACA 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**

78. 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 ACA, l'Autorité a porté son attention, notamment sur : (a) les hypothèses de trafic retenues par la société ACA 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.

##### **a. Sur les hypothèses de trafic**

79. La société ACA anticipe un trafic commercial de 13,8 millions de passagers pour l'année civile 2023, et de 14,5 millions de passagers pour l'année civile 2024, soit une hypothèse de trafic de 14,4 millions de passagers pour la période tarifaire 2024.
80. L'Autorité note que le trafic de passagers 2023 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur a atteint, en cumul à fin mai, plus de 95 % du trafic de référence de l'année 2019, contre 92 % en moyenne pour l'ensemble des aéroports français. Ce haut niveau de trafic s'explique par une forte dynamique du faisceau Schengen, notamment, qui représente 40 % du trafic de la plateforme. Le trafic de l'aéroport a de plus été affecté (à la baisse) sur le début de l'année 2023 par des mouvements sociaux des contrôleurs aériens, conduisant à la baisse du trafic, en particulier sur le premier semestre de l'année.
81. L'Autorité relève que les taux de croissance annuels sous-jacents aux prévisions de trafic effectuées par la société ACA pour la période tarifaire 2024 sont en ligne avec les prévisions de croissance établies par les grands organismes internationaux (ACI Europe, Eurocontrol et IATA) établies à mi-juillet 2023.
82. Ainsi, les prévisions de trafic de la société ACA pour les années 2023 et 2024 apparaissent cohérentes avec les dynamiques d'offre et de trafic observées en début d'année 2023 ainsi que les grandes tendances envisagées à moyen et long termes en matière de trafic aérien de passagers.

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

83. 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.



84. Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 susvisée étant cependant susceptible d'exiger des travaux requérant un délai conséquent, la section 5 de la décision n° 2022-025 susvisée 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 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 présentation 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 dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant l'issue de la période transitoire, au 31 décembre 2025.
85. Comme elle l'avait indiqué au point 69 de sa décision n° 2022-068 susvisée, l'Autorité relève que la société ACA a engagé, le 13 juin 2022, un cycle de réunions d'information et d'échanges avec les usagers sur sa méthodologie d'allocation analytique. Depuis lors, la société ACA a tenu une deuxième réunion de travail au cours de laquelle elle a notamment présenté de la documentation technique concernant sa comptabilité analytique et a recueilli l'avis des usagers sur plusieurs thématiques techniques<sup>20</sup>.
86. L'Autorité prend acte de cette démarche constructive, qui devrait permettre d'éclairer, notamment, la pertinence de certaines règles d'allocation, des inducteurs des clés d'allocation ou encore des études et des éléments factuels à la base de ces inducteurs. Ces derniers sont, en effet, régulièrement mis en cause par certains usagers (y compris dans le cadre de la CoCoÉco du 20 juin 2023) et ont pu, par ailleurs, faire l'objet de réserves quant à leur pertinence, à l'occasion d'un audit de la comptabilité analytique de la société ACA, réalisé en 2019, à la demande de la DGAC. Si la société ACA a procédé à des ajustements de son allocation comptable à la suite de cet audit, certaines règles d'allocation (et études sous-jacentes) n'ont pas été mises à jour, du fait, également, du contexte de la crise sanitaire<sup>21</sup>.
87. La société ACA a ainsi précisé, au cours de l'instruction, qu'elle devait mener des travaux complémentaires, au cours des prochains mois, notamment pour justifier la pertinence de certaines règles d'allocation en application de la décision n° 2022-025 susvisée.
88. Dès lors, l'Autorité considère que la société ACA se place dans la période transitoire prévue dans la décision n° 2022-025 susvisée et juge acceptable le maintien des règles d'allocation existantes pour la période tarifaire soumise à homologation.
89. L'Autorité rappelle qu'au cours de la période transitoire, la société ACA doit mener l'ensemble des travaux qui permettront de justifier de la conformité de ses règles d'allocation aux principes établis dans la décision n° 2022-024 susvisée, sur la base de données objectives et auditables, calculées ou mesurées, et mises à jour régulièrement, au plus tard à l'échéance de cette période transitoire.
90. L'Autorité enjoint ainsi la société ACA d'établir et de lui transmettre sans délai, ainsi qu'aux usagers, un programme de travail plus précis que celui existant et prévoyant une large consultation de ces derniers afin notamment de permettre à l'Autorité, 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 transitoirement le maintien des règles d'allocation.

---

<sup>20</sup> Telles que les règles de calcul des clés surfaciques ou encore la répartition des charges et actifs liées à diverses installations (voirie, tramway, etc.).

<sup>21</sup> À l'instar des études de flux pour définir les types et pourcentages associés des utilisateurs du tramway afin d'affiner la clé de répartition des actifs entre les différents périmètres.



91. En particulier, constatant plusieurs interrogations des usagers en ce qui concerne les règles d'allocation applicables aux prévisions d'investissements entre les périmètres régulé et non régulé, l'Autorité recommande à l'exploitant, dans le cadre du programme de travail mentionné au point précédent, afin de permettre l'intervention effective des usagers, de renforcer le partage d'informations avec ces derniers en ce qui concerne, notamment, la « *description des règles applicables aux nouveaux projets* »<sup>22</sup>. L'importance de cette démarche est renforcée par le caractère volontariste du programme d'investissements engagé par la société ACA, en comparaison du niveau d'investissements constatés au cours des dernières années, qui conduit à une croissance de la base d'actifs de la société, notamment de sa base d'actifs régulés, au regard du système d'allocation actuellement en vigueur.
92. L'Autorité rappelle que les enjeux de l'exercice d'allocation sont d'autant plus forts que le système de partage de la valeur entre les activités aéronautiques et les activités commerciales se rapproche d'un système de caisse double, comme c'est le cas pour le modèle de caisse aménagée de la société ACA.
93. Comme elle l'a indiqué dans la décision n° 2022-025<sup>23</sup>, cet exercice implique un travail approfondi, dans la mesure où il existe de nombreuses externalités croisées entre les différentes activités d'un aéroport, les bénéficiaires que retirent certaines activités non régulées de la présence et de l'augmentation du trafic de passagers aériens en étant une illustration parmi d'autres.
94. À cet égard, l'Autorité relève notamment que le ROCE du périmètre non régulé estimé pour 2024, par la société ACA, est de + [ ] %. Le niveau [ ] de cet indicateur invite ainsi, par ce travail approfondi, à s'assurer de la pertinence des clés retenues, à défaut d'un modèle de caisse permettant un partage dynamique de la valeur créée par les activités commerciales.
95. Enfin, dans le cadre de la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2024, la société ACA a transmis à l'Autorité une attestation, établie par l'un de ses commissaires aux comptes, sur les « *situations analytiques établies par la société Aéroports de la Côte d'Azur S.A. 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 2022. 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 ACA, sans se prononcer sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique.
96. En conclusion, l'Autorité considère que les éléments présentés par la société ACA 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, mais invite la société ACA, pour les raisons mentionnées aux points 92 à 94, à engager sans délai les travaux devant permettre d'assurer la conformité avec les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 de l'Autorité.

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

97. Au cours de l'instruction, la société ACA a transmis des éléments justificatifs en ce qui concerne ses prévisions de produits, d'actifs et de charges pour la période tarifaire soumise à l'homologation. Ces dernières n'appellent pas de remarque de l'Autorité, à l'exception de celles établies en ce qui concerne le besoin en fonds de roulement et les niveaux d'investissements pris en compte dans le cadre du calcul de sa base d'actifs régulés<sup>24</sup>, qui déterminent ainsi les

<sup>22</sup> Cf. point 37 de la décision de l'Autorité n° 2022-025 susvisée.

<sup>23</sup> Cf. points 9 à 11 de la décision de l'Autorité n° 2022-025 susvisée.

<sup>24</sup> En application du II de l'article 3 de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé.

charges de capital permettant de calculer le coût des services rendus. En effet, les écarts constatés, ces dernières années, entre les montants prévisionnels et les montants réalisés questionnent sur la fiabilité de l'approche méthodologique retenue par la société ACA pour établir ses prévisions.

98. En tout état de cause, compte tenu de l'importance du programme d'investissements 2023-2028 de la société ACA, l'Autorité prêter une attention particulière, lors des prochaines demandes d'homologation, aux éventuels écarts entre les investissements réalisés par la société ACA et les prévisions établies dans le cadre de l'élaboration des tarifs.
99. De façon générale, la persistance d'écarts significatifs entre les projections des produits, des actifs et des charges prises en compte dans le cadre de l'élaboration des propositions 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 mentionnées au point 104.
100. En pratique, dans le cas d'espèce, les analyses de sensibilité effectuées par l'Autorité dans le cadre de la présente proposition tarifaire, au regard des éléments mentionnés au point 97, ne sont pas de nature à remettre en cause son analyse en ce qui concerne, notamment, 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.

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

101. 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>25</sup>.
102. En s'appuyant sur une étude produite par un consultant externe, la société ACA estime le CMPC après impôt applicable à la période tarifaire faisant l'objet de l'homologation à 7,52 %, comme indiqué au point 45. Ce taux correspond à la moyenne des deux bornes de la fourchette de CMPC après impôt estimée par son consultant, comprise entre 7,02 % et 8,02 %<sup>26</sup>.
103. L'Autorité note, en premier lieu, que certains des paramètres et hypothèses retenus pour application à la période tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 2023 au 31 octobre 2024 manquent de cohérence ou de transparence par rapport aux bonnes pratiques de régulation et tendent, notamment, à maximiser les valeurs de la fourchette de CMPC retenue par l'exploitant. À titre d'illustration, les travaux du conseil sur lesquels la société ACA s'appuie déterminent un coût de la dette avant impôt de 3,80 %, sans que les méthodologies de calculs soient détaillées, qui paraît davantage refléter le coût de la dette nouvelle que le coût de la dette historique. De plus, le consultant intègre, en borne haute, une prime de risque spécifique fixée de manière forfaitaire à 1 % afin de tenir compte de risques spécifiques à la société ACA. Or, conformément aux dispositions applicables du code des transports, rappelées au point 17, l'Autorité détermine le coût des fonds propres des aéroports sur la base du modèle d'évaluation des actifs financiers (MÉDAF), qui exclut toute prise en compte de risques spécifiques ou diversifiables. Aussi, aucun autre paramètre que le bêta des actifs, et notamment aucune prime spécifique, ne saurait valablement être retenu pour refléter le risque.

---

<sup>25</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>26</sup> Avant impôt, les deux bornes de la fourchette de CMPC du consultant de la société ACA sont de 9,46 % et 10,81 %.

104. L'Autorité relève, en second lieu, que les modalités de calcul utilisées par le consultant externe de la société ACA divergent du cadre posé par la méthodologie décrite dans l'avis n° 2020-017 susvisé et s'écartent également, à plusieurs égards, des évolutions proposées dans 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<sup>27</sup>, à l'issue de laquelle l'Autorité établira, dans le courant du second semestre 2023, des lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports. À ce stade, et sous réserve des travaux encore en cours à la suite de l'exploitation des réponses reçues, en se fondant sur le large éventail de possibilités proposé dans le support de la consultation publique, la borne haute du niveau de CMPC après impôt du périmètre régulé de la société ACA s'inscrirait dans une fourchette de valeurs comprise entre 5 % et 6 %.
105. Dans ces conditions, le niveau de CMPC retenu par l'exploitant s'avère manifestement trop élevé.
106. Le ROCE prévisionnel du périmètre régulé, estimé par l'exploitant à + 2,0 % pour la période tarifaire 2024, s'établit à un niveau inférieur aux niveaux de CMPC du périmètre régulé calculés par l'Autorité au point 104 en se fondant tant sur la méthodologie décrite dans son avis n° 2020-017 susvisé que sur les propositions contenues dans le support de la consultation publique ouverte au premier semestre 2023.
107. En conclusion, au regard des travaux menés, l'Autorité considère que la proposition tarifaire soumise par la société ACA n'est pas susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2024 et, partant, remplit la condition posée à l'article L. 6327-2 du code des transports et rappelée au point 101.

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

108. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que des règles de comptabilité analytique de la société ACA, 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 ACA respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus, avec un taux de couverture des services publics aéroportuaires de l'ordre de 75,9 %<sup>28</sup> pour la période tarifaire soumise à l'homologation, sur la base des données transmises par la société ACA.

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

109. 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. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée.
110. 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.

---

<sup>27</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).

<sup>28</sup> Hors redevance d'assistance aux PHMR.

111. Comme exposé au point 42, la société ACA propose de maintenir le tarif actuellement en vigueur, en conservant la modulation en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance.
112. Sur la base des éléments transmis au cours de l'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.
113. 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.
114. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

## DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, tels que figurant dans la grille tarifaire notifiée à l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 2023 au 31 octobre 2024, sont homologués.

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

*L'Autorité a adopté la présente décision le 29 août 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