

Décision n° 2025-098 du 18 décembre 2025

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} janvier 2026

L'essentiel

Par la présente décision, l'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2026.

Cette homologation intervient à la suite du refus opposé, le 16 octobre 2025, à la première proposition tarifaire de la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), laquelle prévoyait une hausse moyenne de +23 % ne respectant pas le principe de modération de l'évolution des tarifs des redevances. Au regard du contexte propre à cette première demande, l'Autorité avait alors décidé de ne pas écarter l'application de ce principe en application du V de l'article L 6327-2 du code des transports. Cette première proposition comportait en outre des modulations tarifaires ne respectant pas les conditions prescrites par le code des transports.

La nouvelle proposition de la société ACA réduit la hausse moyenne des tarifs à +11,7 % et ne comporte plus les modulations jugées non conformes par l'Autorité. Elle s'accompagne d'un engagement de l'exploitant de conduire des discussions en vue de la conclusion d'un contrat de régulation économique (CRE), qui permettra d'inscrire la trajectoire tarifaire et les investissements dans une approche de régulation pluriannuelle.

Dans la présente décision, l'Autorité écarte le principe de modération tarifaire pour la période tarifaire 2026 conformément à la faculté dont elle dispose en application du V de l'article L. 6327-2 du code des transports.

La période transitoire de mise en conformité des règles d'allocation analytique aux principes fixés dans la décision n° 2022-024 s'achève au 31 décembre 2025, l'Autorité invite la société ACA à se mettre en mesure de justifier la pleine conformité de ses règles d'allocation à ces principes dès sa prochaine demande d'homologation. Elle rappelle à cet égard qu'à défaut, la non-conformité des règles pourrait la conduire à refuser l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires proposés sur la plateforme, notamment dans l'hypothèse où les états comptables transmis ne permettraient pas de s'assurer, avec un niveau de fiabilité suffisant, du respect des principes relevant de son contrôle en application de l'article L. 6327-2 du code des transports.

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 19 novembre 2025 d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 par la société des Aéroports de la Côte d'Azur (ci-après la « société ACA »), le dossier ayant été déclaré recevable à la date du 19 novembre 2025 ;

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

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-1, L. 6327-1, 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 12 juillet 2018 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu ;

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° 2024-059 du 29 août 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2024 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2025-076 du 16 octobre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} janvier 2026 ;

Vu la demande d'avis adressée par la société ACA à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (ci-après « DGCCRF ») ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société ACA, de ses principaux actionnaires (consortium « *Azzurra Aeroporti* »), de la CSTA et de IATA le 2 décembre 2025 ;

Vu le courrier adressé par le BAR France au service de la procédure de l'Autorité le 24 novembre 2025 ;

Vu le courrier adressé par la société IAG au service de la procédure de l'Autorité le 25 novembre 2025 ;

Vu le courrier adressé par la société easyJet au service de la procédure de l'Autorité le 26 novembre 2025 ;

Vu le courrier du 10 décembre 2025 par lequel le président du directoire de la société Aéroports de la Côte d'Azur s'est engagé, auprès du président de l'Autorité, à négocier un contrat de régulation économique ;

Le collège en ayant délibéré le 18 décembre 2025 ;

Adopte la décision suivante :

Table des matières

1. Contexte	5
1.1. Faits et procédure	5
1.1.1. Les aéroports de la Côte d'Azur	5
1.1.2. La première saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026	5
1.1.3. La seconde 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. Le droit national.....	7
1.3. La période tarifaire antérieure.....	10
1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026.....	10
1.4.1. La structure et les modulations tarifaires.....	10
1.4.2. L'évolution des tarifs des redevances	11
1.4.3. Les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé envisagées..	12
2. Analyse	13
2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers.....	13
2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires	13
2.2.1. Sur la structure tarifaire	13
2.2.2. Sur les modulations tarifaires	14
2.2.3. Sur le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances	14
2.2.4. Sur 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	16
Décide.	20

1. Contexte

1.1. Faits et procédure

1.1.1. Les aéroports de la Côte d'Azur

1. La société ACA assure l'exploitation, la maintenance, la gestion et le développement des aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec l'État français jusqu'en 2044.
2. La société ACA est une société anonyme dont le capital est détenu à 64 % par le consortium « Azzurra Aeroporti » (composé de Mundys, Aeroporti di Roma, la Principauté de Monaco et EDF Invest), la chambre de commerce et d'industrie de Nice Côte d'Azur (25 %), la Caisse des dépôts (8 %), la région Provence Alpes Côte d'Azur (1 %), la métropole de Nice-Côte d'Azur (1 %) et le département des Alpes-Maritimes (1 %).
3. En 2024, l'aéroport de Nice-Côte d'Azur a accueilli 14,8 millions de passagers, soit 102 % des 14,5 millions de passagers enregistrés en 2019. L'aéroport de Cannes-Mandelieu a enregistré 69 859 mouvements, ce qui correspond à 97 % du niveau de 2019.

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

4. La société ACA a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 29 août 2025, qui a été déclaré recevable le même jour.
5. Par sa décision n° 2025-076 du 16 octobre 2025, l'Autorité s'est opposée à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires, à l'exception de la redevance destinée à financer l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite qui, elle, a été homologuée.

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

6. À la suite de la décision n° 2025-076 susmentionnée, la société ACA a saisi l'Autorité d'une nouvelle demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026. Le dossier a été réceptionné le 19 novembre 2025 et déclaré recevable à cette date.
7. En application de l'article R. 6325-34 du code des transports, la société ACA a rendu publique sa proposition tarifaire le 19 novembre 2025.
8. La société ACA a notifié sa proposition tarifaire à la DGCCRF, qui a rendu un avis favorable le 17 décembre 2025.

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.
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 1^{er} octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.

¹ Devenu Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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.

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. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

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

20. Il précise également que « le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque 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 ».
21. 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'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 ».
22. 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

23. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aéroport.
24. 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.
25. L'article 2 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé fixe le périmètre des activités régulées applicable pour la société ACA. Ce périmètre couvre l'ensemble des activités de l'exploitant, à l'exclusion : des activités d'assistance en escale sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, de certaines activités exercées par des entreprises liées à l'exploitant, des activités de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier ou de sûreté, des activités relatives aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux, des activités relevant de la contribution des exploitants aux dépenses engagées par les riverains de ces aéroports pour la mise en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores, des activités commerciales et de services telles que celles relatives aux boutiques, à la restauration, aux services bancaires et de change, à l'hôtellerie, à la location d'automobiles et à la publicité, des activités foncières et immobilières hors aéroports autres que celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux

pour certaines activités², et des activités sans rapport avec l'activité des aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes Mandelieu.

c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

26. Aux termes de l'article L. 6327-1 du code des transports, l'Autorité est compétente pour homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnées à l'article L. 6325-1 du même code et leurs modulations concernant « *les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les aérodromes faisant partie d'un système d'aérodromes au sens de l'article L. 6325-1 précité comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
27. En cas d'opposition de l'Autorité à une première demande d'homologation tarifaire, l'article R. 6325-34 du code des transports 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.

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

28. L'article L. 6327-2 du code des transports précise les missions de l'Autorité lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation des tarifs et de leurs modulations. Dans ce cadre, elle s'assure :
- « *du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;*
 - *que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances, qu'ils sont non discriminatoires ;*
 - *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. »*
29. 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 aéroportuaires.

² À savoir : l'exercice des activités d'assistance en escale, le stockage et la distribution de carburants d'aviation, la maintenance des aéronefs, l'exercice des activités liées au fret aérien, l'exercice des activités d'aviation générale et d'affaires, le stationnement automobile public et par abonnements, et les transports publics.

30. À la suite de cette décision, l'article L. 6327-3-1 du code des transports, créé par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, a précisé que l'Autorité détermine les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé, par une décision publiée au *Journal officiel*.
31. Sur ce fondement, l'Autorité a publié sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports, laquelle s'accompagne de la décision n° 2022-025 du 31 mars 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n° 2022-024.
32. La décision n° 2022-024 s'applique aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-27 du code des transports, à compter du 1^{er} septembre 2022.

1.3. La période tarifaire antérieure

33. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à ce jour sont ceux homologués par la décision n° 2024-059 du 29 août 2024 de l'Autorité, pour la période du 1^{er} novembre 2024 au 31 octobre 2025.

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

34. À la suite de la décision n° 2025-076 du 16 octobre 2025 susvisée, la société ACA a saisi l'Autorité, le 19 novembre 2025, d'une nouvelle demande d'homologation des redevances aéroportuaires applicables pour la période du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 (ci-après la « période tarifaire 2026 »), qui a été établie sur la base des périmètres d'activités prévus par l'arrêté du 23 mai 2024 susmentionné.
35. Les grilles tarifaires soumises à homologation pour les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu ont été publiées sur les sites internet des deux plateformes, le 19 novembre 2025.
36. 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 mais ne comprend pas la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, celle-ci ayant été homologuée dans la décision n° 2025-076 susvisée.

1.4.1. La structure et les modulations tarifaires

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

37. La société ACA prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2026, de reconduire la structure de la grille tarifaire actuellement en vigueur.

38. S'agissant des modulations tarifaires, la société ACA propose :
- de reconduire, selon des conditions d'application identiques, la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage ;
 - de modifier la modulation de la redevance de stationnement en renforçant les majorations pour les stationnements longs (supérieurs à 24 heures) ;
 - de modifier la modulation de la redevance par passager en fonction de la saison aéronautique été/hiver, en renforçant l'écart tarifaire (en faveur de la saison hiver).

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

39. La société ACA prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2026, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.
40. Par ailleurs, la société ACA propose de reconduire, selon des conditions d'application identiques à celles actuellement en vigueur concernant l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, la modulation de la redevance d'atterrissage pour les avions électriques.

1.4.2. L'évolution des tarifs des redevances

41. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, correspondant à une hausse moyenne de +11,7 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.

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

42. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, avec, au 1^{er} janvier 2026 :
- Une hausse moyenne de +11 % du tarif de la redevance passagers dont :
 - Une hausse de +13,3 % du tarif pour la saison été (du 1^{er} avril 2026 au 31 octobre 2026) ;
 - Une hausse de +4,6 % du tarif pour la saison hiver (du 1^{er} janvier 2026 au 31 mars 2026 et du 1^{er} novembre 2026 au 31 décembre 2026) après application de la modulation été/hiver mentionnée au point 38 ;
 - Une hausse de +11,0 % des tarifs des redevances (i) atterrissage, (ii) stationnement, (iii) usages d'installations de distribution de carburant d'aviation, (iv) passerelles, (v) 400 hertz et 50 hertz, (vi) et matériels pour le traitement du fret.
 - Une hausse de +5,0 % du tarif sur la redevance titres d'accès personnels et titres d'accès véhicules ;
 - Une hausse de +6,7 % sur le tarif de la redevance dépose bagage automatique (DBA) ;
 - Une hausse de +25,6 % sur le tarif de la redevance bornes d'enregistrement en libre-service (BLS) ;

- Une hausse de +8,5 % sur le tarif de la redevance système de réconciliation traçabilité bagages (SRTB) ;
- Une hausse de +10,0 % sur le tarif des « redevances domaniales SPA » ;
- Une hausse de +11,0 % sur le tarif (i) des redevances passagers hélicoptères, (ii) des forfaits de redevances hélicoptères, (iii) des redevances passagers terminal aviation d'affaires et (iv) des forfaits de redevances applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage ;
- Une hausse de +1,3 % sur la redevance d'aide au démarrage « Aire Kilo ».

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

43. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, avec, au 1^{er} janvier 2026 :
- Une hausse moyenne de +11,0 % des tarifs unitaires des redevances (i) aéronautiques et (ii) d'assistance ;
 - Une hausse moyenne de +10,0 % des tarifs sur les « redevances domaniales SPA » ;
 - Une hausse moyenne de +5,0 % des tarifs sur la redevance titres d'accès personnel et titres d'accès véhicules.

1.4.3. Les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé envisagées

44. Pour cette seconde demande d'homologation, la société ACA maintient sa prévision de trafic à 16,0 millions de passagers pour la période tarifaire 2026. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire concernée, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de 123,4 millions d'euros³ et un niveau des produits issus des autres activités du périmètre régulé⁴ de 57,3 millions d'euros.
45. Sur le périmètre régulé et pour la période tarifaire soumise à l'homologation, le taux de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE ») est estimé, par la société ACA, à +2,3 %.
46. Comme indiqué au point 44 de la décision n° 2025-076 rendue sur la première proposition tarifaire, la société ACA retient un coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») après impôt de 6,5 % pour le périmètre régulé, sur la base d'une étude conduite par un cabinet externe. Ce taux est maintenu par l'exploitant dans le cadre de la présente seconde demande d'homologation.

³ Y compris redevance d'assistance aux PHMR, homologuée par la décision n° 2025-076.

⁴ Il s'agit des produits liés aux accès et stationnements de véhicules, à la vente de carburant avions et aux prestations industrielles.

2. Analyse

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

47. Le 30 juillet 2025, la société ACA a régulièrement consulté sa CoCoÉco sur sa première proposition tarifaire, à laquelle l'Autorité s'est opposée par sa décision n° 2025-076 susvisée. Dans cette hypothèse, l'article R. 6325-34 du code des transports prévoit que, dans le mois qui suit l'opposition de l'Autorité, l'exploitant d'aérodrome peut, sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier de nouveaux tarifs de redevances et, le cas échéant, leurs modulations.
48. Il n'y a donc pas lieu de vérifier, dans le cadre de cette nouvelle saisine, le respect de la procédure de consultation des usagers.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

49. 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.
50. Sont en particulier exclues du champ de contrôle de l'Autorité, en application de l'article 1^{er} de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé et de l'article R. 6325-27 du code des transports, les missions financées par le tarif sûreté - sécurité⁵, 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. Sur la structure tarifaire

51. Comme évoqué aux points 37 et 39, la société ACA envisage, dans sa seconde proposition pour la période tarifaire 2026, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur pour les aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu.
52. Concernant la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques, la société ACA prévoit, pour la période tarifaire 2026, de reconduire la différenciation de la redevance par passager applicable aux terminaux 1 et 2 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Les tarifs sont différenciés selon les trois faisceaux « National et Europe Schengen », « Europe non Schengen » et « International ».
53. Comme évoqué dans la décision n° 2025-076 susvisée, l'Autorité considère que les niveaux de différenciation sont acceptables pour la période tarifaire 2026 mais elle restera vigilante, pour les périodes tarifaires ultérieures, à ce que l'exploitant justifie – par une étude fondée sur les coûts d'utilisation des infrastructures – les différenciations proposées dans ses demandes d'homologation à partir d'analyses auditable des coûts par faisceaux géographiques des services publics aéroportuaires.

⁵ Lequel constitue une composante de la taxe d'aéroport en application de l'article L. 422-20 du code des impositions sur les biens et les services.

2.2.2. Sur les modulations tarifaires

54. L'Autorité note tout d'abord que la société ACA n'a pas renouvelé sa proposition d'introduire une modulation environnementale, ni une modulation hiver basée sur les volumes de trafic auxquelles l'Autorité s'était opposée dans sa décision n° 2025-076 susvisée.
55. S'agissant ensuite de la proposition de modulations mentionnée au point 38 applicable sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, la société ACA envisage de renforcer le dispositif d'incitation au développement du trafic hiver. L'aéroport de Nice-Côte d'Azur étant soumis à une forte saisonnalité, l'exploitant envisage ainsi de renforcer la « modulation de la redevance passager hiver » en appliquant une baisse de -17 % de la redevance par passager sur la saison IATA hiver, par rapport aux -10 % appliqués dans la grille tarifaire en vigueur.
56. L'Autorité considère que cette proposition, qui conduit à une hausse de 4,6 % des tarifs de la redevance par passager sur la saison hiver, est davantage proportionnée à l'objectif d'intérêt général recherché. Elle recommande néanmoins que la société ACA effectue une analyse d'impact de la modulation sur les évolutions de trafic de la saison hiver.
57. Enfin, comme exposé aux points 38 et 40, la proposition de la société ACA vise à reconduire, dans les mêmes conditions que durant la période tarifaire actuellement en vigueur, (i) la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur et (ii) la modulation de la redevance d'atterrissage applicable sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu pour les avions électriques. La société ACA propose également de modifier la modulation de la redevance de stationnement en renforçant les majorations pour les stationnements longs (supérieurs à 24 heures).
58. Ces propositions n'appellent pas d'observation de l'Autorité au regard des exigences des articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

2.2.3. Sur le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances

59. 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.
60. 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* »⁶.
61. Au cas particulier, la société ACA se prévaut de l'exception au principe de modération tarifaire prévue à l'alinéa V de l'article L. 6327-2 du code des transports aux termes duquel « *[I]a condition relative à la modération de l'évolution des tarifs prévue au II peut ne pas être appliquée par l'Autorité de régulation des transports lorsqu'elle a eu pour conséquence d'empêcher, chaque année pendant une durée de cinq ans, l'exploitant de l'aérodrome de recevoir une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1.* ».
62. Selon cet article, pour bénéficier de l'exception, l'exploitant doit (i) avoir été empêché de recevoir une juste rémunération des capitaux investis, (ii) du fait de l'application du principe de modération tarifaire (iii) et ce, chaque année, sur une durée de cinq ans.

⁶ CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. N°424088.

63. Au cas particulier, sur les cinq dernières années, d'une part, la société ACA a internalisé la contrainte de la modération tarifaire en présentant des propositions tarifaires reposant systématiquement sur un ROCE inférieur au CMPC, d'autre part, le ROCE réalisé *ex post* sur le périmètre régulé par la société ACA a *effectivement* été inférieur au CMPC, comme le montre l'analyse des dossiers de demande d'homologation, des procès-verbaux de CoCoÉco et des données financières communiquées à l'Autorité par l'exploitant.
64. En conséquence, l'Autorité considère que la société ACA est éligible au bénéfice de l'exception prévue à l'alinéa V de l'article L. 6327-2 du code des transports.
65. Néanmoins, le législateur a expressément prévu que le fait d'écarter le principe de modération tarifaire reste une faculté de l'Autorité. Cette dernière procède ainsi à une appréciation au cas par cas, afin de tenir compte de la situation particulière de chaque aéroport et du contexte de la proposition tarifaire. À cet égard, l'Autorité tient notamment compte du niveau de hausse proposé par l'exploitant et des augmentations tarifaires antérieures, de la possibilité ou non d'obtenir une convergence ROCE-CMPC dans une logique pluriannuelle, du contexte économique et des contreparties offertes aux usagers, notamment en termes d'investissements ou de qualité de service, ainsi que de la robustesse des prévisions de ROCE.
66. La société ACA a, par rapport à sa saisine initiale, significativement réduit la hausse moyenne des tarifs proposée, celle-ci étant passée de +23,0 % à +11,7 %, tout en maintenant le même niveau d'investissements que celui initialement envisagé. Si ce montant est inférieur à celui annoncé à la CoCoÉco en 2024, il reste d'un niveau s'inscrivant dans la dynamique des années précédentes, de l'ordre de 73 millions d'euros. Les investissements prévus permettront d'améliorer la qualité de service proposée par la société ACA qui est, au demeurant, actuellement jugée globalement satisfaisante par les usagers.
67. Par ailleurs, l'Autorité prend acte de l'engagement de la société ACA, formalisé par un courrier de son président en date du 10 décembre 2025, d'initier, dans les meilleurs délais, des démarches afin d'entrer dans un contrat de régulation économique (CRE) dès la période tarifaire 2028. Ce cadre de régulation pluriannuel permettra, d'une part, à la société ACA, de poursuivre la convergence entre les niveaux de ROCE et de CMPC et de faciliter le financement de l'important programme d'investissements envisagé à compter de 2030, d'autre part, aux usagers, de bénéficier d'une plus grande visibilité sur les évolutions tarifaires.
68. Nonobstant l'absence, à ce stade, de pleine conformité des règles d'allocation analytique, l'Autorité considère que, compte tenu du niveau de l'augmentation tarifaire proposée et de l'écart entre le ROCE prévisionnel et le CMPC, la proposition n'est pas de nature à entraîner un risque de rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé.
69. Compte tenu de l'ensemble des éléments qui précèdent, l'Autorité décide de ne pas appliquer la condition relative à la modération de l'évolution des tarifs prévue au II de l'article L. 6327-2 du code des transports, comme le permet le V de ce même article.

2.2.4. Sur 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

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

a. Sur les hypothèses de trafic

71. La société ACA maintient ses hypothèses de trafic commercial, à 15,3 millions de passagers pour 2025 et 16,0 millions de passagers pour 2026. Dans le cadre de cette seconde saisine, l'Autorité s'est assurée du caractère réaliste des prévisions de trafic établies par la société ACA pour les années 2025 et 2026.
72. L'Autorité maintient la même conclusion que celle retenue au point 89 de sa décision n° 2025-076. Au regard, d'une part, des niveaux de trafic observés jusqu'à fin octobre 2025, d'autre part, des niveaux de trafic attendus par les compagnies aériennes en 2026 ainsi que des tendances d'évolution du trafic communiquées par plusieurs associations et organisations (ACI Europe, Eurocontrol), les prévisions établies par la société ACA apparaissent réalistes pour l'année 2025 et se situent au-dessus des tendances retenues par l'Autorité pour l'année 2026. Au surplus, comme l'Autorité l'avait relevé dans sa décision n° 2025-076 précitée, les prévisions de trafic de la société ACA retenues dans le cadre de sa proposition tarifaire n'ont donné lieu à aucune opposition de la part des usagers.

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

73. Les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 susvisées sont applicables à la présente demande d'homologation. Elles prévoient une période transitoire, courant jusqu'au 31 décembre 2025, permettant, à titre exceptionnel, le maintien des règles d'allocation existantes, sous réserve de la mise en œuvre d'un programme de travail crédible et présenté aux usagers. Depuis 2022, la société ACA a engagé un cycle d'ateliers analytiques avec ces derniers et s'inscrit toujours dans ce cadre transitoire.
74. Dans sa décision n° 2025-076 relative à la première demande d'homologation de l'exploitant, l'Autorité a constaté l'absence d'évolution concrète des règles d'allocation ainsi que des justifications économiques insuffisantes sur plusieurs clés. Elle a également relevé des insuffisances en matière de transparence et de prise en compte des avis des usagers.
75. L'Autorité avait, à cette occasion, recommandé à la société ACA, afin de sécuriser le processus d'homologation tarifaire :
- de poursuivre les ateliers analytiques avec les usagers, en tenant compte de leurs avis après avoir assuré leur intervention effective ;
 - de produire les études nécessaires à l'appui de ses choix d'allocation, et
 - de solliciter l'attestation d'un auditeur externe sur la conformité des règles d'allocation aux principes fixés par la décision n° 2022-024.

76. Dans le cadre de l'instruction de la demande objet de la présente décision, la société ACA a indiqué poursuivre son programme de travail. L'Autorité prend acte du calendrier présenté, qui prévoit la désignation d'un auditeur externe dès décembre 2025 et la remise d'une attestation de conformité en amont de la prochaine demande d'homologation tarifaire. La société ACA prévoit également de maintenir le cycle d'ateliers analytiques jusqu'à la prochaine consultation des usagers. Enfin, la société ACA envisage de transmettre les observations des usagers et celles de l'Autorité à l'auditeur, d'organiser des points d'étape associant les usagers et de présenter en CoCoÉco le rapport d'audit final.
77. L'Autorité réitère ses recommandations formulées dans sa décision n° 2025-076 et rappelle à la société ACA l'urgence de rendre son système d'allocation pleinement conforme aux principes fixés par la décision n° 2022-024, la période transitoire prenant fin le 31 décembre 2025. Pour ses prochaines demandes d'homologation, l'exploitant devra donc être en mesure de justifier l'ensemble de ses règles d'allocation par des analyses étayées et attester l'association effective des usagers dans leur élaboration. À défaut, la non-conformité des règles pourrait conduire l'Autorité à refuser une homologation, notamment si les états comptables transmis ne permettaient pas de s'assurer avec un niveau de fiabilité suffisant du respect des principes relevant de son contrôle en application de l'article L. 6327-2 du code des transports.

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

78. Au cours de l'instruction, la société ACA a transmis des éléments justificatifs relatifs à ses prévisions d'actifs, de produits et de charges pour la période tarifaire soumise à homologation.
79. Les prévisions établies en ce qui concerne les charges d'exploitation et celles afférentes aux investissements intégrés à la base d'actifs régulés (« BAR » ci-après) appellent les observations qui suivent.
80. S'agissant des charges d'exploitation, la société ACA n'a pas modifié ses projections pour l'année 2026 par rapport à celles transmises dans le cadre de la première saisine. Les seuls ajustements portent sur les postes directement corrélés au niveau de chiffre d'affaires des services publics aéroportuaires, à la suite de l'actualisation de la hausse tarifaire proposée. Les hypothèses demeurent ainsi identiques à celles déjà analysées par l'Autorité.
81. Dans sa décision n° 2025-076, l'Autorité avait relevé la progression significative de certains postes de charges entre 2024 et 2026, notamment la sous-traitance et les charges diverses, progression justifiée par la société ACA, en particulier, par l'extension des infrastructures. L'Autorité avait toutefois souligné que cette dynamique devait s'accompagner d'une démarche effective de maîtrise des charges et d'éléments objectivables permettant d'apprécier les gains de performance associés. Ces observations demeurent pleinement d'actualité dans le cadre de la présente demande.
82. S'agissant des investissements, la société ACA n'a pas davantage actualisé ses prévisions pour 2026, lesquelles restent identiques à celles présentées lors de la première demande d'homologation.
83. À cet égard, l'Autorité avait relevé, lors du premier examen, une amélioration de la capacité de l'exploitant à réaliser les investissements annoncés, les montants effectivement réalisés en 2024 s'étant révélés proches, voire légèrement supérieurs (+2,4 %), aux prévisions initiales.

84. Comme exposé au point 66, les investissements prévus visent notamment à répondre aux enjeux capacitaires auxquels l'exploitant est confronté et ont vocation, ce faisant, à contribuer à l'amélioration de la qualité de service.
85. L'Autorité rappelle l'importance d'un cadre de régulation incitatif à la performance. Elle considère que le CRE présente, à ce titre, de meilleures propriétés que les homologations annuelles. Elle souligne que l'absence d'un tel contrat prive les parties prenantes d'un outil structurant de pilotage et de suivi de la réalisation des investissements.
86. En conséquence, l'Autorité recommande à l'exploitant, afin de sécuriser la convergence entre son niveau de rémunération effectif et le niveau du CMPC, de se rapprocher, à brève échéance, des services de l'État afin d'engager des travaux communs en vue de l'élaboration d'un CRE, ce qui correspond aux engagements pris par ses dirigeants dans le courrier adressé à l'Autorité le 10 décembre 2025 dans le cadre de l'instruction.

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

87. 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.
88. 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.
89. 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.
90. D'une part, comme indiqué au point 46, la société ACA maintient son estimation du CMPC après impôts à 6,5 % pour le périmètre régulé sur la période tarifaire 2026.
91. Dans sa décision n° 2025-076, l'Autorité a conclu, en faisant application de ses lignes directrices fixées par la décision n° 2023-052 susvisée, que la valeur cible du CMPC du périmètre régulé de la société ACA s'établissait à 4,4 % après impôts, soit un niveau sensiblement inférieur au taux retenu par l'exploitant.
92. Pour les mêmes raisons que celles relevées dans sa décision n° 2025-076, l'Autorité considère que le taux de +6,5 % retenu par la société ACA est trop élevé au regard des résultats de la méthodologie issue de ses lignes directrices.
93. D'autre part, la seconde proposition tarifaire, qui prévoit une hausse moyenne de +11,7 % des redevances aéroportuaires, conduit l'exploitant à estimer le ROCE du périmètre régulé à +2,3 % pour 2026, soit une baisse d'environ 1,9 point de pourcentage par rapport à la première demande d'homologation.

94. Comme indiqué par l'Autorité dans sa décision n° 2025-076 du 16 octobre 2025, la société ACA ne dispose pas, à ce jour, de règles d'allocation des actifs, des produits et des charges conformes aux principes énoncés dans la décision n° 2022-024 susvisée, cette dernière sollicitant le bénéfice de la période transitoire prévue par la décision n° 2022-025 susvisée.
95. Toutefois, au regard du niveau de l'augmentation tarifaire proposée et de l'écart constaté, à date, entre le ROCE prévisionnel et la valeur cible du CMPC du périmètre régulé, cette circonstance n'est pas de nature, selon les analyses de sensibilité menées par l'Autorité, à entraîner un risque de rémunération excessive des capitaux engagés sur le périmètre régulé.

e. Sur le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus

96. Sur la base des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges de la société ACA, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus. Il en résulte que la société ACA respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus, avec un taux de couverture des services publics aéroportuaires estimé par l'exploitant de l'ordre de 80,6 %⁷ pour la période tarifaire soumise à l'homologation.
97. Les analyses de sensibilité effectuées par l'Autorité – portant notamment sur le niveau de CMPC applicable, tel que rappelé au point 91, et sur les hypothèses d'allocation – 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.

⁷ Hors redevance d'assistance aux PHMR.

Décide

L'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026.

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

L'Autorité a adopté la présente décision le 18 décembre 2025.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE
RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS ADRESSÉES À LA SOCIÉTÉ ACA DANS LA PRÉSENTE
DÉCISION

N°	Point	Recommandations	Acteur	Horizon
1	53	Comme évoqué dans la décision n° 2025-076 susvisée, l'Autorité considère que les niveaux de différenciation sont acceptables pour la période tarifaire 2026 mais elle restera toutefois vigilante, pour les périodes tarifaires ultérieures, à ce que l'exploitant justifie – par une étude fondée sur les coûts d'utilisation des infrastructures – les différenciations proposées dans ses demandes d'homologation à partir d'analyses auditable des coûts par faisceaux géographiques des services publics aéroportuaires.	ACA	Prochaine demande d'homologation
2	56	S'agissant de la modulation de la redevance par passager sur la saison hiver, l'Autorité recommande que la société ACA effectue une analyse d'impact sur les évolutions de trafic de la saison hiver.	ACA	Prochaine demande d'homologation
3	77	L'Autorité réitère les recommandations formulées dans sa décision n° 2025-076 s'agissant de l'allocation analytique, à savoir : <ul style="list-style-type: none"> - poursuivre les ateliers analytiques avec les usagers et tenir compte de leurs avis après avoir assuré leur intervention effective ; - produire les études nécessaires à l'appui de ses choix d'allocation ; - solliciter l'attestation d'un auditeur externe sur la conformité des règles d'allocation aux principes fixés par la décision n° 2022-024. 	ACA	Prochaine demande d'homologation
4	86	L'Autorité recommande à l'exploitant de se rapprocher, à brève échéance, des services de l'État afin d'engager des travaux communs en vue de l'élaboration d'un contrat de régulation économique, conformément aux engagements pris par ses dirigeants dans le courrier adressé à l'Autorité le 10 décembre 2025 dans le cadre de l'instruction.	ACA	À brève échéance