

Décision n° 2025-078 du 28 octobre 2025

Relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2026

L'essentiel

Par la présente décision, l'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle Mulhouse (l'« EuroAirport ») pour la période tarifaire allant du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026.

Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (« PHMR ») et redevance banque d'enregistrement, les tarifs en euro sont gelés et les tarifs en franc suisse diminuent de 1 % en raison de l'évolution du taux de change retenue par l'aéroport.

Cette période tarifaire est marquée par la fermeture de la piste principale de l'aéroport pendant 36 jours pour cause de travaux, qui engendre (i) une perte de trafic estimée à un million de passagers sur l'année 2026 et (ii) une hausse significative des investissements.

Cette proposition tarifaire n'a pas suscité d'opposition de la part des usagers, ni de leurs représentants, au vu du procès-verbal du COMUSA.

L'EuroAirport fonde sa proposition tarifaire sur un système d'allocation comptable révisé à la suite des travaux conduits au cours de la période transitoire prévue à la section 5 des lignes directrices adoptées par l'Autorité dans sa décision n°2022-025 et d'une étroite concertation avec les usagers.

L'Autorité a identifié certaines faiblesses dans le système d'allocation comptable mis en place par l'EuroAirport, mais elles sont sans incidences significatives sur le respect du principe de juste rémunération ou de proportionnalité des redevances aux coûts des services rendus au cas particulier de cette proposition tarifaire, compte tenu, notamment, du système de caisse aménagée avec un reversement de 100 % du profit du périmètre non régulé contributif en l'absence de contrat de régulation économique.

Au-delà des éléments mentionnés ci-dessus, l'Autorité formule des observations à l'attention de l'EuroAirport, récapitulées en annexe, sur (i) la communication de l'absence d'accords commerciaux si tel est toujours le cas, (ii) l'établissement d'un bilan de la modulation de la redevance d'atterrissage en lien avec la fermeture de la piste, (iii) les obligations de l'EuroAirport 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 et (iv) le suivi de la qualité de service fournie dans le cadre de l'assistance aux PHMR.

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 d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 par l'établissement public EuroAirport (ci-après l'« EuroAirport »), le 30 septembre 2025, 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 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 la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 4 juillet 1949 (ci-après « la convention de 1949 ») ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-1, L. 6327-1, L. 6327-2, R. 6324-1 à R. 6324-7 et R. 6325-1 et suivants ;

Vu le protocole d'accord entre la direction générale de l'aviation civile (ci-après, la « DGAC ») et l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après, l'« OFAC ») relatif à la fixation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 10 août 2020 (ci-après le « protocole DGAC-OFAC ») ;

Vu la convention relative à l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse du 13 décembre 2019, conclue entre l'Autorité et l'OFAC (ci-après la « convention OFAC-ART ») ;

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

Vu l'arrêté du 12 août 2025 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports ;

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 n° 2024-081 du 24 octobre 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2025 ;

Vu la demande d'avis adressée le 30 septembre 2025 par l'EuroAirport 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 le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de l'établissement public EuroAirport le 13 octobre 2025 ;

Après en avoir délibéré le 28 octobre 2025 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte	5
1.1. Faits et procédure	5
1.1.1. L'établissement public EuroAirport.....	5
1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 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. La convention de 1949	7
1.2.3. Le protocole DGAC-OFAC du 10 août 2020 et la convention OFAC-ART du 13 décembre 2019.....	7
1.2.4. Le droit national.....	8
1.3. La période tarifaire antérieure.....	12
1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026.....	12
1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire	12
1.4.2. En ce qui concerne les hypothèses retenues.....	13
1.4.3. En ce qui concerne l'évolution des tarifs des redevances.....	13
1.4.4. En ce qui concerne les perspectives de trafic et de rentabilité du périmètre régulé envisagées.....	13
2. Analyse	14
2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers.....	14
2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation	14
2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation	14
2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires	16
2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire	16
2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires.....	16
2.2.3. En ce qui concerne les taux de conversion euro/franc suisse.....	18
2.2.4. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances 19	
2.2.5. 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 19	
2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR.....	25
DÉCIDE	27
Annexe 1 – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis	28

1. Contexte

1.1. Faits et procédure

1.1.1. L'établissement public EuroAirport

3. La gestion de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est assurée par EuroAirport, établissement public binational créé par une convention conclue à Berne le 4 juillet 1949 entre le gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse, ratifiée en vertu de la loi n° 50-889 du 1^{er} août 1950 et publiée au Journal officiel de la République française par décret n° 53-537 du 13 mai 1953 portant publication de la convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, à Blotzheim (ci-après « la convention de 1949 »).
4. La France et la Suisse sont représentées au conseil d'administration de l'EuroAirport. Pour la France, la DGAC assure la tutelle de l'établissement public en vertu de l'article 6 du décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 modifié portant organisation de l'administration centrale du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pour la Suisse, l'OFAC assure cette mission.
5. En 2024, l'aéroport de Bâle-Mulhouse a accueilli 8,9 millions de passagers, en retrait de -2,0 % par comparaison aux 9,1 millions de passagers enregistrés en 2019. En 2024, [90 - 100] % des passagers étaient des passagers de compagnies décollant ou atterrissant sous droits de trafic suisses et [5 - 10] % étaient des passagers de compagnies décollant ou atterrissant sous droits de trafic français.

1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026

6. L'EuroAirport a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 30 septembre 2025, déclaré recevable le même jour. En parallèle, l'EuroAirport a saisi l'OFAC pour homologation de ces tarifs sur cette même période.
7. En application de l'article R. 6325-29 du code des transports, l'EuroAirport a rendu publique sa proposition tarifaire le 30 septembre 2025.
8. Conformément à l'article R. 6325-27 du même code, la DGCCRF a reçu, le 30 septembre 2025, la proposition tarifaire de l'EuroAirport. En application de l'article R. 6325-30 du code des transports, le défaut d'avis de la DGCCRF dans un délai de quinze jours à compter de la réception de la notification de la proposition vaut avis favorable de cette dernière. En tout état de cause, l'Autorité a reçu, le 27 octobre 2027, soit postérieurement à l'échéance de ce délai un avis de la DGCCRF ne formulant aucune réserve à l'homologation de la proposition de l'EuroAirport.

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

9. 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. L'aéroport de Bâle-Mulhouse, situé sur le territoire français, entre dans le champ d'application de la directive 2009/12/CE.
10. 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* ».
11. 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.
12. 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.
13. 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 1er octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.
14. 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 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

15. 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.
16. 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.
17. 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.
18. L'article 6 du règlement prévoit que le transporteur aérien ayant lui-même reçu une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol communique cette information à l'entité gestionnaire des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol. Dans tous les autres cas, il communique ces informations « dès que possible ».

1.2.2. La convention de 1949

19. La convention de 1949 prévoit, en son article 6, que « la législation et la réglementation françaises sont seules applicables dans l'enceinte de l'aéroport, sauf dérogations expresses apportées à ce principe par la présente convention et ses annexes ».
20. Pour ce qui concerne les tarifs des redevances aéroportuaires, la convention de 1949 prévoit que le conseil d'administration de l'établissement public gestionnaire de l'aéroport fixe les tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport. La décision du conseil d'administration est soumise à la ratification des autorités compétentes françaises et suisses, dans les conditions de l'article 13 des statuts annexés à ladite convention. Cet article 13 prévoit que « *doivent être soumises à la ratification des autorités compétentes françaises et suisses, lorsqu'elles n'ont pas, au cours des délibérations, obtenu l'accord des administrateurs chargés de représenter ces autorités au sein du Conseil d'administration, les décisions portant sur : [...] [les] conditions d'usage et tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport pour les équipements concédés, autorisés ou exploités* ».

1.2.3. Le protocole DGAC–OFAC du 10 août 2020 et la convention OFAC–ART du 13 décembre 2019

21. Considérant la situation particulière de l'établissement public binational EuroAirport qui nécessitait un régime spécifique pour la mise en œuvre de la directive 2009/12/CE susvisée, la DGAC et l'OFAC ont conclu un protocole d'accord relatif à la fixation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (ci-après le « protocole DGAC-OFAC »). La dernière version de ce protocole, a été signée le 10 août 2020.

22. Ce protocole établit les procédures de fixation, par l'EuroAirport, des tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur l'aéroport, en cohérence avec les règles en vigueur en France et en Suisse. Il définit les services publics aéroportuaires pouvant donner lieu à des redevances, encadre les modalités de calcul des tarifs des redevances, prévoit la consultation des usagers à travers le comité d'information et de consultation des usagers de l'aéroport (ci-après le « COMUSA ») et fixe les délais dans lesquels l'exploitant de l'aéroport notifie, pour homologation, les tarifs des redevances qu'il envisage de mettre en place pour la prochaine période tarifaire. Cette notification est faite auprès des deux autorités de supervision indépendantes au sens de la directive 2009/12/CE : l'Autorité pour la France et l'OFAC pour la Suisse. Il prévoit également que le comité de direction Finances, lequel est une émanation du conseil d'administration de l'EuroAirport, est compétent pour la fixation des tarifs des redevances, qui sont déterminés sur une base annuelle. Ce protocole a fait l'objet d'un avis du conseil d'administration de l'EuroAirport.
23. Le 13 décembre 2019, l'OFAC et l'Autorité ont signé une convention relative à l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (ci-après « convention OFAC-ART »). Cette convention précise le rôle respectif de chaque autorité de supervision indépendante pour l'homologation des tarifs des redevances qui lui sont soumis : « *chaque autorité veille, pour ce qui la concerne, à la bonne application de la directive 2009/12/CE et de tout autre acte législatif ou réglementaire pris pour sa transposition* » en droit national.
24. La procédure d'homologation prévue par la convention OFAC-ART est la suivante : en l'absence d'opposition expresse de l'une au moins des deux autorités de supervision indépendantes dans le délai d'un mois suivant leur notification par l'exploitant de l'aéroport, les tarifs sont homologués. En cas d'opposition d'une au moins des deux autorités de supervision indépendantes dans ce délai, l'EuroAirport notifie une nouvelle proposition dans un délai d'un mois. Aux termes de l'article R. 6324-6 du code des transports, cette nouvelle proposition tarifaire est notifiée aux autorités de supervision indépendantes sans nouvelle consultation des usagers.
25. Les tarifs homologués sont exécutoires au plus tôt un mois après leur publication par l'EuroAirport.

1.2.4. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

26. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que les services publics aéroportuaires (ci-après « 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.

27. 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 aéroport, 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'aéroport ou sur le système d'aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aéroports 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 ».
28. 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 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'aéroport, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aéroport, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien ».
29. 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

30. 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 aéroport.
31. 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.
32. À cet égard, l'article 4 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé, prévoit que le périmètre régulé de l'aéroport de Bâle-Mulhouse recouvre l'ensemble des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports.

33. 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 des redevances, à l'exception des activités d'assistance en escale², des activités de production de carburant et d'hydrogène³, des activités relatives aux énergies renouvelables⁴, de certaines activités exercées en zone industrielle⁵ et des activités relevant de la taxe d'aéroport⁶, de la redevance bruit⁷ et de la contribution spécifique Bâle-Mulhouse⁸. 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

34. 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.

35. 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 précise 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 ».

36. Par ailleurs, l'arrêté du 12 août 2025 susvisé prévoit la transmission aux usagers « 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 ».

d. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

37. 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 ».

² Autres que celles mentionnées par l'arrêté du 25 juillet 2013 fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

³ 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 »).

⁴ 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.

⁵ Des locations privatives de terrains nus, de hangars, de bureaux et d'aires de stationnement et de circulation au sol des aéronefs, des prestations industrielles et des parkings abonnés associés.

⁶ Perçue en application de la décision du conseil d'administration de l'aéroport du 18 juin 1999.

⁷ Perçue en application de la décision du conseil d'administration de l'aéroport du 24 septembre 2004.

⁸ Perçue en application de l'article L. 422-26 du code des impositions sur les biens et services selon des modalités de calcul de la taxe qui sont spécifiques à l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

38. La procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires est prévue aux articles R. 6325-17 et suivants du code des transports : les tarifs des redevances et, le cas échéant, leurs modulations, sont fixés par l'exploitant de l'aérodrome, après consultation des usagers et notification à l'autorité compétente pour homologation. Pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse, en application de l'article R. 6324-5 du code des transports, cette notification doit être réalisée trois mois au moins avant le début de la nouvelle période tarifaire.
39. Les stipulations du protocole DGAC–OFAC et de la convention OFAC–ART prévoient un dispositif de coordination des deux autorités de supervision indépendantes concernant l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.
40. L'Autorité dispose d'un délai d'un mois, conformément à l'article R. 6324-6 du code des transports, 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 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, et sous réserve de leur ratification par l'autorité compétente de la Confédération suisse, 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

41. 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. ».
42. Par une 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 susvisée, 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.
43. 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*.
44. Sur ce fondement, l'Autorité a publié sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 susvisée, laquelle s'accompagne de lignes directrices (décision n° 2022-025 du 31 mars 2022 susvisée).

45. 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

46. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à ce jour sont ceux homologués par la décision n° 2024-081 du 24 octobre 2024 de l'Autorité, ainsi que par l'OFAC, pour la période du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026

47. L'EuroAirport a saisi l'Autorité le 30 septembre 2025 d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 (ci-après « période tarifaire 2026 »), établie sur la base des périmètres d'activités prévue par l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé. Cette grille est identique à celle qui a été soumise au COMUSA, le 10 septembre 2025.
48. La période tarifaire objet de la présente saisine est marquée par la fermeture de la piste principale de l'aéroport pour travaux pendant 36 jours du 15 avril au 21 mai 2026. Durant la fermeture de la piste principale, l'EuroAirport dispose uniquement d'une piste secondaire, qui se caractérise par une capacité d'accueil très réduite du fait d'une longueur de piste très inférieure et de la nécessité de conditions météorologiques favorables pour accueillir les vols. L'EuroAirport a ainsi estimé, et retenu dans ses prévisions de trafic, une capacité d'accueil réduite sur la période à près de 10 % du trafic enregistré en 2025, sous réserve de conditions météorologiques favorables.
49. La grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité comprend 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.

1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

50. L'EuroAirport ne prévoit pas, dans sa proposition tarifaire pour 2026, d'évolution relative à la structure tarifaire par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur, telle qu'homologuée par l'Autorité dans sa décision n° 2024-081 susvisée.
51. S'agissant des modulations tarifaires, l'EuroAirport propose :
- d'introduire une modulation de la redevance dépose automatisée bagage, se traduisant par la gratuité de la redevance pendant une période de sept mois afin de favoriser l'usage du service par les compagnies aériennes ;
 - de modifier la modulation « fidélité » en augmentant la réduction accordée de 0,01 euro ;
 - et, de reconduire, selon des conditions d'application identiques, les autres modulations.

1.4.2. En ce qui concerne les hypothèses retenues

52. Le caractère binational de l'EuroAirport conduit à l'existence de deux zones douanières impliquant un encaissement de recettes en euros et en francs suisses en fonction du droit de trafic choisi par les compagnies aériennes. À cet égard, l'aéroport a institué, pour l'établissement de ses tarifs, un taux de conversion euro / franc suisse prédéterminé, basé sur la parité de pouvoir d'achat des prix à la production (ci-après « PPA ») et fixé annuellement. Ce taux est de 0,97 franc suisse pour 1 euro dans la proposition de l'exploitant pour la période tarifaire soumise à homologation, contre un taux de 0,98 franc suisse pour 1 euro retenu en 2024 pour construire les tarifs actuellement en vigueur.
53. Par ailleurs, pour l'établissement de ses prévisions financières, l'EuroAirport utilise un taux de change euro / franc suisse prévisionnel différent du taux PPA mentionné ci-dessus. Pour l'année 2026, ce taux est de [0,94 - 0,98] franc suisse pour 1 euro.

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

54. L'EuroAirport propose un gel des tarifs des redevances aéroportuaires libellés en euros, hors redevance banque d'enregistrement et redevance PHMR. Eu égard à l'évolution de la PPA évoquée au point 52, cette évolution est, en franc suisse, de -1 %, hors redevance banque d'enregistrement et redevance PHMR. Concernant la redevance banque d'enregistrement, l'EuroAirport propose une hausse de +3 % du tarif en euro (+2 % en franc suisse) par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
55. En ce qui concerne la redevance PHMR, l'EuroAirport propose une hausse de +3 % du tarif, hors majoration de la redevance, en euros, et de +2 % du tarif libellé en francs suisses (correspondant à une hausse du tarif unitaire de 3 centimes d'euros et de 2 centimes de francs suisses).

1.4.4. En ce qui concerne les perspectives de trafic et de rentabilité du périmètre régulé envisagées

56. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, l'EuroAirport prévoit, sur la plateforme de Bâle-Mulhouse, un trafic de 8,74 millions de passagers pour 2026, correspondant à 96,2 % du niveau de trafic de référence réalisé en 2019 et à une baisse de -7,6 % du niveau de trafic estimé pour 2025. La période tarifaire 2026 est en effet marquée par la fermeture temporaire de la piste évoquée au point 48 dont l'impact sur le trafic est de l'ordre d'un million de passagers (soit une perte relative de 10,9 % du niveau de trafic de 2025 alors qu'en l'absence de cette fermeture, l'EuroAirport estimait une croissance annuelle de près de +3,3 % en 2026) d'après l'EuroAirport. Il résulte de ces prévisions, pour 2026, un niveau des produits des redevances aéroportuaires soumises à l'homologation de l'Autorité de 43,5 millions d'euros et un niveau des produits issus des activités relevant du périmètre non régulé contributif de près de 75,2 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 ainsi estimé par l'EuroAirport à +3,3 % et le niveau de coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à +5,0 %.

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

57. 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 »*.
58. Les articles R. 6324-1 et suivants du code des transports prévoient certaines adaptations propres à l'aéroport de Bâle-Mulhouse en ce qui concerne la consultation des usagers.
59. En particulier, la consultation des usagers se fait dans le cadre du COMUSA de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et non d'une commission consultative économique, conformément à l'article R. 6324-2 du code des transports. Le COMUSA est créé par délibération du conseil d'administration de l'EuroAirport. Sa composition et son mode de fonctionnement sont précisés par un règlement, modifié en dernier lieu par une délibération du conseil d'administration de l'EuroAirport en date du 22 octobre 2021.
60. Aux termes de ce règlement, la consultation du COMUSA a pour objet de recueillir l'avis des usagers de l'aéroport de Bâle-Mulhouse sur les modalités d'établissement et d'application des redevances aéroportuaires pour services rendus, ainsi que sur les programmes d'investissements. Il est composé, pour les usagers, d'un représentant de chaque transporteur aérien présent sur l'aéroport, de chaque organisation professionnelle dûment mandatée, de chaque société d'assistance en escale et, pour l'exploitant, du directeur de l'aéroport, du directeur adjoint et du chef du département finances. Les représentants des tutelles française et suisse sont également conviés aux séances du COMUSA.
61. L'EuroAirport a réuni le COMUSA le 10 septembre 2025, dans les délais requis. Le délai de convocation de ses membres fixé par l'article 8 de l'arrêté du 12 août 2025 susvisé a été respecté.
62. Par ailleurs, par dérogation à l'article R. 6325-61 du code des transports⁹, l'avis du COMUSA ne donne pas lieu à un vote formel des usagers sur les propositions tarifaires. Néanmoins, le procès-verbal de la réunion du COMUSA fait apparaître que les usagers de l'aérodrome n'ont pas formulé d'opposition à la proposition tarifaire qui leur a été soumise.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

63. 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 »*.

⁹ En application de l'article R. 6324-3 du code des transports.

64. 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 transports¹⁰ ;
 - 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 ; et
 - des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement.
65. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 12 août 2025 susvisé, doivent être fournis aux membres du COMUSA préalablement à la réunion du comité. Cet arrêté précise, par ailleurs, les délais à respecter pour la transmission préalable des informations.
66. Il ressort des éléments du dossier que les membres du COMUSA ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation pour l'établissement des tarifs des redevances aéroportuaires, étant entendu par ailleurs qu'aucun accord bilatéral n'est en vigueur entre l'EuroAirport et une ou plusieurs compagnies aériennes.
67. Si le dossier transmis aux membres du COMUSA ne comporte aucune information expresse sur l'absence d'accord commercial bilatéral avec une compagnie aérienne, cette absence, dans le cas présent, n'a pas eu pour effet de priver les usagers d'une garantie ou d'influer sur le sens de la décision prise par l'Autorité et n'est pas de nature à entacher d'irrégularité la consultation. Néanmoins l'Autorité recommande à l'EuroAirport, à l'occasion de la consultation de ses usagers, de préciser, lorsqu'il ne transmet pas d'information sur les accords bilatéraux conclus avec les compagnies aériennes, qu'aucun accord de ce type n'est en vigueur.
68. En outre, pour faire suite aux recommandations de l'Autorité dans sa décision n° 2024-081 susvisée, l'EuroAirport a :
- enrichi les éléments transmis à ses usagers en communiquant des informations financières plus précises s'agissant des projets d'investissements. D'une part, l'EuroAirport a présenté les projets d'investissements prévisionnels pour les trois prochains exercices tarifaires en distinguant les investissements relevant du périmètre régulé, du périmètre non régulé contributif et du périmètre non régulé non contributif. D'autre part, l'EuroAirport a transmis, en amont du COMUSA, un tableau précisant le périmètre d'affectation, l'objectif, la localisation, l'année de mise en service et le niveau d'avancement des vingt principaux investissements pour les périodes tarifaires 2025 et 2026. Enfin, lors de la présentation au COMUSA, l'EuroAirport a présenté les investissements en les distinguant, là encore, par périmètre d'affectation ; et
 - transmis aux usagers, en complément du dossier de consultation et en raison de la fermeture de la piste en 2026, les indicateurs de suivi de la modulation de la redevance d'atterrissage qui avait été homologuée par l'Autorité dans sa décision n° 2024-081 susvisée¹¹.

¹⁰ 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).

¹¹ Décision n° 2024-081 du 24 octobre 2024, point 89

69. L'Autorité relève par ailleurs que certains usagers ont remercié l'EuroAirport d'avoir « amélioré la qualité de la documentation partagée, notamment en termes de CAPEX ».
70. Cet effort de transparence de la part de l'EuroAirport contribue à renforcer la qualité des informations partagées en matière d'investissements. Il permet aux usagers de mieux appréhender les impacts des investissements proposés sur le niveau des tarifs des redevances et éclaire les autorités compétentes dans leur office d'homologation de ces tarifs.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

71. 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.
72. Sont en particulier exclues du champ de contrôle de l'Autorité, en application 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

73. Comme exposé au point 50, l'EuroAirport ne propose pas d'évolution de la structure tarifaire par rapport à la grille tarifaire actuellement en vigueur homologuée par l'Autorité dans sa décision n° 2024-081 susvisée.

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

a. Sur la modulation de la redevance dépose automatisée bagages

74. Comme exposé au point 51, l'EuroAirport propose d'introduire une modulation de la redevance d'utilisation de la dépose automatisée des bagages, limitée à la prochaine période tarifaire. Cette modulation prend la forme d'une gratuité de la redevance sur la période allant du 1^{er} janvier 2026 au 31 juillet 2026.
75. La redevance d'utilisation de la dépose automatisée des bagages, introduite en janvier 2025 pour la période tarifaire en cours, est facturée à tout usager qui utilise ce nouveau service proposé par l'EuroAirport. Néanmoins, aucun usager n'a encore souhaité bénéficier de ce système, du fait d'un interfaçage parfois complexe.
76. Pour répondre à cette difficulté, l'EuroAirport propose donc, d'une part, de préciser que les sociétés d'assistance des compagnies aériennes peuvent servir d'intermédiaire à son usage, d'autre part, d'introduire une modulation limitée dans le temps.
77. L'Autorité rappelle qu'en application de l'article 3 de la directive 2009/12/CE et des articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports, toute modulation doit être déterminée dans des conditions objectives, transparentes, non discriminatoires et pertinentes. L'amplitude et, le cas échéant, la durée d'application de la modulation doivent être proportionnées à l'objectif d'intérêt général poursuivi, parmi ceux mentionnés à l'article R. 6325-15 du code des transports (réduction ou compensation des atteintes à l'environnement, amélioration de l'utilisation des infrastructures, incitation à la création de nouvelles liaisons, réponse à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire).

78. En premier lieu, l'Autorité observe que la modulation a pour objectif de générer un niveau plus élevé d'utilisation des infrastructures de dépose automatisée des bagages. De fait, elle doit permettre d'améliorer l'utilisation des infrastructures, qui constitue bien l'un des objectifs d'intérêt général mentionnés à l'article R. 6325-15 du code des transports.
79. En deuxième lieu, l'Autorité relève que, dans la mesure où la modulation s'applique à toutes les compagnies aériennes, les conditions d'éligibilité à la nouvelle modulation ont été déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, conformément à l'article R. 6325-14 du code des transports.
80. En troisième lieu, l'Autorité note que la modulation du montant de la redevance est bien limitée. En effet, la baisse correspond à une réduction moyenne de la redevance légèrement inférieure à 50% sur la période tarifaire¹².
81. En quatrième lieu, l'Autorité note que l'amplitude et la durée de la modulation sont bien proportionnées à l'objectif d'intérêt général poursuivi. D'une part, la modulation est dimensionnée afin de permettre aux usagers d'investir dans les interfaces informatiques à mettre en place pour se relier au système choisi par l'aéroport permettant d'utiliser la dépose automatisée de bagages. D'autre part, la modulation est conçue pour n'être appliquée que sur sept mois. Compte tenu de l'objectif d'intérêt général recherché, l'amplitude de la modulation peut être considérée comme proportionnée.
82. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que l'introduction de la modulation est conforme au cadre juridique en vigueur.

b. Sur la modulation de la redevance d'atterrissage en raison de la fermeture de la piste en 2026

83. En raison des travaux évoqués au point 48, et compte tenu de leur proximité avec la période estivale de l'année 2026, l'EuroAirport avait souhaité introduire une modulation de la redevance d'atterrissage sur les périodes tarifaires 2025 et 2026 dans l'objectif de conserver durablement la fréquence du trafic aérien de l'aérodrome, à la fois avant le lancement des travaux et après la remise en service de la piste.
84. La modulation proposée par l'EuroAirport se déroule donc en deux phases. La première, homologuée par l'Autorité dans sa décision n° 2024-081, prévoit une réduction de la redevance d'atterrissage en fonction du tonnage atterri au cours du second semestre 2025, soit du 1^{er} juillet au 31 décembre 2025. La seconde, soumise à l'homologation de l'Autorité, s'applique sur le premier semestre 2026, soit du 1^{er} janvier au 30 juin 2026, et prévoit une réduction en fonction du tonnage atterri sous réserve d'un maintien du tonnage atterri entre la réouverture de la piste et le 30 juin 2026 au moins égal à 95% du tonnage atterri sur la même période en 2025.
85. La modulation est réservée aux compagnies opérant des vols commerciaux. En outre, si une compagnie continue à opérer depuis la piste sécante de l'aéroport pendant la fermeture, cette dernière ne pourra pas bénéficier de la modulation sur ce tonnage atterri sur la piste sécante. La compagnie pourra toutefois bénéficier de la modulation pour le reste du tonnage atterri au cours de la période d'application de la modulation.
86. Par ailleurs, l'EuroAirport a transmis au cours de l'instruction un premier bilan de la modulation sur les mois de juillet et août 2025 où il est constaté un tonnage atterri légèrement supérieur aux estimations, ce qui tend à démontrer le caractère incitatif de cette modulation. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que l'évolution de la modulation proposée par l'EuroAirport est conforme au cadre juridique en vigueur.

¹² Compte tenu de la fermeture de la piste dans le courant du 1^{er} semestre 2026 et de la saisonnalité du trafic aérien, le trafic attendu entre janvier 2026 et juillet 2026 ne correspond pas au *pro rata temporis* du trafic attendu sur l'année 2026.

87. L'Autorité recommande à l'EuroAirport de fournir une évaluation *ex post* détaillée de cette modulation dans le cadre de sa prochaine demande d'homologation tarifaire.

c. Sur les autres modulations tarifaires

88. L'EuroAirport propose de modifier la modulation dite « fidélité » en augmentant de 0,01 euro le montant de la réduction accordée aux exploitants. Cette évolution n'appelle pas de remarque au regard des exigences prévues aux articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

89. S'agissant des autres modulations, la proposition de l'EuroAirport visant à les reconduire dans les mêmes conditions que durant la période tarifaire actuellement en vigueur n'appelle pas de remarque au regard des exigences prévues aux articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

2.2.3. En ce qui concerne les taux de conversion euro/franc suisse

a. Sur le taux de conversion PPA

90. Dans sa décision n° 2022-079 du 27 octobre 2022¹³, l'Autorité avait pris acte de la décision de l'EuroAirport de retenir une méthodologie consistant à recourir à un taux de change défini à partir du concept de PPA, et s'était par ailleurs prononcé en faveur de cette méthodologie, qui permettait notamment de lisser les évolutions tarifaires. L'Autorité avait également relevé que cette pratique repose sur une méthodologie stable depuis plusieurs exercices, n'appelant par ailleurs pas de commentaires de la part des usagers.

91. En l'espèce, la méthodologie retenue par l'EuroAirport n'a pas évolué dans la construction des tarifs de la présente saisine. L'Autorité observe par ailleurs que le taux utilisé par l'EuroAirport, qui s'appuie sur les données établies chaque année par un établissement bancaire, lesquelles ont été actualisées en juin 2025, s'établit à un niveau inférieur au taux de change PPA pratiqué au cours de la période tarifaire actuelle, ce qui apparaît cohérent avec l'évolution du taux de change bilatéral observée sur les marchés financiers internationaux. En effet, le taux prévisionnel retenu par l'EuroAirport est de 0,97 franc suisse pour 1 euro pour la période tarifaire soumise à homologation (du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026) contre un taux PPA prévisionnel retenu en 2025 de 0,98 franc suisse pour 1 euro pour l'établissement des tarifs applicables à ce jour.

92. Le taux PPA ayant diminué, les tarifs envisagés pour la période tarifaire 2026, libellés en francs suisses, sont en diminution par rapport aux tarifs libellés en francs suisses actuellement en vigueur.

b. Sur le taux de conversion retenu pour établir les prévisions financières

93. Comme exposé au point 53, pour l'établissement de ses prévisions financières, l'EuroAirport utilise un taux de change euro / franc suisse prévisionnel différent du taux PPA mentionné ci-dessus. Pour l'année 2026, ce taux est de **[0,94 - 0,98]** franc suisse pour 1 euro.

94. Conformément à la méthodologie retenue l'an passé, cette estimation est déterminée par l'exploitant en s'appuyant sur les prévisions de taux de change établies par un *panel* de référence de cinq établissements financiers. Cette méthodologie, qui prend en compte la complexité de l'exercice de prévision, n'appelle pas de remarques de la part de l'Autorité.

¹³ Décision n° 2022-079 du 27 octobre 2022 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2023

95. En tout état de cause, l'Autorité s'est assurée, par la réalisation de tests de sensibilité qu'une baisse significative du taux de change euro / franc suisse ne conduirait pas le niveau du ROCE à dépasser le niveau du CMPC calculé par l'Autorité.

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

96. 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.
97. Comme exposé au point 54, l'EuroAirport propose un gel des tarifs des redevances aéroportuaires libellés en euros, hors redevance banque d'enregistrement, et une baisse des tarifs des redevances aéroportuaires libellés en franc suisse, hors redevance banque d'enregistrement, par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
98. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la proposition tarifaire formulée par l'EuroAirport est modérée.

2.2.5. 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

99. L'EuroAirport anticipe un trafic commercial de 9,5 millions de passagers pour 2025 et de 8,7 millions de passagers pour 2026, soit une hypothèse de trafic prévisionnel pour 2026 en baisse annuelle de -7,6 % et correspondant à 96,2 % du niveau de trafic de référence réalisé en 2019.
100. L'Autorité note que la prévision de trafic faite par l'EuroAirport intègre un impact de la fermeture de la piste principale de l'aéroport pour travaux pour une durée de 36 jours sur l'année 2026. L'EuroAirport a ainsi estimé la perte de trafic associée à près de 1 million de passagers. En l'absence de cette fermeture, l'EuroAirport estime que le trafic prévisionnel aurait ainsi été en croissance annuelle de près de +3,3 %.
101. L'Autorité note que les prévisions de trafic établies pour l'année 2026, incluant l'impact de la fermeture de la piste, apparaissent relativement en ligne avec les prévisions de trafic pouvant être établies sur la base des projections de trafic réalisées par les grands organismes internationaux (Eurocontrol et ACI Europe), et légèrement en deçà des projections établies par IATA (de l'ordre de 3 points de pourcentage). Par ailleurs les prévisions de trafic communiquées par les principales compagnies aériennes (représentant 76 % du trafic 2025 de l'aéroport) apparaissent légèrement supérieures à celles établies par l'aéroport. Celles-ci pourraient conduire à une baisse de trafic entre 2025 et 2026 de l'ordre de -3 % seulement.
102. Toutefois, l'Autorité note, d'une part, que les prévisions communiquées par plusieurs compagnies aériennes apparaissent très optimistes en n'ayant pas intégré d'effet de fermeture de la piste et en ayant été revues à la baisse depuis août 2025 dans l'offre programmée sur le premier semestre 2026. D'autre part, l'Autorité note que les prévisions de trafic de l'aéroport n'ont pas appelé de remarque lors de la séance du COMUSA le 10 septembre 2025.

103. Au regard des prévisions de trafic établies par l'exploitant, situées en borne basse des tendances pouvant être observées, et de l'incertitude liée à l'impact effectif de la fermeture de piste sur le niveau de trafic 2026, l'Autorité a réalisé des tests de sensibilité du ROCE à des niveaux de trafic supérieurs. Ces analyses ne remettent pas en cause les conclusions exposées ci-après, notamment s'agissant du respect des critères de juste rémunération des capitaux investis et de couverture des coûts.

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

104. La décision n° 2022-024 susvisée prévoit une application de ses 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. Dès lors, cette décision est applicable à l'homologation de la présente proposition tarifaire.
105. Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 précitée étant cependant susceptible d'exiger des travaux requérant un délai conséquent, la section 5 de la décision n° 2022-025 susvisée prévoit une période transitoire, courant jusqu'au 31 décembre 2025, au cours de laquelle le maintien des règles d'allocation existantes, malgré des justifications incomplètes ou manquantes, peut exceptionnellement être accepté dès lors que (i) ce défaut de justification 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.
106. La proposition tarifaire présentée par l'EuroAirport se fonde sur un système d'allocation comptable et une documentation associée révisés, à la suite des travaux réalisés au cours de la période transitoire et d'une étroite concertation avec les usagers.
107. Cette évolution traduit l'aboutissement d'un travail d'amélioration du dispositif d'allocation comptable, conduit en concertation avec les usagers. Si l'EuroAirport disposait de ressources limitées affectées à ce sujet, l'Autorité relève la qualité du dialogue qu'il a instauré avec les usagers. Ces derniers ont, à cet égard, lors de la séance du COMUSA du 10 septembre 2025, salué la qualité du travail conduit en commun et le niveau de transparence dont a fait preuve l'EuroAirport. Cette démarche a permis l'intervention effective des usagers sur la détermination des règles d'allocation comptable et d'aboutir ainsi à un accord sur la grande majorité d'entre elles, des échanges devant encore se poursuivre sur certaines thématiques, en particulier s'agissant de l'allocation des surfaces d'aérogare.
108. L'EuroAirport a transmis à l'Autorité une attestation, établie par son commissaire aux comptes, portant sur la concordance des informations financières présentées dans les états de restitution des actifs, produits et charges par activité des exercices 2024, 2025 et 2026 en application des règles d'allocation comptable avec les états de comptabilités analytiques des comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2024 et la comptabilité analytique budgétaire pour les années 2025 et 2026.
109. L'Autorité relève également que l'EuroAirport a fait auditer par son commissaire aux comptes, intervenant en tant qu'auditeur externe, la conformité de ses règles d'allocation comptable aux principes édictés par l'Autorité. Cette mission d'audit visait notamment à (i) se prononcer sur la conformité du dispositif d'allocation comptable à la décision n° 2022-024 du 31 mars 2022, (ii) attester la conformité des informations figurant dans la documentation relative à la comptabilité analytique communiquée au COMUSA et (iii) formuler des recommandations techniques.

110. L'Autorité a procédé à une revue de cet audit et en reconnaît l'intérêt et la qualité permettant de démontrer le respect des principes (i) d'auditabilité, (ii) de non-discrimination, (iii) de priorité à l'imputation directe, (iv) de réconciliation et de traçabilité et (v) de stabilité dans le temps.
111. Néanmoins, le système d'allocation mis en place par l'EuroAirport et sa documentation sous-jacente appellent de la part de l'Autorité la série d'observations suivantes.
112. En premier lieu, s'agissant de la pertinence des règles d'allocation, l'Autorité a relevé plusieurs faiblesses concernant certaines des principales règles d'allocation. Ainsi :
- S'agissant de la règle d'allocation des infrastructures communes d'accès, un peu plus d'un tiers des accès routiers sont répartis entre les activités en fonction du chiffre d'affaires. Ce critère ne paraît pas refléter l'usage réel que font les différentes activités de ces infrastructures. Une méthodologie mettant davantage en adéquation l'allocation des infrastructures communes d'accès avec leur utilisation par les différentes catégories d'usagers de l'aéroport apparaît nécessaire et plus pertinente ;
 - S'agissant de la répartition des surfaces communes aérogare passagers, le travail n'ayant pas encore abouti, le choix des règles actuelles ne semble pas pertinent puisqu'il tend à isoler les commerces – et un périmètre alentour – du reste des infrastructures aérogare, limitant de fait leur contribution réelle aux charges de l'aérogare ;
 - S'agissant des frais de structure, l'EuroAirport présente une répartition assez atypique, combinant une répartition au prorata du chiffre d'affaires, des charges de personnel et du réalisé des investissements, dont la justification économique (et donc la pertinence) doit être apportée.
113. En deuxième lieu, l'Autorité relève des faiblesses en ce qui concerne le respect du principe de transparence. En effet, la documentation relative aux règles d'allocation comptable concernant la répartition des surfaces communes, transmise aux usagers dans le cadre de la séance du COMUSA du 10 septembre 2025, demeure incomplète, la répartition des surfaces de l'aérogare n'y étant pas décrite. De même, la présentation du choix des règles d'allocation inscrite dans la documentation reste perfectible au regard des points 37 et 45 de la décision n° 2022-025 susvisée.
114. En troisième lieu, s'agissant du respect du principe d'homogénéité, l'Autorité note que, concernant l'allocation des frais de structure, l'EuroAirport applique aux activités dont le financement relève de la taxe d'aéroport¹⁴ une répartition différente de celle mentionnée au point 112, consistant à affecter un montant forfaitaire des frais de structure à ces activités et à affecter ensuite les frais de structure résiduels à chacun des périmètres selon la clé définie. Cette méthode n'est pas conforme au principe d'homogénéité.
115. L'Autorité recommande à l'EuroAirport de pallier ces faiblesses d'ici à la prochaine procédure d'homologation afin d'assurer la pleine conformité de ses règles aux principes fixés par l'Autorité. À cet égard, elle prend bonne note de ce que, concernant les surfaces communes, ces points ont d'ores et déjà été identifiés par l'EuroAirport comme devant faire l'objet de travaux complémentaires au cours de la période tarifaire 2026.

¹⁴Cette taxe d'aéroport est perçue en application de la décision du conseil d'administration de l'EuroAirport du 18 juin 1999.

116. Pour autant, et au cas particulier de cette proposition tarifaire, l'Autorité estime que les limites soulevées aux points précédents sont sans incidences significatives sur le respect des principes de juste rémunération ou de proportionnalité des redevances aux coûts des services rendus, compte tenu notamment du système de caisse aménagée avec un reversement de 100 % du profit du périmètre non régulé contributif en l'absence de contrat de régulation économique.
117. Enfin, dans un processus d'amélioration continue, l'Autorité recommande également à l'EuroAirport de donner suite aux observations émises par l'auditeur externe concernant, notamment, les contrôles et la clarté des procédures internes de comptabilité analytique.
118. S'agissant de la démarche d'audit de la conformité des règles d'allocation comptable aux principes à la décision n° 2022-024 susvisée, l'Autorité recommande, dans la perspective d'une reconduction de cette démarche dans le cadre de la prochaine procédure d'homologation annuelle, que l'appréciation de la conformité du dispositif d'allocation comptable ne se limite pas au champ de la décision n°2022-024, mais prenne bien en compte les éclairages apportés par la décision n° 2022-025 susvisée, à l'aune de laquelle l'Autorité apprécie le respect de chaque principe.

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

119. Au cours de l'instruction, l'EuroAirport 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.
120. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les produits, comme exposé au point 99, la prévision de trafic retenue pour l'année 2026, laquelle constitue un déterminant significatif du niveau de produits, apparaît globalement fondée. L'Autorité relève également que les prévisions de produits du périmètre non régulé contributif présentent une baisse moins prononcée que celle observée sur le périmètre régulé. L'Autorité rappelle qu'un trafic réalisé supérieur aux prévisions anticipées par l'EuroAirport conduirait notamment à un chiffre d'affaires réel de l'ensemble des activités du périmètre régulé en hausse par rapport aux estimations initiales, à l'instar de ce qui a pu être observé ces dernières années.
121. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les actifs, l'Autorité constate que le niveau de réalisation des investissements pour l'année 2024 traduit une exécution supérieure aux prévisions, et que les nouvelles estimations pour l'année 2025 sont supérieures à celles transmises lors de l'homologation des tarifs applicables en 2025. Au cours de l'instruction l'EuroAirport a également apporté des éléments démontrant sa capacité à respecter les volumes d'investissements prévus.
122. L'Autorité relève que la période 2026-2028 s'inscrit dans un contexte où l'EuroAirport planifie des investissements sur la plateforme. Ces prévisions intègrent (i) un fort niveau d'investissement sur le périmètre régulé comme sur le périmètre non régulé contributif et (ii), pour l'année 2026, des montants correspondant principalement aux travaux de réfection sur l'aire de mouvement de l'aéroport (notamment la réfection de la piste principale et des voies de circulation). L'Autorité continuera de suivre avec attention la mise en œuvre effective de ces investissements ainsi que les éventuels écarts entre prévisions et réalisations, dans le cadre de l'élaboration des propositions tarifaires à venir.

123. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les charges, l'Autorité constate une évolution contrastée sur la période tarifaire. En effet, dans le contexte particulier de la fermeture de la piste en 2026, comme exposé au point 48, l'EuroAirport a indiqué, lors de la séance du COMUSA, avoir cherché à stabiliser le niveau des charges d'exploitation. Or, les prévisions fournies par l'EuroAirport font notamment apparaître une hausse des charges de personnel en 2026. Au cours de l'instruction, l'EuroAirport a apporté des justifications expliquant cette hausse, notamment, par l'effet année pleine des recrutements intervenus lors de l'exercice 2025. L'Autorité relève par ailleurs que l'exploitant engage des efforts de maîtrise de ses charges – à cet égard, elle continuera à suivre, lors de l'instruction des prochaines demandes d'homologations, l'évolution de la qualité de service offerte aux usagers.
124. De façon générale, l'Autorité relève que la persistance d'écart significatifs entre les projections et les réalisations, qu'il s'agisse des produits, des actifs ou des charges, est susceptible d'entraîner une sur-rémunération de l'exploitant. Au cours de l'instruction, EuroAirport a toutefois justifié de manière documentée et qualitative les écarts constatés entre le réalisé et les prévisions fournies lors des demandes d'homologation antérieures. En tout état de cause, l'Autorité s'est assurée, par la réalisation de tests de sensibilité, qu'(i) une hausse significative du trafic, (ii) un écart significatif à la baisse des investissements réalisés par rapport aux prévisions de la période tarifaire 2026 et (iii) une évolution du niveau des charges moindre que prévue ne conduiraient pas le niveau de ROCE du périmètre régulé à dépasser la cible de CMPC calculée par l'Autorité.

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

125. 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.
126. Cette « juste rémunération » de l'exploitant est satisfaite dès lors que la rentabilité aux bornes du périmètre d'activités régulées, mesurée par le ROCE, n'excède pas le CMPC estimé aux bornes de ce même périmètre.
127. Les analyses de l'Autorité s'agissant (i) du CMPC et (ii) du ROCE sont présentées ci-après.

Sur le CMPC

128. Comme indiqué au point 56, l'EuroAirport estime le CMPC après impôts applicable à la période tarifaire 2025 à un niveau cible de 5,0 %.
129. Par sa décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 susvisée, l'Autorité a adopté des lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports relevant de son champ de compétence¹⁵.

¹⁵ La décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 est publiée sur le site internet de l'Autorité. La légalité de ces lignes directrices a été confirmée par le Conseil d'État dans une décision *Société Aéroports de Lyon* du 10 juillet 2025 (n° 494869).

130. L'EuroAirport, avec l'appui d'un consultant, a procédé à l'estimation de sa propre fourchette de CMPC, comprise entre 3,6 % et 6,0 % après impôt, laquelle englobe le taux retenu dans la proposition tarifaire. L'estimation réalisée par l'exploitant et son consultant est globalement conforme aux lignes directrices susmentionnées. Toutefois, une divergence subsiste concernant la détermination des bornes de la fourchette du coefficient bêta. L'EuroAirport retient, pour le calcul du bêta, la moyenne des bêtas de l'échantillon de comparables sur cinq ans pour la borne basse, et la moyenne sur deux ans pour la borne haute. Or, selon les lignes directrices de l'Autorité, la détermination de la fourchette de bêta applicable aux actifs régulés des aéroports repose sur la moyenne et la médiane des bêtas observés sur deux ans et cinq ans au sein de l'échantillon de comparables. Cette différence méthodologique conduit à une fourchette de bêta plus large et, par conséquent, à une fourchette de CMPC plus étendue dans l'estimation présentée par l'exploitant.
131. L'Autorité a procédé également à sa propre estimation de la fourchette de CMPC en application des lignes directrices, laquelle est estimée entre 4,1 % et 5,3 %. Après analyse des différents facteurs de risque définis dans les lignes directrices pour affiner le positionnement du CMPC dans la fourchette estimée, l'Autorité recommande de retenir une valeur cible de 5,0 % après impôt, identique à celle proposée par l'exploitant.
132. Dans ces conditions, l'Autorité considère que le niveau de CMPC retenu par l'EuroAirport est correct.

Sur le ROCE

133. Comme indiqué au point 53, le ROCE du périmètre régulé est estimé par l'exploitant à +3,3 % pour la période tarifaire 2026. Pour la période tarifaire 2026, l'écart constaté avec le niveau de CMPC s'explique en grande partie par la diminution du trafic due à la fermeture de la piste, qui vient réduire les produits de l'EuroAirport sans pour autant générer une diminution de ses charges.
134. Dès lors, l'Autorité considère que la proposition tarifaire soumise par l'EuroAirport n'est pas susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2026 et, partant, remplit la condition de juste rémunération des capitaux investis du périmètre régulé posée à l'article L. 6327-2 du code des transports.

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

135. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que des règles de comptabilité analytique de l'EuroAirport, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus. Sur la base des données transmises par l'exploitant, le taux de couverture des services publics aéroportuaires est de l'ordre de 56 % pour la période tarifaire soumise à homologation, soit un niveau inférieur à 100 %. Il en résulte que l'EuroAirport respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus.
136. Les analyses de sensibilité effectuées par l'Autorité, mentionnées au point 124, ne sont pas de nature à remettre en cause cette conclusion en ce qui concerne le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

137. 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 aux PHMR, 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.
138. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019¹⁶, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
139. L'Autorité relève que l'EuroAirport maintient la structure tarifaire de la redevance d'assistance aux PHMR, en conservant un niveau de redevance variant en fonction du taux d'absence de pré-notification des opérations d'assistance constaté sur la période de référence¹⁷. Dans sa décision n° 2024-081 susvisée, l'Autorité avait homologué la proposition de l'exploitant de porter la majoration de 15 % du tarif de la redevance d'assistance PHMR à 25 % et la majoration de 25 % à 50 % pour les compagnies aériennes dont la part de PHMR non pré-notifiée 24 heures avant le départ dépasse respectivement 30 % et 80 %¹⁸.
140. L'Autorité avait recommandé à l'exploitant d'estimer l'efficacité de ces majorations tarifaires. Dans ce cadre, l'EuroAirport a transmis au cours de l'instruction des indicateurs permettant d'attester (i) de l'amélioration du signalement des besoins PHMR par les compagnies, (ii) des réductions de coûts engendrées par cette modification et (iii) de l'amélioration des activités opérationnelles.
141. L'Autorité observe que le taux d'absence de pré-notification des demandes d'assistance 24 heures avant le départ est en diminution, passant de 42,3 % en 2023 à 40,8 % en 2024 et 38,2 % au cours du premier semestre 2025. Tandis qu'en 2023, seulement deux compagnies aériennes pré-notifiaient plus de 70 % de leurs besoins d'assistance PHMR, elles étaient huit en 2024 et neuf au premier semestre 2025 dans cette situation.
142. Il apparaît ainsi que la hausse des majorations tarifaires proposée par l'EuroAirport a contribué à l'amélioration des taux de pré-notification et, ce faisant, évité une mobilisation inutile de ressources.
143. Comme exposé au point 55, l'EuroAirport propose une hausse de 3 % du tarif de la redevance PHMR hors majoration en euros (+3 centimes) et de 2 % du tarif libellé en francs suisses (+2 centimes de francs suisses).
144. La hausse tarifaire intervient dans un contexte d'augmentation des coûts de l'assistance PHMR au cours des dernières périodes tarifaires. Il s'agit de la conséquence d'une hausse continue du taux de prise en charge PHMR¹⁹, qui résulte d'une augmentation du nombre de prestations PHMR plus rapide que la hausse du trafic au cours des derniers exercices.

¹⁶ CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, n° 424088.

¹⁷ Le taux de pré-notification des opérations d'assistance par les compagnies aériennes à l'EuroAirport est lié au respect d'un délai de préavis de 24 heures. Pour la période tarifaire 2026, la période de référence du calcul du taux de l'absence de pré-notification est l'année civile 2025.

¹⁸ Pour rappel, le principe d'une majoration de la redevance PHMR en cas de non-pré-notification d'une part des besoins d'assistance PHMR a été introduit dans la grille tarifaire de l'EuroAirport au cours de la saison hiver 2018.

¹⁹ Défini comme le nombre d'interventions PHMR par rapport au nombre de passagers.

145. En ce qui concerne la période tarifaire 2026, la fermeture de la piste principale mentionnée au point 48 entraîne, dans les prévisions de l'exploitant, une baisse ponctuelle du nombre d'interventions PHMR, en partie compensée par la hausse tendancielle du taux de prise en charge. Malgré la hausse du tarif et la baisse ponctuelle des coûts de l'assistance, l'exploitant présente toujours un taux de couverture de la redevance PHMR inférieur à 100 %, même si ce dernier est en hausse pour la période tarifaire 2026.
146. 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.
147. Au surplus, l'Autorité relève également que l'exploitant a renouvelé, pour une durée de trois années, son contrat d'assistance aux PHMR avec un prestataire. Le renouvellement du contrat a entraîné une baisse du coût unitaire pour la plupart des types d'interventions, qui *in fine* sera au bénéfice des usagers. Il ressort par ailleurs de l'instruction, qu'à l'occasion du renouvellement de la passation du contrat, les usagers ont été consultés et ont pu exprimer leurs besoins.
148. Enfin, il ressort du compte-rendu de la séance du COMUSA que les usagers ont demandé à disposer (i) d'informations plus précises, notamment sur la qualité de service de l'assistance PHMR, et (ii) d'une analyse permettant d'affirmer que le système de majorations du tarif de la redevance est suffisamment incitatif. L'EuroAirport a apporté des réponses orales à ces demandes et a suggéré de porter les questions relatives à la qualité de service à une réunion trimestrielle dédiée à ce sujet. Au regard des demandes formulées par les usagers lors de la séance, l'Autorité recommande à l'EuroAirport, dans le cadre de son prochain dossier de consultation, de partager des informations relatives à la qualité de service de l'assistance PHMR et au caractère incitatif des majorations, afin de renforcer la transparence vis-à-vis des usagers.
149. Il ressort des analyses de l'Autorité que la proposition tarifaire de l'EuroAirport est conforme aux principes applicables aux redevances pour services rendus et aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 précité.
150. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026, sont homologués.

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

L'Autorité a adopté la présente décision le 28 octobre 2025.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

N°	Point	Recommandations	Horizon
1	67	L'Autorité recommande à l'EuroAirport, à l'occasion de la consultation de ses usagers, de préciser expressément, lorsqu'il ne transmet pas d'information sur les accords bilatéraux conclus avec les compagnies aériennes, qu'aucun accord de ce type n'est en vigueur.	La prochaine demande d'homologation tarifaire
2	87	L'Autorité recommande à l'EuroAirport de fournir une évaluation <i>ex post</i> détaillée de la modulation de la redevance atterrissage pour travaux de la piste dans le cadre de sa prochaine demande d'homologation tarifaire.	La prochaine demande d'homologation tarifaire
3	115	L'Autorité recommande à l'EuroAirport de pallier les faiblesses identifiées dans son système d'allocation comptable.	La prochaine demande d'homologation tarifaire
4	117	L'Autorité recommande à l'EuroAirport de donner suite aux observations émises par l'auditeur externe concernant notamment les contrôles et la clarté des procédures internes de comptabilité analytique.	La prochaine demande d'homologation tarifaire
5	118	L'Autorité recommande à l'EuroAirport, dans la perspective d'une reconduction d'un audit de conformité des règles d'allocation aux principes fixés par l'autorité dans le cadre de la prochaine procédure d'homologation annuelle, que l'appréciation de la conformité du dispositif d'allocation comptable ne se limite pas au champ de la décision n°2022-024 mais prenne bien en compte les éclairages apportés par la décision n° 2022-025 susvisée, à l'aune de laquelle l'Autorité apprécie le respect de chaque principe.	La prochaine demande d'homologation tarifaire
6	148	L'Autorité recommande à l'EuroAirport, dans le cadre de son prochain dossier de consultation, de partager des informations relatives à la qualité de service de l'assistance PHMR et au caractère incitatif des majorations, afin de renforcer la transparence vis-à-vis des usagers.	La prochaine demande d'homologation tarifaire