

Décision n° 2025-047 du 27 mai 2025

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2025

L'essentiel

Par la présente décision, l'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (la « société ADBM ») pour la période tarifaire allant du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026, dont elle a été saisie par la société ADBM le 31 mars 2025.

Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (« PHMR »), les tarifs augmenteront de + 5 % en moyenne au 1^{er} août 2025 par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, avec des évolutions parfois différentes selon les faisceaux géographiques.

La hausse de + 16 % de la redevance d'assistance aux PHMR résulte essentiellement de la baisse du trafic. Elle a fait l'objet d'une attention particulière de l'Autorité, qui recommande à la société ADBM de définir des indicateurs de qualité de service objectifs, de futures éventuelles hausses liées à une augmentation des coûts devant être corrélées à des améliorations de la qualité de service.

Ces évolutions tarifaires interviennent dans un contexte particulier marqué par (i) une baisse significative du trafic sur la plateforme, à la suite du départ, à la fin de l'année 2024, de la compagnie Ryanair, qui représentait un quart des passagers, et (ii) une hausse significative des dépenses d'investissements visant notamment à moderniser l'infrastructure.

Cette proposition tarifaire n'a pas suscité d'opposition de la part des usagers, ni de leurs représentants, au regard des votes exprimés lors de la CoCoÉco.

Par ailleurs, cette homologation s'inscrit dans un cadre juridique nouveau résultant de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances aéroportuaires concernant notamment la prise en compte des accords bilatéraux conclus entre les exploitants d'aéroports et certaines compagnies aériennes en vue de développer le trafic. Par la présente décision, l'Autorité se prononce sur l'interprétation des dispositions y afférentes.

Au-delà des éléments visés plus haut, l'Autorité formule plusieurs autres observations à l'attention de la société ADBM, récapitulées en annexe, sur (i) la méthodologie de calcul du ROCE concernant la comptabilisation d'amortissements de caducité, (ii) les obligations de la société ADBM en ce qui concerne la mise en conformité de ses règles d'allocation des produits, des actifs et des charges aux principes fixés par la décision de l'Autorité n° 2022-024 du 31 mars 2022 ou encore (iii) l'établissement d'un bilan de la modulation fidélité.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

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

Saisie le 31 mars 2025 d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026 par la société ADBM (ci-après la « société ADBM »), le dossier ayant été déclaré recevable à la même date, et d'une saisine rectificative intervenue le 20 avril 2025 ;

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 la communication de la Commission européenne du 4 octobre 2024 sur l'application des orientations interprétatives sur le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

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

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

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

Vu l'arrêté du 26 février 1981 modifié 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 ;

Vu l'arrêté du 16 janvier 2012 modifié 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 ;

Vu l'arrêté du 23 mai 2024 modifié relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes ;

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° 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 décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 portant adoption de lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2024-040 du 30 mai 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2024 ;

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. 6325-27 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société ADBM, le 28 avril 2025 ;

Le collège en ayant délibéré le 27 mai 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte	5
1.1. Faits et procédure	5
1.1.1. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac	5
1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1 ^{er} août 2025 au 31 juillet 2026	5
1.2. Cadre juridique applicable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires 6	
1.2.1. Le droit de l'Union européenne.....	6
1.2.2. Le droit national.....	7
1.3. La période tarifaire antérieure.....	10
1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1 ^{er} août 2025 au 31 juillet 2026... 10	
1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire	11
1.4.2. En ce qui concerne l'évolution des tarifs des redevances.....	11
1.4.3. En ce qui concerne les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé envisagées.....	11
2. Analyse	12
2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers.....	12
2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation	12
2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation	13
2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires	14
2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire	14
2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires.....	15
2.2.3. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances 16	
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 17	
2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR.....	25
DÉCIDE	28
Annexe 1 – Récapitulatif des demandes formulées dans le présent avis	29

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 2024, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a accueilli 6,6 millions de passagers, ce qui correspond à une hausse de 0,2 % par rapport à 2023.
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^{er} août 2025 au 31 juillet 2026

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^{er} août 2025 au 31 juillet 2026 par un dossier réceptionné au service de la procédure le lundi 31 mars 2025, qui a été déclaré recevable à la même date. Au cours de l'instruction, le 20 avril 2025, la société ADBM a procédé à une saisine rectificative visant à corriger une erreur dans la liste des redevances soumise à homologation.
6. En application de l'article R. 6325-29 du code des transports, la société ADBM a rendu publique sa proposition tarifaire le 31 mars 2025. À la suite de la saisine rectificative intervenue le 20 avril 2025, la société ADBM a rendu publique la grille tarifaire modifiée.
7. Conformément au premier alinéa de l'article R. 6325-27 du même code, la société ADBM a notifié sa proposition tarifaire à la DGCCRF le 31 mars 2025 et sa saisine rectificative le 25 avril 2025. Le silence gardé par la DGCCRF dans le délai de quinze jours à compter de la réception de la notification vaut, conformément au deuxième alinéa de l'article R. 6325-30 du code des transports, avis favorable 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

8. 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 européenne¹, 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.
9. 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* ».
10. 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.
11. 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.
12. 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^{er} octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.
13. 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.

¹ Devenu traité sur le fonctionnement de 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
14. 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.
15. 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.
16. La Commission européenne a publié, le 4 octobre 2024, une communication intitulée « Application des orientations interprétatives sur le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ». Elle précise notamment les conditions dans lesquelles les usagers devraient être consultés lors de l'établissement ou de la révision de la redevance spécifique.
17. 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

18. 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.
19. 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 ».

20. L'article R. 6325-1 du code des transports dispose que « *les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 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* ».
21. Les articles R. 6325-3 et suivants du code des transports définissent les redevances concernées et les modalités de leurs éventuelles modulations.

b. Le périmètre régulé

22. 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.
23. L'article R. 6325-22 du code des transports 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.
24. L'article 4 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé prévoit que le périmètre régulé de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac recouvre l'ensemble des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports.
25. En application de l'article 11 de l'arrêté précité, les profits dégagés par l'ensemble des activités de l'exploitant sont pris en compte pour la fixation des tarifs de redevances, 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 de production de carburants et d'hydrogène², des activités relatives aux énergies renouvelables³, et des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés. En application du même article, les profits sont calculés selon la méthode de détermination du résultat opérationnel définie à l'article 7 de l'arrêté précité.

c. Les accords bilatéraux conclus entre un aéroport et une compagnie aérienne

26. L'article 6 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé précise que la rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé est appréciée au regard du rapport entre le résultat opérationnel après impôt sur les sociétés et la base d'actifs régulés.

² Des activités de production permettant d'atteindre les objectifs définis à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur aérien durable (« ReFuelEU Aviation »).

³ Des activités de production, de transformation, de stockage et de distribution d'énergie renouvelable au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou d'énergie nucléaire, destinées à des activités étrangères aux services publics aéroportuaires.

27. Les articles 7 et 8 de l'arrêté précité définissent la méthode de détermination, respectivement du résultat opérationnel et de la base d'actifs régulés, utilisée, dans le cadre de la régulation, pour analyser la juste rémunération des capitaux. L'article 7 de l'arrêté précité précise ainsi que le calcul du résultat opérationnel « *ne contient aucun élément relatif à des contrats conclus directement ou indirectement entre l'exploitant de l'aérodrome et des exploitants d'aéronefs notamment en vue de développer les services aériens* ».
28. Par ailleurs, le décret n° 2025-377 du 25 avril 2025 relatif aux redevances aéroportuaires modifie l'article R. 6325-23 relatif aux CoCoÉco, en ajoutant un 4° prévoyant la transmission, aux membres de la CoCoÉco, « *des informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent* ». Cette nouvelle disposition renforce ainsi la transparence sur ce type de dispositifs. Si ces dispositions n'étaient pas applicables à la présente procédure d'homologation, l'Autorité veillera à sa bonne application lors des prochaines demandes d'homologations tarifaires qui lui seront soumises.

d. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

29. 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 comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
30. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 6325-33 du code des transports, 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'article R. 6325-34 du même code prévoit que 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 elle ne s'y oppose pas, ceux-ci sont réputés homologués et deviennent exécutoires, sous réserve de l'accomplissement des formalités de publication.

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

31. 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, elle s'assure :

« - du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;

- que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires ;

- 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, que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée. »

32. Par une décision du 28 janvier 2021, le Conseil d'État a rappelé que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile, alors applicables, impliquaient, conformément aux objectifs de la directive 2009/12/CE précitée, 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 aéroportuaires⁴.
33. 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*.
34. 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.
35. La décision n° 2022-024 s'applique aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-27 du code des transports, à compter du 1^{er} septembre 2022.

1.3. La période tarifaire antérieure

36. Les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur pour la période du 1^{er} août 2024 au 31 juillet 2025 sont ceux homologués par la décision n° 2024-040 de l'Autorité susvisée.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026

37. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026 (ci-après « période tarifaire 2025-2026 »), qui a été établie sur la base des périmètres d'activités définis par l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé.
38. Les grilles tarifaires soumises à l'homologation de l'Autorité comprennent les redevances prévues aux articles R. 6325-4 et suivants du code des transports ainsi que la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux PHMR.

⁴ CE, 28 janvier 2021, SCARA et autres, req. n° 436166.

1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

39. La société ADBM prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2025-2026, d'instaurer une nouvelle redevance pour l'usage de compresseur d'air préconditionné (dite « redevance PCA ») afin de facturer aux compagnies l'utilisation des compresseurs d'air préconditionné qui devraient être déployés dans le courant de l'année 2026. La société ADBM prévoit de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur, telle qu'homologuée par l'Autorité dans sa décision n° 2024-040 susvisée, y compris les différenciations tarifaires de la redevance par passager (en fonction du terminal et en fonction du faisceau géographique).
40. S'agissant des modulations tarifaires, la société ADBM propose d'introduire une nouvelle modulation de fidélité visant à optimiser l'usage de l'infrastructure et propose de reconduire, en modifiant certaines de leurs conditions d'application, (i) la modulation visant à favoriser la création de nouvelles lignes, (ii) la modulation visant à accroître le trafic sur une ligne existante, (iii) la modulation acoustique applicable à la redevance d'atterrissage et (iv) la modulation horaire applicable à la redevance d'atterrissage. Les autres modulations sont reconduites sans modification.

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

41. À l'exception de la redevance par passager, la société ADBM propose une évolution homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 5 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
42. S'agissant de la redevance par passager, la société ADBM propose une évolution tarifaire différenciée en fonction du faisceau géographique. Ainsi, la redevance par passager augmenterait de + 1 % pour les passagers du faisceau Schengen, de + 9 % pour les passagers du faisceau non Schengen et de + 21 % pour les passagers du faisceau International.
43. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ADBM propose une hausse de 11 centimes d'euros par rapport au tarif actuellement en vigueur, correspondant à une hausse de + 16 %.

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

44. Dans sa proposition tarifaire, la société ADBM prévoit un trafic de [5 – 7] millions de passagers pour la période tarifaire 2025-2026, en lien avec le départ de la compagnie Ryanair de la plateforme, qui représentait un quart de passagers avant son départ. Cela correspond à une baisse de - [15 – 10] % par rapport au trafic réalisé lors de la période tarifaire 2023-2024 (6,7 millions de passagers). Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire concernée, un niveau des produits des redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de 26,2 millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus du périmètre régulé contributif de 38 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 - [0,5 – 0,2] % et le niveau du coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à + 5,6 %.

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

45. L'article R. 6325-18 du code des transports dispose qu' « *une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 6325-1 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 conformément aux dispositions de l'article R. 6325-54* ».
46. L'article R. 6325-61 du code des transports 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 prévues par l'article R. 6325-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome* ».
47. La société ADBM a réuni la CoCoÉco le 14 mars 2025. L'Autorité relève que les documents relatifs à l'ordre du jour de la CoCoÉco du 14 mars 2025 ont été adressés à ses membres le 28 février 2025, à savoir un jour après la date limite requise pour assurer le strict respect de l'article 6, alinéa 1^{er} de l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé. Si ce léger décalage n'a pas été relevé en CoCoÉco et n'emporte pas de conséquences sur la présente décision d'homologation, l'Autorité appelle l'attention de l'aéroport sur la nécessité de respecter strictement les délais relatifs à la consultation des usagers.
48. Douze votes ont eu lieu au cours de la séance du 14 mars 2025. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de l'ensemble des propositions détaillées ci-après :
 - Sur la proposition relative au plan d'investissements : dix membres se sont prononcés en faveur des propositions et un représentant d'usagers s'est abstenu ;
 - Sur la proposition relative à la hausse de la redevance par passager différenciée en fonction des faisceaux géographiques : six membres se sont prononcés en faveur des propositions, un représentant d'usagers s'y est opposé et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
 - Sur les tarifs des redevances d'atterrissage, de stationnement, 400 Hertz, 50 Hertz, de balisage et de carburant : six membres ont voté pour, un représentant d'usagers s'y est opposé et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
 - Sur la redevance d'assistance aux PHMR : six membres ont voté pour, un représentant d'usagers s'y est opposé et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
 - Sur la proposition de tarif des redevances domaniales : huit membres se sont prononcés en faveur des propositions et trois représentants d'usagers et d'organisation professionnelles se sont abstenus ;

- Sur la proposition relative à la modulation horaire de la redevance d'atterrissage : sept membres ont voté pour et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles s'y sont opposés ;
- Sur la proposition relative à la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage : sept membres ont voté pour, un représentant d'usagers s'y est opposé et trois représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- Sur la proposition relative au maintien d'une modulation gaz à effet de serre : six membres ont voté pour, deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles s'y sont opposés et trois représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- Sur la proposition d'instauration d'une redevance distribution d'air préconditionné : six membres ont voté pour et cinq représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- Sur la proposition relative à la reconduction des modulations visant à favoriser la création de lignes : l'ensemble des membres de la CoCoÉco a voté en faveur de cette proposition ;
- Sur la proposition relative à la reconduction des modulations visant à favoriser l'accroissement du trafic, avec modification de leurs conditions d'application : l'ensemble des membres de la CoCoÉco a voté en faveur de cette proposition ;
- Sur la proposition relative à l'instauration d'une modulation fidélité : neuf membres ont voté pour et deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

49. 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* ».
50. L'article R. 6325-23 du code des transports 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 au second alinéa de l'article R. 6325-13 et à l'article R. 6325-16 du code des transports⁵ ; 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.

⁵ 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. 6325-13 du code des transports). 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. 6325-16 du code des transports).

51. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé, doivent être fournis aux membres de la CoCoÉco préalablement à la réunion de la commission.
52. Sans préjudice de l'observation formulée au point 47 concernant le strict respect des délais de communication, 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.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

53. Conformément aux articles R. 6325-3 et suivants et R. 6325-27 et suivants du code des transports, l'analyse de l'Autorité porte sur les redevances principales, accessoires et leurs modulations, ainsi que sur la redevance d'assistance fournie aux PHMR.
54. Sont en particulier exclues de son champ de contrôle, en application du I de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé et de l'article R. 6325-27 du code des transports, 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 de distribution d'air préconditionné applicable sur l'aéroport de Bordeaux-Mérignac

55. Comme mentionné au point 39, la société ADBM propose d'introduire une nouvelle redevance, dite « redevance PCA », en contrepartie du déploiement progressif de compresseurs d'air préconditionné qui doivent permettre l'approvisionnement des aéronefs en air comprimé. Ce nouveau service a pour but de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au stationnement des aéronefs.
56. La société ADBM propose d'appliquer un tarif par mouvement acquitté par l'ensemble des compagnies utilisatrices des compresseurs achetés par la société ADBM. À date, elle prévoit une phase de test avec l'utilisation de compresseurs d'air préconditionné qu'elle loue pour son compte et dont l'usage « *serait [fourni] à titre gratuit pour les usagers durant cette phase* ». La société ADBM prévoit de premières acquisitions entre les mois de mars et août 2026, soit pendant la période tarifaire 2025-2026. La redevance ne sera facturée que lorsque les compresseurs d'air préconditionné acquis par la société ADBM seront effectivement mis à disposition.
57. Au regard de ces éléments, et dans la mesure où l'installation de nouveaux compresseurs correspond à un service public aéroportuaire, qui peut faire l'objet d'une redevance accessoire de la redevance de stationnement en application l'article R. 6325-9 du code des transports, l'Autorité considère que cette évolution de la grille tarifaire est conforme aux principes généraux applicables aux redevances.

b. Sur la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques

58. Concernant la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques, la société ADBM prévoit, dans sa proposition pour la période tarifaire 2025-2026, de conserver la structure globale de la différenciation tarifaire de la redevance par passager de chaque terminal, en actualisant uniquement les paramètres.
59. Concernant les halls A et B, la redevance est différenciée entre les passagers Schengen, DOM-TOM, les passagers non-Schengen et les passagers internationaux. La société ADBM propose d'appliquer des évolutions tarifaires différentes aux passagers DOM-TOM, non-Schengen et aux passagers internationaux.
60. Concernant l'aérogare billi, la redevance est différenciée entre les passagers Schengen, les passagers non-Schengen et les passagers internationaux⁶. La société ADBM propose d'appliquer des évolutions tarifaires différentes aux passagers non-Schengen et aux passagers internationaux.
61. L'Autorité relève que la société ADBM a été en mesure de mener des études relatives à la justification de la différenciation tarifaire appliquée selon les faisceaux géographiques. Plus précisément, la société ADBM a cherché à justifier l'écart tarifaire entre les différents faisceaux géographiques par une étude sur la différence de coûts supportée entre les passagers relevant de ces faisceaux. Selon l'étude, la différence de coûts est induite par l'utilisation différenciée (i) des infrastructures et des équipements passagers, (ii) des équipements liés au contrôle transfrontière ainsi que (iii) des équipements liés au traitement des bagages. L'Autorité relève également que la société ADBM a pris en compte la recommandation de l'Autorité exposée au point 62 de sa décision n° 2024-040 susvisée, et tenu compte de la valorisation du temps d'utilisation des installations.
62. Au regard des éléments précédents, l'Autorité considère que la différenciation tarifaire basée sur les faisceaux géographiques, de + 1 % pour les passagers du faisceau Schengen), de + 9 % pour les passagers des faisceaux non-Schengen et DOM-TOM (au départ des halls A et B) et de + 21 % pour les passagers du faisceau international est justifiée.

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

a. Mise en place d'une modulation fidélité

63. Comme indiqué au point 40, la société ADBM introduit une modulation de fidélité visant à améliorer l'utilisation des infrastructures. Il s'agit de garantir une base de trafic stable grâce à la fidélisation des transporteurs aériens. Les conditions pour bénéficier de la modulation sur la période tarifaire sont au nombre de trois : (i) présenter une croissance ou une stabilité du trafic – cette dernière étant entendue comme le maintien d'au moins 95 % du trafic de l'année précédente – sur l'ensemble des trois années antérieures, (ii) transporter plus de 100 000 passagers départs et (iii) avoir un trafic supérieur ou égal à l'année précédente. Une compagnie remplissant ces trois conditions bénéficiera d'un abattement de 30 % sur la redevance par passager pour l'ensemble des passagers départs. Un tel abattement s'appliquerait en année calendaire, et donc pour partie rétroactivement sur les redevances payées entre le 1^{er} janvier 2025 et le 31 juillet 2025.

⁶ La société ADBM a indiqué qu'aucun vol à destination des DOM-TOM et au départ de l'aérogare billi n'est prévu à date. Pour cette raison, la société ADBM ne prévoit pas de différenciation tarifaire sur le faisceau DOM-TOM pour l'aérogare billi.

64. Une telle modulation est mise en place dans un contexte où l'une des principales compagnies aériennes de la plateforme a cessé ses activités en 2024. La fidélisation des transporteurs apparaît ainsi comme essentielle pour la société ADBM, dans le but d'optimiser l'usage de ses infrastructures. Les conditions strictes d'éligibilité visent à encourager une présence de long terme (soit 4 ans et plus) sur la plateforme, tout en maintenant un effet cliquet sur le niveau des trafics pour bénéficier de la modulation.
65. L'Autorité recommande, après une année pleine d'application de cette modulation, de procéder à un bilan des impacts de cette mesure.
66. Par ailleurs, au regard du principe d'annualité des redevances et de l'absence de rétroactivité des tarifs, l'application de cette modulation ne devrait pas produire d'effet sur le montant des redevances acquittées jusqu'au 31 juillet 2025. Dans ces conditions, l'Autorité enjoint à la société ADBM de n'appliquer la modulation fidélité qu'à compter du 1^{er} août 2025.

b. Modulations reconduites avec modification des conditions d'application

67. Comme évoqué au point 40, la société ADBM propose de modifier certaines des conditions d'application de (i) la modulation visant à favoriser la création de nouvelles lignes, (ii) la modulation visant à accroître le trafic sur une ligne existante, (iii) la modulation acoustique applicable à la redevance d'atterrissage et (iv) la modulation horaire applicable à la redevance d'atterrissage.
68. S'agissant en particulier de la modulation acoustique, et conformément aux recommandations de l'Autorité dans sa précédente décision d'homologation, la société ADBM fait notamment converger les coefficients acoustiques des groupes 5 et 6.
69. S'agissant des autres modulations, les modifications apportées n'appellent pas de remarques particulières de la part de l'Autorité qui considère que les modulations proposées sont conformes au cadre juridique en vigueur.

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

70. 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.
71. Comme exposé aux points 41 à 43, la société ADBM propose une hausse homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 5 %, à l'exception de la redevance d'assistance aux PHMR (+ 16 %) et de la redevance par passager (qui évolue différemment selon les faisceaux géographiques).

72. 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]* »⁷. Ainsi, l'Autorité apprécie la modération tarifaire dans sa globalité, du seul point de vue des usagers⁸, au cas par cas, en tenant compte des circonstances de chaque espèce dans lesquelles elle 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.
73. L'Autorité observe que l'évolution tarifaire proposée par la société ADBM intervient toujours dans un contexte d'augmentation significative des investissements visant à améliorer la qualité du service rendu aux usagers de l'aéroport – à commencer par les compagnies aériennes –, ainsi qu'aux usagers finaux de l'aéroport – les clients des compagnies. Ce programme d'investissements, voté à l'unanimité lors de la CoCoÉco, reste largement supérieur aux niveaux d'investissements constatés précédemment. Pour la période 2025-2026, il est majoritairement composé d'investissements portant sur la modernisation des infrastructures qui devraient permettre un rattrapage de la qualité de service offerte par l'aéroport. L'Autorité observe également que les usagers et leurs représentants, à l'exception d'un usager, ne se sont pas opposés à l'évolution tarifaire au cours de la CoCoÉco.
74. 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

a. Sur les hypothèses de trafic

75. La société ADBM anticipe un trafic commercial de [5 – 10] millions de passagers pour la période tarifaire 2025-2026 contre 6,7 millions de passagers lors de la dernière période tarifaire révolue 2023-2024.
76. L'Autorité note que la société ADBM anticipe un niveau de trafic en baisse de - [20 – 15] % sur l'année 2025 par rapport à l'année 2024, du fait du retrait de la compagnie Ryanair à compter de novembre 2024. Avant son départ, la compagnie irlandaise transportait environ un quart des passagers accueillis sur la plateforme. Au vu (i) du niveau de trafic réalisé au premier trimestre 2025, (ii) de l'offre programmée pour la saison été 2025 et (iii) des estimations de tendances de croissance par les grands organismes internationaux (ACI Europe et Eurocontrol), l'Autorité juge crédibles les prévisions de trafic de la société ADBM pour l'année 2025.

⁷ CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. N°424088.

⁸ Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2020-085 et n° 2021-010 et la décision du Conseil d'État n° 450025 du 28 décembre 2021, dont il ressort singulièrement que l'appréciation de la modération tarifaire s'effectue en tenant compte de l'intérêt des usagers, indépendamment des autres critères d'appréciation de la légalité des tarifs des redevances aéroportuaires.

77. L'Autorité relève par ailleurs que la société ADBM anticipe un rebond de l'activité en 2026, avec une croissance annuelle du trafic de + [10 – 20] % mais un niveau restant inférieur de [8 – 10] % à celui précédant le départ de la compagnie Ryanair en 2024. Elle constate que la reprise de l'activité attendue par la société ADBM en 2026 (hors départ de la compagnie Ryanair) apparaît prudente au regard (i) de la structure du trafic constatée en 2024 et (ii) des tendances et prévisions de croissance prévues par les grands organismes internationaux.
78. Les prévisions de trafic de la société ADBM apparaissant cohérentes pour l'année 2025 et plutôt prudentes pour l'année 2026, le volume de trafic attendu sur la période tarifaire 2025-2026 par la société ADBM apparaît acceptable, bien que légèrement bas.

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

79. 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^{er} janvier 2023 et, partant, une application aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité à compter du 1^{er} septembre 2022.
80. 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 dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant l'issue de la période transitoire, au 31 décembre 2025.
81. Lors de la précédente demande d'homologation, l'Autorité avait recommandé à la société ADBM, dans sa décision n° 2024-040 du 28 mai 2024, d'intensifier les travaux conduits avec les usagers dans le but d'assurer la conformité des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges aux principes énoncés à l'article 2 de sa décision n° 2022-024.
82. L'Autorité constate que, depuis sa décision n° 2024-040, la société ADBM n'a organisé que très récemment deux ateliers de concertation avec les usagers (les 14 avril et 19 mai 2025), les ateliers initialement programmés n'ayant pas pu être tenus en raison de contraintes internes liées à un déficit de ressources humaines. Par ailleurs, la mission d'audit sur les règles et leur conformité à la décision n° 2022-024 prévue initialement pour le dernier trimestre de l'année 2024 n'a pas encore été engagée.
83. La société ADBM a néanmoins indiqué, au cours de l'instruction, que les ateliers de concertation avec les usagers seront repris et intensifiés avec une fréquence cible mensuelle d'ici la fin de la période transitoire et prévoit de mandater un tiers externe à partir de juin 2025 pour conduire une mission d'accompagnement visant à améliorer la qualité de sa documentation ainsi qu'à identifier les évolutions nécessaires à la mise en conformité du système d'allocation aux principes énoncés par l'Autorité.

84. La société ADBM a également précisé avoir renforcé ses équipes au cours de l'année 2024 afin de poursuivre la démarche d'évolution de son système d'allocation comptable. Elle indique que des travaux sont en cours, notamment sur la méthodologie de répartition des surfaces des aérogares et des consommations d'énergie et d'eau ainsi que sur l'amélioration de la documentation relative aux règles d'allocation comptable.
85. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime acceptable le maintien des règles d'allocation existantes pour la période tarifaire soumise à homologation dans le cadre de la période transitoire prévue à la section 5 de sa décision n° 2022-025.
86. Au cours de l'instruction, la société ADBM a fourni de premiers éléments de réponse visant à démontrer la conformité de ses règles d'allocations comptables aux huit principes énoncés dans la décision n° 2022-024 susvisée. La société ADBM estime cette conformité acquise pour six des huit principes. Elle estime cependant que le respect des principes d'auditabilité et de transparence nécessite des travaux supplémentaires. L'Autorité rappelle, comme déjà souligné dans sa décision n° 2024-040⁹, que la conformité des règles d'allocation aux principes doit être pleinement assurée au plus tard à l'issue de la période transitoire. À cette échéance, en cas d'absence d'auditabilité des règles d'allocation permettant de justifier de leur conformité aux principes fixés par la décision n° 2022-024 susvisée, l'Autorité pourrait ne pas être en mesure de se prononcer sur le respect des principes de juste rémunération et de couverture des coûts et partant, pourrait ne pas pouvoir homologuer la proposition tarifaire qui lui sera soumise.
87. L'Autorité demande, en conséquence, à la société ADBM d'intensifier les travaux engagés visant à assurer la pleine conformité des règles d'allocation aux principes qu'elle a posés en vue de la prochaine demande d'homologation tarifaire, qui sera nécessairement postérieure à l'échéance fixée par l'Autorité. Les éléments transmis dans le cadre de la présente demande d'homologation devront être approfondis et les justifications devront s'appuyer sur des preuves objectivables, intégrées de manière structurée, dans la documentation associée.
88. En particulier, l'Autorité invite la société ADBM à intégrer, dans la documentation relative aux règles d'allocation des produits, des actifs et des charges, une démonstration de leur conformité à chacun des huit principes énoncés dans sa décision n° 2022-024. Cette démonstration devra être étayée par des éléments objectifs et mesurables, en se référant au cadre fixé par les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 susvisées.
89. Par ailleurs, l'Autorité recommande à la société ADBM de renforcer la qualité des documents transmis afin d'assurer l'information effective des usagers, en veillant à communiquer au minimum les informations énoncées aux points 37 et 45 de sa décision n° 2022-025, qui contribueront par ailleurs à renforcer la démonstration de conformité mentionnée au point 88.

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

90. Au cours de l'instruction, la société ADBM 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 appellent plusieurs remarques de la part de l'Autorité, présentées ci-après.

⁹ Voir point 94.

91. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les produits, la diminution prévisionnelle du niveau de trafic est l'élément structurant qui explique la diminution des produits (- [6 - 4] % pour le périmètre régulé sur la période tarifaire 2025-2026 en comparaison à la dernière période tarifaire révolue 2023-2024) malgré la proposition de hausse tarifaire de 5 % en moyenne. Comme mentionné au point 76, la baisse de trafic anticipée par la société ADBM apparaît crédible eu égard au contexte particulier auquel celle-ci est confrontée.
92. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les actifs, l'Autorité a relevé, à plusieurs reprises, une surestimation de la base d'actifs régulés engendrée par le report d'investissements prévus au cours des précédentes demandes d'homologation tarifaire¹⁰. Pour rappel, la surestimation des investissements sur une période tarifaire tend à (i) sous-estimer le résultat opérationnel (surestimation des dotations aux amortissements) tout en (ii) surestimant la base d'actifs régulés (ci-après « BAR ») (surestimation de la valeur nette comptable des biens de la société), ces deux effets se renforçant pour conduire à sous-estimer le niveau du ROCE. En l'espèce, sur la base des résultats annuels de 2024 fournis par la société ADBM, l'Autorité constate un nouveau report significatif des investissements sur les exercices suivants, malgré une réduction de l'écart entre les investissements réalisés et les investissements prévisionnels prévus au cours de cette même année au moment de la demande d'homologation tarifaire pour la période 2024 -2025.
93. Pour la présente proposition tarifaire, la société ADBM a fourni des éléments justificatifs et quantitatifs de son programme d'investissement à l'Autorité ainsi qu'aux usagers de l'aéroport. Comme mentionné au point 48, les usagers ont unanimement voté en faveur de ce programme d'investissements, à l'exception d'un usager qui s'est abstenu. Par ailleurs, la société ADBM a informé l'Autorité être en cours de finalisation du bouclage d'un financement auprès d'un groupe de prêteurs. Compte tenu de l'importance du programme d'investissements de la société ADBM et en l'absence de contrat de régulation économique permettant d'ajuster les tarifs aux réalisations, l'Autorité continuera de prêter une attention particulière, lors des prochaines demandes d'homologation, aux éventuels écarts entre les investissements réalisés par l'exploitant et ses prévisions établies dans le cadre de l'élaboration des tarifs. En particulier, elle veillera au respect des engagements en matière d'investissements pris par la société ADBM au regard de l'obtention des financements attendus.
94. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les charges, l'Autorité note une progression significative (+ 13 % sur la période tarifaire par rapport à 2024), malgré la diminution attendue du trafic. En premier lieu, les dotations aux amortissements (23 % des charges totales en 2024) progressent mécaniquement, en conséquence du programme d'investissements envisagé. En second lieu, les augmentations des charges de personnel (30 % des charges totales en 2024) suivent le programme d'embauches de 15 équivalents temps plein (soit une hausse des effectifs de 6,9 % par rapport à l'année 2024) prévu par la société ADBM pour la mise en œuvre du programme d'investissements. Pour le reste, la société ADBM prévoit une stabilisation du niveau des charges externes (46 % des charges en 2024). Compte tenu de l'ambition portée par cette société dans son programme d'embauches et ses effets sur l'évolution des charges de personnel, l'Autorité suivra avec une attention particulière la réalisation de ce programme dont la réalisation conditionne en partie celle du programme d'investissements.

¹⁰ Décision n°2024-40 portant sur l'homologation des tarifs sur la période 2024-2025 et décision n°2023-025 portant sur l'homologation des tarifs sur la période 2023-2024.

95. En tout état de cause, l'Autorité s'est assurée, par la réalisation de tests de sensibilité, que (i) une hausse significative du trafic, (ii) un écart significatif à la baisse des investissements réalisés par rapport aux investissements prévus sur la période tarifaire 2025-2026 et (iii) une évolution du niveau des charges moindre que prévue ne conduiraient pas le niveau du ROCE à dépasser le niveau de CMPC calculé par l'Autorité.

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

96. 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. 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.

97. Cette « juste rémunération » de l'exploitant est satisfaite dès lors que la rentabilité aux bornes du périmètre régulé, mesurée par le ROCE, n'excède pas le CMPC estimé aux bornes de ce même périmètre.

98. Les analyses de l'Autorité s'agissant (i) du CMPC et (ii) du ROCE sont présentées ci-après.

- Sur le CMPC

99. Comme mentionné au point 44, la société ADBM a procédé à sa propre estimation du CMPC après impôt du périmètre régulé applicable à la période tarifaire faisant l'objet de l'homologation, qui ressort à 5,6 % après impôt.

100. L'Autorité observe que si la méthode de calcul retenue par la société ADBM s'inspire largement des lignes directrices relatives à l'évaluation du CMPC des périmètres régulés aéroportuaires, telles qu'adoptées dans la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023, elle s'en écarte néanmoins sur plusieurs aspects. Ces écarts concernent notamment (i) l'estimation du taux sans risque, (ii) la détermination du bêta et (iii) la date de référence retenue pour les différents paramètres.

101. En application de la décision n° 2023-052 susmentionnée, la fourchette de CMPC du périmètre régulé de la société ADBM par l'Autorité est comprise entre 4,1 % et 5,6 % après impôt sur les sociétés.

102. Pour affiner le positionnement du CMPC dans la fourchette, l'Autorité a défini, dans ses lignes directrices, une approche qualitative par les risques basée sur un facteur principal lié au cadre de régulation, dont le poids est prépondérant dans le positionnement, et sur cinq facteurs secondaires. L'analyse de ces facteurs est la suivante :

- le facteur principal de l'analyse des risques, à savoir le niveau de rigidité du plafonnement des tarifs, justifie un positionnement proche du milieu de la fourchette ; et
- les facteurs secondaires — diversité et dynamisme de l'environnement économique local, intensité concurrentielle dans le secteur de la mobilité, structure et équilibre de la base clientèle, part de compagnies à bas coûts et flexibilité des capacités d'adaptation — plaident en faveur d'un positionnement dans la partie supérieure de la fourchette.

103. Ainsi, un CMPC de valeur 5,1 % après impôt, soit 30 points de base au-dessus du milieu de la fourchette, reflète de manière équilibrée les différents éléments d'analyse présentés dans les lignes directrices. En conséquence, le niveau de CMPC retenu par l'exploitant est trop élevé au regard du résultat de l'application des lignes directrices adoptées par l'Autorité dans sa décision n° 2023-052 susvisée au cas spécifique de la détermination du CMPC du périmètre régulé de la société ADBM dans le cadre d'une homologation annuelle.
104. Au cas particulier de cette demande d'homologation où le ROCE est très inférieur au montant du CMPC, ces divergences de méthode sont sans effet sur l'appréciation de la juste rémunération par l'Autorité. Néanmoins, en prévision des prochaines homologations tarifaires, l'Autorité invite la société ADBM à faire une application stricte de la méthodologie de calcul du CMPC prévue dans les lignes directrices précitées pour sécuriser l'homologation de sa proposition tarifaire.
- Sur le ROCE
105. Comme mentionné au point 44, le ROCE estimé par la société ADBM pour la période tarifaire 2025-2026 est de - [0,5 - 0,2] %. Pour la période tarifaire 2025-2026, ce faible niveau s'explique en grande partie par la diminution du trafic, qui vient réduire les produits de la société ADBM sans pour autant que ses charges diminuent.
106. L'Autorité a cependant pu observer, par le passé, des écarts entre le niveau du ROCE estimé au moment des demandes d'homologations tarifaires et le niveau de ROCE réellement constaté par la suite. Tel est notamment le cas pour la période tarifaire 2023-2024, où le ROCE finalement réalisé était de + [8 - 10] %, significativement supérieur à l'estimation du ROCE transmise à l'Autorité au moment de l'homologation relative à la période tarifaire 2023-2024 (+[0,1 - 0,2] %).
107. À la demande de l'Autorité, la société ADBM a justifié les écarts significatifs entre le ROCE prévisionnel et le ROCE réel sur la période tarifaire 2023-2024 par l'existence d'un résultat d'exploitation en 2024 nettement supérieur aux attentes initiales, en raison d'un cumul d'événements difficilement prévisibles qui ont réduit les charges prévisionnelles de la société¹¹.
108. Aussi l'ART encourage-t-elle la société ADBM à renforcer la robustesse des prévisions budgétaires qui servent de base à ses projections tarifaires lors de ses prochaines demandes d'homologation, afin de limiter autant que possible les écarts significatifs entre les données prévisionnelles et les données réelles.
109. Au cours de l'instruction, la société ADBM a transmis des éléments justificatifs qui appellent plusieurs remarques sur la prise en compte, dans le calcul du ROCE, (i) des amortissements de caducité et (ii) des accords commerciaux.
110. En ce qui concerne les amortissements de caducité, les règles comptables autorisent les concessionnaires à enregistrer – par anticipation – des amortissements de caducité pour les biens renouvelables afin de préfinancer leur dernier renouvellement en fin de concession.

¹¹ Il en va ainsi, notamment, du ralentissement de la croissance des coûts de l'énergie et d'une reprise de provisions en lien avec les travaux du tramway.

111. Néanmoins, du point de vue de la régulation, pour la détermination du ROCE calculé comme le rapport entre le résultat opérationnel et la base d'actifs régulés, les articles 7 et 8 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé prévoient que (i) le résultat opérationnel intègre les dotations aux amortissements de caducité au titre des investissements *réalisés* et que (ii) la base d'actifs régulés est calculée en déduisant les dotations aux amortissements de caducité au titre des investissements *réalisés*.
112. Par conséquent, les dotations aux amortissements de caducité des biens renouvelables enregistrées par *anticipation* ne doivent pas être intégrées dans le calcul du ROCE dès lors qu'elles ne sont pas liées à des investissements réalisés mais préfinancent des investissements futurs.
113. À la demande de l'Autorité, la société ADBM a donc procédé au retraitement desdits amortissements de caducité dans le calcul du résultat opérationnel, ce qui conduit à un niveau de ROCE supérieur à l'estimation initiale mais qui reste inférieur à la valeur du CMPC retenue par l'Autorité mentionnée au point 103.
114. L'Autorité demande ainsi à la société ADBM de corriger en ce sens l'approche méthodologique mise en œuvre pour la détermination du ROCE dans le cadre de ses futures demandes d'homologation.
115. D'autre part, au cours de l'instruction, la société ADBM a indiqué que les éléments relatifs aux accords commerciaux conclus avec des compagnies aériennes en vue de développer le trafic n'avaient pas été explicitement exclus de l'estimation du ROCE.
116. Or, comme mentionné au point 27, l'article 7 de l'arrêté du 23 mai 2024 dispose que le résultat opérationnel ne doit contenir aucun « *élément relatif à des contrats conclus directement ou indirectement entre l'exploitant de l'aérodrome et des exploitants d'aéronefs en vue de développer les services aériens* ».
117. L'Autorité considère que les « *éléments* » à exclure du calcul du résultat opérationnel conformément aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté susmentionné visent (i) la contrepartie financière due au titre de l'accord et (ii) le profit extra-aéronautique lié au trafic supplémentaire généré par l'accord.
118. Cette interprétation – confirmée par la DGAC – présente en effet un intérêt pour l'ensemble des parties dans la mesure où les usagers de l'aéroport bénéficient – toutes choses égales par ailleurs – d'une baisse des redevances générée par la hausse du trafic, tandis que l'aéroport et la compagnie aérienne, parties à l'accord, se partagent la valeur extra-aéronautique générée par la hausse du trafic résultant de la mise en œuvre de ce dernier. Une telle interprétation incite l'exploitant d'aérodrome à conclure des accords rentables, tout en protégeant les usagers si tel n'était pas le cas (l'exploitant supportant alors, seul, les pertes extra-aéronautiques, sans que ces dernières ne puissent être compensées par une augmentation des redevances). Cette interprétation suppose néanmoins d'construire un scénario contrefactuel – sans accord commercial bilatéral – réaliste afin d'estimer le trafic supplémentaire attribuable à celui-ci et, partant, les produits et charges extra-aéronautiques associés.
119. À partir des éléments fournis par la société ADBM, les travaux de l'Autorité ont cherché à apprécier, à défaut de retraitement conforme au point 117 dans les projections de l'aéroport, la rentabilité des accords commerciaux sur le périmètre extra-aéronautique.

120. Au regard des éléments transmis, l'Autorité constate que les accords conclus présentent tous une rentabilité positive, mais note que les hypothèses fournies par la société ADBM permettant de définir le scénario contrefactuel pourraient être renforcées, en s'appuyant notamment sur des éléments historiques d'évolution du trafic au sein de l'aéroport ou au sein d'aéroports comparables, ainsi que sur le positionnement tarifaire de l'aéroport par rapport à d'autres aéroports comparables, par la taille ou le positionnement géographique.
121. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que, dans le cadre de l'homologation des tarifs pour la période 2025-2026, les accords commerciaux conclus par la société ADBM avec certaines compagnies aériennes ne conduisent pas l'Autorité à remettre en cause son analyse de la juste rémunération des capitaux, compte tenu des retraitements effectués en application des articles 7 et 11 de l'arrêté du 23 mai susmentionné.
122. L'Autorité recommande néanmoins à la société ADBM, en vue des prochaines demandes d'homologation tarifaire, de se conformer au nouveau cadre réglementaire en vigueur, c'est-à-dire de :
- respecter les dispositions du 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports, introduites par l'article 8 du décret n° 2025-377 du 25 avril 2025, en communiquant aux membres de la CoCoÉco des informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées ;
 - appliquer les articles 7 et 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susmentionné pour le calcul du résultat opérationnel en excluant (i) la contrepartie financière due au titre de l'accord et (ii) le profit extra-aéronautique lié au trafic supplémentaire généré par l'accord ;
 - rendre plus robustes les hypothèses et estimations des profits extra-aéronautiques liés au trafic supplémentaire généré par les accords commerciaux.
- e. En ce qui concerne le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus
123. 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 estimé à [60 – 80] % pour la période tarifaire soumise à l'homologation à partir des données transmises par la société ADBM.

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

124. 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.
125. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans une décision du 31 décembre 2019¹², ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
126. L'article 9 du règlement précité prévoit l'obligation, pour le gestionnaire d'aéroport, de (i) fixer des normes de qualité pour l'assistance et (ii) de déterminer les besoins en ressources pour les atteindre en coopération avec les usagers.
127. La communication de la Commission européenne du 4 octobre 2024 susvisée précise que « *les usagers de l'aéroport devraient recevoir des informations financières et opérationnelles ainsi que d'autres informations utiles, qui soient transparentes et appropriées et leur permettent de formuler des observations en connaissance de cause. Ces informations devraient être fournies à un niveau suffisamment détaillé pour permettre aux parties concernées de comprendre la relation entre les coûts, les niveaux de service et les facteurs de coûts* » (soulignement ajouté). Les lignes directrices prévoient ensuite qu'il convient de « *fixer des objectifs d'efficacité pour l'assistance. Ces objectifs devraient être réexaminés chaque année en concertation avec les associations représentant les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite et les transporteurs aériens* » (soulignement ajouté).
128. Comme exposé au point 43, la société ADBM propose une hausse de 11 centimes d'euros du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR par rapport au tarif actuellement en vigueur, correspondant à une hausse de + 16 %.
129. En ce qui concerne l'équivalence aux coûts de la redevance :
130. Au cours de l'instruction, la société ADBM a indiqué que cette hausse du tarif de la redevance PHMR a pour objectif principal d'« *assurer l'équilibre financier de la prestation* » et de bénéficier d'un taux de couverture des coûts de la redevance par son produit n'excédant pas 100 % pour l'année tarifaire 2025-2026.
131. Cette proposition tarifaire s'inscrit dans un contexte particulier marqué par une forte baisse du trafic pour la période 2025-2026. Aussi, le tarif de la prestation PHMR étant supporté par l'ensemble des passagers au départ de l'aéroport (PHMR ou non), il est amené à mécaniquement augmenter en cas de baisse du trafic.

¹² CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n°424088.

132. Dans le même temps, la proposition tarifaire repose sur une relative stabilité des coûts afférents à la réalisation de la prestation PHMR alors même que l'Autorité constate que la société ADBM a connu, au cours des derniers exercices, (i) une hausse du nombre d'interventions PHMR plus rapide que la hausse du nombre de passagers, faisant ainsi croître le taux d'assistance aux PHMR¹³ sur l'aéroport, et (ii) une revalorisation annuelle des prix du contrat de sous-traitance au cours des derniers exercices.
133. En ce qui concerne le caractère « raisonnable » du tarif de la redevance PHMR, tel qu'il résulte de l'augmentation proposée par la société ADBM :
134. Dans le silence du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé et comme formulé dans la décision n° 2024-087 susvisée, l'Autorité analyse le caractère « raisonnable » du montant de la redevance spécifique prévu à son article 8 au cas par cas, en prenant notamment en considération (i) le niveau de qualité de service associé au niveau tarifaire proposé, (ii) la prévisibilité pour les usagers du niveau tarifaire proposé et (iii) le niveau tarifaire d'aéroports comparables.
135. D'une part, en ce qui concerne le niveau de qualité de service de la redevance PHMR, la société ADBM a indiqué, au cours de l'instruction, que la hausse tarifaire proposée vise à « *maintenir a minima le niveau de qualité de service actuel* ».
136. L'Autorité constate toutefois qu'au-delà d'enquêtes de satisfaction, aucun indicateur de qualité de service, hormis le nombre de prestations d'assistance aux PHMR réalisées, n'est suivi par la société ADBM.
137. Dans ce contexte, l'Autorité invite la société ADBM à définir des indicateurs de qualité de service objectifs, en s'assurant que ce choix fasse l'objet d'échanges préalables avec les usagers afin de s'assurer de leur pertinence.
138. Si, au cas particulier, l'augmentation tarifaire proposée de la redevance PHMR n'est pas directement imputable à une augmentation des coûts, l'Autorité rappelle à la société ADBM que d'éventuelles futures hausses de cette redevance qui seraient liées à des augmentations de coûts devront être corrélées à des améliorations du niveau de qualité de service.
139. D'autre part, en ce qui concerne la prévisibilité des tarifs pour les usagers, l'Autorité constate que les facteurs amenant à une hausse du tarif étaient connus des usagers. En effet, le départ de la compagnie Ryanair de la plateforme Bordeaux-Mérignac avait été annoncé par voie de presse dès mai 2024, si bien que ses conséquences sur les tarifs des redevances aéroportuaires – notamment la redevance PHMR – pouvaient être anticipées à compter de cette date.
140. Enfin, en ce qui concerne le niveau tarifaire, l'Autorité constate que le nouveau tarif proposé par la société ADBM reste dans la moyenne des plateformes aéroportuaires françaises comparables.
141. Au regard de l'ensemble de ces éléments, le montant de la redevance PHMR proposé pour la période tarifaire 2025-2026 peut être considéré comme raisonnable au sens de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé.

¹³ Le taux d'assistance PHMR est calculé comme le nombre d'interventions PHMR rapporté à la somme des passagers sur la plateforme.

142. Par conséquent, 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 susvisé.
143. Au regard de ces éléments, le tarif de cette redevance peut être homologué.

DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, pour la période tarifaire du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026, sont homologués.

La présente décision sera notifiée à la société ADBM et publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 27 mai 2025.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES DEMANDES FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Point	Recommandations	Acteur	Horizon
1	65	Au plus tard au bout d'une année pleine d'application, il est recommandé à la société ADBM de dresser un bilan de l'application de la modulation fidélité.	Société ADBM	Au plus tard en 2027
2	88	La société ADBM est invitée à intégrer, dès sa prochaine demande d'homologation tarifaire, dans sa documentation relative aux règles d'allocation des produits, des actifs et des charges, une démonstration de la conformité de ses règles d'allocation comptable à chacun des huit principes énoncés dans la décision n° 2022-024 susvisée. Cette démonstration devra être étayée par des éléments objectifs et mesurables, en se référant au cadre fixé par les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 susvisées.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
3	89	Il est recommandé à la société ADBM de renforcer, dès sa prochaine demande d'homologation tarifaire, la qualité des documents transmis afin d'assurer l'information effective des usagers en veillant à communiquer au minimum les informations énoncées aux points 37 et 45 de la décision n° 2022-025 susvisée, qui contribueront par ailleurs à renforcer la démonstration de conformité mentionnée au point 88.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
4	104	L'Autorité invite la société ADBM à faire une application stricte de la méthodologie de calcul du CMPC prévue dans les lignes directrices précitées pour sécuriser l'homologation de sa proposition tarifaire.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
5	114	Dès sa prochaine demande d'homologation tarifaire, la société ADBM devra corriger l'approche méthodologique relative au traitement de la caducité des biens renouvelables dans le calcul du ROCE.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
6	122	L'Autorité recommande à la société ADBM, en vue des prochaines demandes d'homologation tarifaire, de se conformer au nouveau cadre réglementaire en vigueur, c'est-à-dire de : <ul style="list-style-type: none"> – respecter les dispositions du 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports, introduites par l'article 8 du décret n° 2025-377 du 25 avril 2025, en communiquant aux membres de la CoCoÉco des informations sur les 	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire

		<p>conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par la société ADBM en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - appliquer les articles 7 et 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susmentionné dans le calcul du résultat opérationnel en excluant (i) la contrepartie financière due au titre de l'accord et (ii) le profit extra-aéronautique lié au trafic supplémentaire généré par l'accord ; - rendre plus robustes les hypothèses et estimations des profits extra-aéronautiques liés au trafic supplémentaire généré par les accords commerciaux. 		
7	137	L'Autorité invite la société ADBM à définir des indicateurs de qualité de service objectifs pour les prestations à destination des PHMR, en faisant en sorte que ce choix fasse l'objet d'échanges avec les usagers afin de s'assurer de leur pertinence.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire