

Décision n° 2026-009 du 10 février 2026

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2026

L'essentiel

Par sa décision n° 2025-092 du 16 décembre 2025, l'Autorité s'était opposée à la proposition tarifaire de la société Aéroports de Paris (ADP), laquelle prévoyait, hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (« PHMR »), une hausse moyenne de +1,5 % à compter du 1^{er} avril 2026. L'Autorité avait estimé que cette proposition ne respectait pas le principe de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, en raison, d'une part, des modalités d'allocation des produits, des actifs et des charges, qu'elle avait jugées non conforme aux principes fixés par sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022, d'autre part, d'un manque de fiabilité des hypothèses et projections financières servant de base à la construction tarifaire. La redevance PHMR a, en revanche, été homologuée.

À la suite de cette décision, la société ADP a décidé de soumettre à l'Autorité, le 15 janvier 2026, une nouvelle proposition tarifaire. Dans le cadre de cette seconde saisine, la société ADP propose un gel des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux trois plateformes, assorti d'un ajustement de la différenciation tarifaire de la redevance par passager consistant à réduire l'écart entre les faisceaux « autre international » et « Métropole / Schengen ». L'Autorité observe qu'à l'exception de ce dernier ajustement, la proposition tarifaire de la société ADP emporte des effets équivalents à ceux qui auraient mécaniquement résulté de son refus d'homologation en date du 16 décembre 2025, à savoir une prolongation des tarifs existants en l'absence de nouvelle saisine.

Au terme de son instruction, fondée sur le dossier de saisine transmis par la société ADP, l'Autorité constate que, malgré les ajustements apportés, le principal motif d'opposition qu'elle avait formulé dans sa décision du 16 décembre 2025 conserve sa pleine portée. En effet, le ROCE prévisionnel du périmètre régulé demeure, tel qu'estimé par l'Autorité, supérieur au CMPC apprécié au regard du niveau de risque d'une demande d'homologation tarifaire annuelle, traduisant une rémunération prévisionnelle excessive au regard du principe de juste rémunération des capitaux investis. Cette appréciation repose notamment sur l'absence d'éléments nouveaux de nature à remettre en cause les constats opérés dans la décision du 16 décembre 2025 relatifs aux modalités d'allocation des produits, des actifs et des charges, ainsi qu'à la fiabilité des hypothèses et des projections financières servant de base à la construction tarifaire.

Malgré les efforts réalisés par l'exploitant dans sa seconde proposition, l'absence de prise en compte des points structurants soulevés dans la première décision de refus d'homologation ne peut que conduire l'Autorité à s'opposer, par la présente décision, à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2026.

Cette décision conduira à maintenir, pour une année supplémentaire, les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur sur les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, tels que l'Autorité les avait approuvés dans sa décision n° 2024-087 du 12 décembre 2024, ce qui, du point de vue du niveau des tarifs applicables, équivaut au gel proposé par la société ADP.

Dans ce contexte, l'Autorité recommande à la société ADP d'accélérer résolument sa démarche, en se rapprochant, à brève échéance, des usagers afin de poursuivre et d'approfondir les travaux engagés sur les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges afin de les mettre en conformité avec les principes fixés par sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022. Elle l'invite également à poursuivre des échanges approfondis avec les usagers sur la méthodologie de l'étude de coûts sous-jacente à la différenciation de la redevance par passager.

Ces échanges et travaux doivent permettre de sécuriser l'élaboration du prochain contrat de régulation économique (CRE), appelé à constituer le cadre privilégié d'une régulation pluriannuelle, incitative et performante que l'Autorité appelle de ses vœux. L'Autorité estime, d'une part, qu'ils restent compatibles avec le calendrier envisagé par la société ADP, reposant sur une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2027, d'autre part, qu'ils peuvent être de nature à créer les conditions d'une sécurisation du financement du programme d'investissements envisagé par la société ADP préservant les intérêts tant de l'exploitant que des usagers.

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 15 janvier 2026 d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget pour la période tarifaire courant du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027 par la société Aéroports de Paris (ci-après la « société ADP »), le dossier ayant été déclaré recevable à cette date ;

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'atterrissement 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 21 novembre 2017 relatif aux systèmes d'aérodromes ;

Vu l'arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget ;

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 l'arrêté du 25 novembre 2025 relatif aux modalités de déclaration de trafic, coûts et produits des exploitants d'aérodromes concernant les tarifs de sûreté et de sécurité de la taxe sur le transport aérien de passagers et de la taxe sur le transport aérien de marchandises ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

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

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

Vu la décision de l'Autorité n° 2022-087 du 8 décembre 2022 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2023 ;

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

Vu la 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° 2024-087 du 12 décembre 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2025 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2025-092 du 16 décembre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2026 ;

Vu l'avis rendu par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (ci-après « DGCCRF ») le 9 février 2026 sur la seconde proposition tarifaire des services publics aéroportuaires des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2026, en application de l'article R. 6325-30 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société easyJet, de l'Association internationale du transport aérien (« IATA »), et de la société ADP les 26 et 27 janvier 2026 ;

Vu le courrier adressé par la société easyJet au service de la procédure de l'Autorité le 21 janvier 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 10 février 2026 ;

Adopte la décision suivante :

Table des matières

1. Contexte	6
1.1. Faits et procédure	6
1.1.1. Les aéroports de Paris	6
1.1.2. La première saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1 ^{er} avril 2026 au 31 mars 2027	6
1.1.3. La seconde saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1 ^{er} avril 2026 au 31 mars 2027	7
1.2. Cadre juridique applicable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires.....	7
1.2.1. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires	7
1.2.2. Le droit national.....	8
1.3. La période tarifaire antérieure.....	12
1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1 ^{er} avril 2026 au 31 mars 2027.	12
1.4.1. La structure et les modulations tarifaires.....	12
1.4.2. L'évolution des tarifs des redevances	13
1.4.3. Les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé envisagées..	13
2. Analyse.....	14
2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers.....	14
2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires	14
2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire	14
2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires.....	15
2.2.3. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances	15
2.2.4. En ce qui concerne la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus	16
Décide	23

1. Contexte

1.1. Faits et procédure

1.1.1. Les aéroports de Paris

1. La gestion des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget est assurée par la société ADP, en vertu de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris. La société ADP détient en pleine propriété les terrains et installations aéroportuaires et, en application de la loi, exploite sans limitation de durée les trois principaux aéroports parisiens.
2. La société ADP, qui est également gestionnaire de dix autres plateformes d'aviation générale sur le territoire français, appartient au Groupe ADP, lequel gère une vingtaine d'aéroports dans le monde.
3. Les trois principaux aéroports parisiens composant le système d'aérodromes géré par la société ADP sont :
 - Paris-Charles de Gaulle, qui a accueilli 72,0 millions de passagers en 2025, ce qui correspond à 94,6 % du niveau de trafic de 2019 ;
 - Paris-Orly, qui a accueilli 34,9 millions de passagers en 2025, ce qui correspond à 109,7 % du niveau de trafic de 2019 ;
 - Paris-Le Bourget, qui a enregistré environ 57,3 milliers de mouvements en 2025, ce qui correspond approximativement à 106,8 % du niveau de 2019.
4. Sur ces trois plateformes, la société ADP met à disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de courrier et de fret des installations aéroportuaires permettant d'accueillir toutes les catégories de trafic (long-courrier gros porteurs, moyen-courrier, low-cost, charter et affaires). Paris-CDG est le principal *hub* européen pour les compagnies de l'alliance SkyTeam, et constitue le *hub* européen de FedEx Express pour le fret aérien.

1.1.2. La première saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027

5. La société ADP a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 17 octobre 2025, qui a été déclaré recevable le même jour.
6. La société ADP sollicitait, hors redevance PHMR, une hausse moyenne de +1,5 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur et, s'agissant de la redevance d'assistance aux PHMR, une augmentation de +15 % était sollicitée pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, afin de tenir compte d'une hausse significative et durable des besoins d'assistance et des charges d'exploitation afférentes.
7. Par sa décision n° 2025-092 du 16 décembre 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.

8. Au terme de son instruction, l'Autorité a constaté que le taux de retour sur les capitaux investis prévisionnel (ci-après « ROCE ») du périmètre régulé excédait le coût moyen pondéré du capital (« CMPC »), tel que résultant de l'application de la décision n° 2023-052 susvisée en tenant compte des circonstances de l'espèce pour une homologation tarifaire annuelle. Dans ces conditions, la proposition tarifaire ne respectait pas le principe de juste rémunération des capitaux investis.
9. Le non-respect de ce principe s'explique notamment par une sous-évaluation du ROCE résultant de non-conformités du système d'allocation des actifs, des produits et des charges avec les principes fixés par la décision n° 2022-024.

1.1.3. La seconde saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027

10. À la suite de la décision n° 2025-092 susmentionnée, la société ADP a saisi l'Autorité d'une nouvelle demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027. Le dossier a été réceptionné le 15 janvier 2026 et déclaré recevable à cette date.
11. En application de l'article R. 6325-34 du code des transports, la société ADP a rendu publique sa proposition tarifaire le 15 janvier 2026.
12. La société ADP a notifié sa proposition tarifaire à la DGCCRF, laquelle a indiqué ne pas être en mesure de rendre un avis favorable sur cette seconde proposition tarifaire au motif que, sur la base des critères d'appréciation retenus à date par l'Autorité en matière de règles de comptabilité analytique et de CMPC, « *le gel des tarifs proposé par l'exploitant prolongera la sur-rémunération d'ADP* ».
13. L'Autorité relève que, conformément à ses recommandations, cette saisine s'inscrit dans un contexte d'élaboration d'un contrat de régulation économique (« CRE »), dont l'entrée en vigueur est envisagée en 2027. Ce futur contrat, appelé à définir une trajectoire tarifaire pluriannuelle fondée notamment sur un plan d'investissements, des prévisions de trafic et des engagements de qualité de service, constitue l'instrument privilégié d'une régulation incitative et performante.

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

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

14. 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.

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

15. L'article 2, paragraphe 4, définit les redevances aéroportuaires comme « *un prélevement 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'atterrissement, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret* ».
16. 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.
17. 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.
18. 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.
19. 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.

1.2.2. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

20. 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.

21. Il précise également que « *le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. / Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. / Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'Etat. / 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* ».
22. L'article R. 6325-1 du code des transports dispose que « *les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de services à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien* ».
23. 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

24. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome.
25. 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.

26. L'article 1^{er} de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé fixe le périmètre des activités régulées applicable pour la société ADP. Ce périmètre couvre l'ensemble des activités² de la société ADP sur les aérodromes mentionnés à l'article D. 6323-4 du code des transports, à l'exclusion : des activités d'assistance en escale, 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 aérodromes 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 aérogares autres que celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour certaines activités³, et des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

27. Le découpage analytique de la société ADP est présenté ci-dessous :

Périmètre	Sous-périmètre	Activités
Périmètre régulé	Caisse aéronautique	Activités aéronautiques hors prestations de sûreté et SSLIA
	Prestations industrielles	Énergies (électricité, thermique, frigorifique), eau, déchets, usage des réseaux
	Locatif aéroportuaire	Mobilier ou immobilier loué en aérogare (comptoirs, bureaux, etc.)
	Parcs	Parcs de stationnement hors parkings des bureaux de l'immobilier de diversification
	Immobilier aéroportuaire	Gestion du parc immobilier hors aérogares dans les zones aéroportuaires
	Prestations diverses	Centres d'affaires, accueils et réceptions officiels, salons, services DSNA
Périmètre non régulé	Commerce	Boutiques, restauration, location automobiles, services bancaires, publicité
	Immobilier de diversification	Bâtiments de bureaux, de commerces, d'hôtellerie, d'entrepôts et de logistique
	T2S	Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaire
	TNSA	Prestations liées à la taxe sur les nuisances sonores aériennes
	International et dév. aéroportuaire	Développement aéroportuaire et prises de participations à l'international
	Autres activités	Activités réalisées par des filiales ou des participations d'Aéroports de Paris hors activités immobilières ou commerciales France et hors activités du segment international et développement aéroportuaire

Source : société ADP

c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

28. 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 Dès lors qu'elles peuvent légalement être financées par des redevances au titre des services rendus.

³ 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.

29. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 6325-33 du code des transports, d'un délai de deux mois à compter de la réception de la notification pour s'opposer, le cas échéant, aux tarifs et modulations qui lui sont soumis. L'article R. 6325-34 du même code prévoit que l'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition de l'Autorité et sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier de nouveaux tarifs et leurs éventuelles modulations. L'Autorité dispose alors d'un délai d'un mois pour s'opposer à ces tarifs. Si elle ne s'y oppose pas, ceux-ci sont réputés homologués et deviennent exécutoires, sous réserve de l'accomplissement des formalités de publication.

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

30. 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.* »

31. 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.

32. 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*.

33. 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.

1.3. La période tarifaire antérieure

34. Les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur pour la période du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026 sont ceux homologués par la décision n° 2024-087 du 12 décembre 2024 de l'Autorité.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027

35. À la suite de la décision n° 2025-092 susvisée, la société ADP a saisi l'Autorité, le 15 janvier 2026, d'une nouvelle demande d'homologation des redevances aéroportuaires applicables pour la période du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027, qui a été établie sur la base des périmètres d'activités prévus par l'arrêté du 23 mai 2024 susmentionné.

36. Cette seconde proposition tarifaire se distingue de la première par cinq évolutions :

- l'introduction d'une proposition de gel tarifaire ;
- l'ajustement tarifaire de la redevance passagers, destiné à réduire progressivement l'écart entre certains faisceaux géographiques ;
- l'actualisation de la prime de dette retenue pour le calcul du CMPC ;
- la prise en compte de l'arrêté relatif au tarif sûreté – sécurité (ci-après « T2S ») du 25 novembre 2025 susvisé ;
- le recalage mécanique des comptes prévisionnels résultant de l'intégration des évolutions susmentionnées.

37. Les grilles tarifaires soumises à l'homologation de l'Autorité comprennent les redevances prévues aux articles R. 6325-4 et suivants du code des transports mais ne comprennent pas la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, celle-ci ayant été homologuée par la décision n° 2025-092 susvisée.

1.4.1. La structure et les modulations tarifaires

a. S'agissant des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly

38. La société ADP reconduit, dans sa proposition pour la période tarifaire 2026-2027, la structure tarifaire actuellement en vigueur pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.
39. Elle propose en outre de reconduire, dans les mêmes conditions que durant la période tarifaire actuellement en vigueur, les trois modulations tarifaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

b. S'agissant de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

40. La société ADP, reconduit, dans sa proposition pour la période tarifaire 2026-2027, la structure tarifaire actuellement en vigueur pour l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

1.4.2. L'évolution des tarifs des redevances

a. S'agissant des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly

41. La société ADP propose le gel des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Elle prévoit toutefois un ajustement de la différenciation tarifaire de la redevance par passager, consistant à réduire, toutes choses égales par ailleurs, l'écart entre les tarifs des faisceaux « autre international » et « Métropole / Schengen ».

b. S'agissant de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

42. La société ADP propose le gel des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

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

43. Dans le cadre de cette seconde demande d'homologation, la société ADP maintient une prévision de trafic de [100 – 120] millions de passagers pour l'ensemble des plateformes parisiennes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly sur la période tarifaire 2026-2027, correspondant à [100 – 105] % du trafic de référence réalisé en 2019.
44. Pour cette même période, elle anticipe un niveau de produits de redevances aéroportuaires soumis à homologation de l'Autorité de [1500 – 2000] millions d'euros, ainsi qu'un niveau de produits opérationnels issus des activités non aéronautiques du périmètre régulé de [700 – 1000] millions d'euros, correspondant respectivement à [110 – 130] % et [120 – 140] % des niveaux observés en 2019.
45. Sur le périmètre régulé et pour la période tarifaire soumise à l'homologation, la société ADP estime le ROCE à + [3,5 – 4,5] %.
46. La société ADP a, en outre, corrigé son estimation du CMPC après impôts applicable au périmètre régulé pour la période tarifaire considérée, désormais évalué à +4,8 %, contre 4,95 % dans sa première proposition, à la suite de l'ajustement de la prime de dette.

2. Analyse

47. À titre liminaire, l'Autorité observe que la proposition tarifaire de la société ADP repose, pour l'essentiel, à l'exception de l'ajustement de la différenciation tarifaire de la redevance par passager, sur un gel des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, qui aurait mécaniquement résulté d'une prolongation des tarifs en vigueur à la suite de la décision n° 2025-092 susvisée en l'absence de nouvelle saisine.

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

48. La société ADP a régulièrement consulté la CoCoÉco des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly les 9 juillet, 4 septembre et 26 septembre 2025, ainsi que celle de l'aérodrome de Paris-Le Bourget le 26 septembre 2025, sur sa première proposition tarifaire, à laquelle l'Autorité s'est opposée par sa décision n° 2025-092 susvisée.
49. Dans ce cas, 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, notifier à l'Autorité de nouveaux tarifs de redevances et, le cas échéant, leurs modulations.
50. Il n'y a, dès lors, pas lieu de vérifier, dans le cadre de la présente saisine, le respect de la procédure de consultation des usagers.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

51. 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 et accessoires ainsi que sur leurs éventuelles modulations.

2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

52. Comme indiqué aux points 38 et 40, la société ADP reconduit, dans sa proposition pour la période tarifaire 2026-2027, la structure tarifaire actuellement en vigueur pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Elle prévoit toutefois un ajustement de la différenciation tarifaire de la redevance par passager, consistant à réduire l'écart entre les tarifs des faisceaux « autre international » et « Métropole / Schengen ». À ce titre, l'écart tarifaire, actuellement d'un facteur 2,5 entre ces deux faisceaux, serait ramené à 2,4.
53. Dans sa décision n° 2025-092 susvisée⁴, l'Autorité s'était opposée au maintien d'un niveau de différenciation tarifaire s'écartant significativement des résultats de l'étude de coûts produite par la société ADP. Elle avait également pris acte de ce que la société ADP reconnaissait la nécessité de corriger la différenciation tarifaire sur ce point et avait indiqué, en cours d'instruction, qu'elle envisageait une convergence des tarifs dans le cadre du CRE à venir.

⁴ Voir points 69 à 72 de la décision n° 2025-092.

54. Dans sa nouvelle proposition tarifaire, la société ADP a pris en compte ces éléments en initiant un rapprochement progressif entre les tarifs de la redevance par passager. Cette progressivité dans la convergence vise notamment à atténuer les impacts de l'ajustement tarifaire pour les usagers du faisceau « Métropole / Schengen ». À cet égard, cette évolution se traduit par :

- une hausse d'environ +3,5 % des tarifs applicables aux faisceaux de la métropole, de l'espace Schengen, de l'Union européenne hors Schengen, des DROM/COM et du Royaume-Uni ;
- une baisse d'environ -2,0 % des tarifs applicables au faisceau « Autre international », c'est-à-dire les autres destinations que celles précitées.

55. Lors des auditions des représentants de IATA et de la société easyJet, ceux-ci ont fait valoir le besoin d'un échange approfondi avec la société ADP sur la méthodologie utilisée dans l'étude de coûts sous-jacente. En effet, si cette étude avait été transmise aux usagers en vue de la CoCoÉco du 26 septembre 2025, les discussions s'étaient principalement concentrées sur d'autres sujets complexes et directement liés à la première proposition tarifaire.

56. L'Autorité recommande, dès lors, à la société ADP d'approfondir ses échanges avec les usagers sur ce point en amont des prochaines CoCoÉco, afin d'affiner l'écart vers lequel doit tendre la différenciation tarifaire.

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

57. Comme mentionné au point 39, la proposition de la société ADP visant à reconduire, dans les mêmes conditions que durant la période tarifaire actuellement en vigueur⁵, (i) la modulation applicable à la redevance de stationnement pour les aéronefs stationnant de nuit et (ii) la modulation acoustique des redevances d'atterrissement sur les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, n'appelle pas de remarques de l'Autorité, au regard des exigences des articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

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

58. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure que l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée.
59. Comme exposé aux points 38 et 40, la société ADP propose, pour la période tarifaire 2026-2027, le gel des tarifs pour les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, à l'exception d'un ajustement de la différenciation tarifaire de la redevance par passager.
60. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la proposition tarifaire formulée par la société ADP pour la période 2026-2027 est modérée.

⁵ La modulation de la redevance d'assistance aux PHMR a été homologuée conjointement à la redevance d'assistance aux PHMR dans la décision n° 2025-092 susvisée.

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

61. 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, l'Autorité a porté son attention, notamment sur : (a) les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges entre les différents périmètres, et (b) la pertinence des projections financières qui en résultent pour établir la proposition tarifaire soumise à homologation.
62. L'Autorité relève que, dans le cadre de la présente demande d'homologation, la société ADP n'a produit aucun élément nouveau de nature à remettre utilement en cause les analyses et constats opérés dans la décision n° 2025-092, relatifs, notamment, aux mécanismes d'allocation des produits, des actifs et des charges, ainsi qu'aux hypothèses et projections financières servant de base à la construction tarifaire.
63. Dès lors, les principaux motifs d'opposition précédemment formulés conservent leur pleine portée, tant pour l'appréciation du respect du critère de juste rémunération des capitaux investis que pour l'examen du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

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

64. La seconde demande d'homologation tarifaire repose sur le même système d'allocation que celui utilisé par la société ADP dans le cadre de sa première demande d'homologation pour la période tarifaire 2026-2027, à l'exception d'une modification portant sur l'allocation de charges liées aux agents de prévention intervenant en amont des postes d'inspection-filtrage.
65. À cet égard, la société ADP indique avoir tiré les conséquences de l'arrêté du 25 novembre 2025 susvisé, entré en vigueur le 11 décembre 2025, lequel exclut du champ du financement par le T2S les « moyens humains et matériels mis en œuvre en amont du poste d'inspection filtrage, en particulier pour la gestion de la file d'attente des passagers, tout comme la répartition et l'information de ces derniers ». La société ADP prévoit, en conséquence, d'affecter analytiquement au périmètre régulé l'intégralité de la quote-part des moyens humains intervenant en amont des postes d'inspection-filtrage qu'elle estime désormais exclue du champ de financement par le T2S, et dont les dépenses étaient précédemment prises en charge par le T2S.
66. Les charges liées aux agents de prévention intervenant en amont des postes d'inspection filtrage ne peuvent être intégrées au périmètre régulé qu'en tant que (i) les moyens humains et matériels s'y rattachant sont exclusivement liés à la facilitation du processus passagers et ne contribuent pas aux activités de sûreté et de sécurité⁶ et (ii) l'allocation de ces charges au périmètre régulé reste conforme aux principes fixés par l'Autorité dans sa décision n° 2022-024 susvisée, notamment le principe de pertinence, en ce qu'elle traduise au mieux la réalité économique de ces activités.

⁶ Voir en ce sens, CE, 31 décembre 2019, SCARA, req. n°427262 : « « Si l'arrêté prévu au IV de l'article 1609 quaternies du code général des impôts a pour objet de permettre que le produit de la taxe d'aéroport puisse contribuer au financement du déploiement du système dit « Parafe », aucune disposition législative ne réserve à la taxe d'aéroport le financement de ces

67. À cet égard, la société ADP indique avoir intégré, dans ses projections, un montant de [5 – 15] millions d'euros en 2026 et de [5 – 15] millions d'euros en 2027, au titre des charges relatives aux agents de prévention, qu'elle prévoit désormais d'affecter intégralement au périmètre régulé.
68. Toutefois, l'Autorité relève :
- d'une part, que ces montants n'ont pas été étayés, dans les délais contraints de l'instruction, par des éléments chiffrés précis et objectivables ;
 - d'autre part, que la société ADP n'apporte pas d'éléments permettant de justifier que les missions d'accueil, d'orientation et de fluidification des passagers ne bénéficient qu'au périmètre régulé.
69. Les autres règles d'allocation demeurant inchangées, les conclusions énoncées par l'Autorité dans sa décision n° 2025-092 restent valables. L'Autorité réitère, par ailleurs, sa recommandation à la société ADP de se rapprocher, à brève échéance, de ses usagers afin de poursuivre les travaux engagés, conformément à l'engagement pris par ses représentants lors de leur audition, et de sécuriser ainsi le processus d'élaboration du CRE.

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

70. Les analyses de l'Autorité sont présentées ci-après, selon les trois composantes suivantes - les produits, les charges et la base d'actifs régulés – en distinguant, pour chacune d'elles, les éléments ayant fait l'objet de modifications par la société ADP dans le cadre de la présente saisine et ceux demeurés inchangés.
- En ce qui concerne les produits
71. S'agissant des produits d'exploitation, la société ADP a révisé ses projections par rapport à celles transmises dans le cadre de la première saisine. Ces ajustements portent exclusivement sur les recettes liées aux redevances aéroportuaires, afin de prendre en compte, d'une part, le gel des tarifs des redevances, d'autre part, la réduction de l'écart tarifaire entre les différents faisceaux de la redevance passager.
72. L'Autorité constate que le gel tarifaire proposé dans le cadre de la présente saisine se traduit par une diminution d'environ [0 – 40] millions d'euros du chiffre d'affaires des services publics aéroportuaires par rapport à la première proposition, pour un chiffre d'affaires total d'environ [1,5 – 2,0] milliard d'euros. La réduction de l'écart tarifaire entre faisceaux au sein de la redevance passager présente un effet global neutre au niveau de cette redevance, tout en induisant des évolutions de chiffre d'affaires par faisceau. Les prévisions relatives aux produits opérationnels tirés des activités non aéronautiques du périmètre régulé demeurent, pour leur part, inchangées.

matériels de contrôle ou n'impose de prévoir une part minimum de financement par cette taxe. Aucune disposition n'impose par ailleurs la mise en place des matériels en cause, qui ne constitue qu'une faculté laissée aux aéroports pour fluidifier les contrôles et limiter les files d'attente, dans l'intérêt des exploitants d'aéroports, des compagnies aériennes et des passagers. En tout état de cause, il ne ressort pas des éléments versés au dossier que l'éventuel déploiement de ces matériels, même sans aucun financement provenant de la taxe d'aéroport, aurait certainement une incidence sur le montant des redevances dues par les compagnies aériennes, lequel est fixé en fonction des éléments déterminés par les dispositions du code des transports et du code de l'aviation civile, au terme de la procédure d'homologation des tarifs des redevances prévue aux articles L. 6325-1 du code des transports et R. 224-1 et suivants et R. 224-3-2 du code de l'aviation civile » (soulignement ajouté).

73. L'Autorité rappelle, comme indiqué au point 159 de sa décision n° 2025-092, que le trafic de passagers constitue une hypothèse centrale dans l'estimation des recettes de redevances. L'analyse des prévisions de produits conduit dès lors à examiner, en premier lieu, les hypothèses de trafic retenues par l'exploitant.
74. Comme indiqué au point 43, la société ADP maintient, dans sa seconde proposition tarifaire, une hypothèse de trafic de [100 – 120] millions de passagers pour la période tarifaire 2026-2027, correspondant à [100 – 105] % du trafic de référence enregistré en 2019.
75. L'Autorité relève toutefois que, selon les données de trafic annuelles publiées par la société ADP le 15 janvier 2026, les plateformes parisiennes ont enregistré environ 107,0 millions de passagers en 2025⁷, soit un niveau de trafic supérieur d'environ [0 – 2] % aux estimations de l'exploitant pour cette année.
76. En outre, au regard des analyses actualisées menées par l'Autorité à partir des dernières données disponibles et des tendances communiquées par plusieurs associations et organisations du secteur aérien (ACI Europe, Eurocontrol, IATA), les projections de trafic maintenues par la société ADP pour la période tarifaire 2026-2027 apparaissent désormais pessimistes. Or, à titre d'ordre de grandeur, selon les éléments transmis par la société ADP, un incrément de trafic de + [0 – 2] % sur la période tarifaire se traduirait par un supplément d'environ [0 – 40] millions d'euros de chiffre d'affaires aéronautique et par un impact sur le ROCE de l'ordre de [0 – 40] points de base.
77. Par ailleurs, l'Autorité avait relevé, dans sa décision n° 2025-092, que les recettes de la redevance d'atterrissement avaient systématiquement excédé les prévisions au cours des exercices 2022 à 2024. Elle avait, à ce titre, procédé à un ajustement de + [2 – 4] % des prévisions de recettes correspondantes⁸. En l'absence de modification de cette projection par la société ADP et, à ce stade, d'éléments permettant d'établir une évolution de cette tendance, l'Autorité considère que le risque de sous-estimation des recettes de la redevance d'atterrissement demeure pour la période tarifaire 2026-2027.
- En ce qui concerne les charges d'exploitation
78. Les projections relatives aux charges d'exploitation ont été révisées par la société ADP par rapport à celles transmises dans le cadre de la première saisine à deux égards.
79. D'une part, comme indiqué plus haut, la société ADP a intégré au périmètre régulé, et donc dans les charges d'exploitation susceptibles d'être couvertes par les tarifs des redevances, l'intégralité de la quote-part des moyens humains intervenant en amont des postes d'inspection-filtrage qu'elle estime désormais exclue du champ de financement par le T2S, à la suite de l'entrée en vigueur de l'arrêté du 25 novembre 2025 susvisé, ce qui se traduit par une charge supplémentaire estimée par la société ADP à [5 – 15] millions d'euros en 2026 et [5 – 15] millions d'euros en 2027. À cet égard, l'Autorité renvoie aux réserves exprimées au point 68.

⁷ Groupe ADP, Trafic du mois de décembre et de l'année 2025, 15 janvier 2026 ([lien](#)).

⁸ Voir point 163 de la décision n° 2025-092.

80. D'autre part, la société ADP a procédé à des ajustements mécaniques de certains postes de charges résultant de la révision à la baisse de sa seconde proposition tarifaire. La diminution des tarifs par rapport à la première proposition entraîne une baisse du chiffre d'affaires prévisionnel des services publics aéroportuaires. Cette baisse du chiffre d'affaires se traduit par une diminution du résultat, laquelle conduit, de manière mécanique, à une diminution de certains postes de charges dont le niveau est fonction du chiffre d'affaires ou du résultat, notamment les impôts et taxes et la participation.
81. En dehors de ces deux éléments, les projections de charges d'exploitation demeurent inchangées par rapport à la première saisine.
82. L'Autorité note en particulier que la société ADP n'a pas fait évoluer ses hypothèses d'inflation, lesquelles demeurent fondées sur les projections macroéconomiques pour les années 2026 et 2027 publiées en juin 2025 par la Banque de France. Elle observe à cet égard que, dans ses publications du 19 décembre 2025, la Banque de France a revu à la baisse ses prévisions d'inflation, celles-ci s'établissant désormais à 1,3 % pour 2026 et 1,3 % pour 2027⁹, contre 1,4 % pour 2026 et 1,8 % pour 2027 retenus par la société ADP sur la base des projections de juin 2025¹⁰. L'Autorité relève que l'absence de mise à jour de ces hypothèses est susceptible d'introduire un biais de nature à conduire à une surestimation de l'évolution des charges et, par conséquent, du niveau du besoin tarifaire.
83. Par ailleurs, l'Autorité avait relevé, dans sa décision n° 2025-092, une sous-estimation récurrente, d'environ [20 – 50] millions d'euros, des produits nets du poste « autres produits et charges » sur la période 2022-2024¹¹. En l'absence de modification de cette projection par la société ADP et, à ce stade, d'éléments permettant d'établir une évolution de cette tendance, l'Autorité considère que le risque de sous-estimation de ces produits nets demeure pour la période tarifaire 2026-2027.
- En ce qui concerne la base d'actifs régulés
84. S'agissant de la base d'actifs régulés, les seuls ajustements opérés par la société ADP concernent le besoin en fonds de roulement, actualisé mécaniquement à la suite de la proposition de gel tarifaire.
85. En particulier, la société ADP n'a pas révisé les niveaux d'investissements pris en compte dans sa construction tarifaire. À cet égard, l'Autorité rappelle qu'elle avait relevé, dans sa décision n° 2025-092, une tendance récurrente de la société ADP à ne pas réaliser l'intégralité des investissements annoncés à ses usagers¹². En l'absence de modification de ces projections par la société ADP et, à ce stade, d'éléments permettant d'établir une évolution de cette tendance, l'Autorité considère que le risque de surestimation des investissements prévisionnels pris en compte dans la base d'actifs régulés demeure pour la période tarifaire 2026-2027.

⁹ Banque de France, Projections macroéconomiques – 19 décembre 2025 ([lien](#)).

¹⁰ Banque de France, Projections macroéconomiques – 11 juin 2025 ([lien](#)).

¹¹ Voir point 172 de la décision n° 2025-092.

¹² Voir points 175 à 177 de la décision n° 2025-092.

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

86. 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 de ce 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.
87. 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.
88. Les analyses de l'Autorité s'agissant (i) du CMPC et (ii) du ROCE sont présentées ci-après.
- En ce qui concerne le CMPC
89. Comme indiqué au point 46, la société ADP a légèrement revu à la baisse son estimation du CMPC après impôts applicable à la période tarifaire 2026-2027, désormais évalué à 4,8 %. Cette valeur est légèrement inférieure à la moyenne de la fourchette qu'elle retient (5,0 %), comprise entre 4,4 % et 5,5 % après impôts.
90. Cette évolution résulte exclusivement de la prise en compte par la société ADP de la remarque formulée au point 186 de la décision n° 2025-092 relative au coût de la dette. À ce titre, la société ADP a corrigé le calcul de la prime de dette, désormais comprise entre 0,50 % et 0,95 %.
91. En revanche, aucun autre paramètre du calcul n'a été modifié, notamment le bêta. La société ADP a ainsi maintenu un échantillon de comparables composé de quatre opérateurs (ADP, AENA¹³, Francfort et Zurich), tandis que l'Autorité retient un calcul fondé sur cinq aéroports comparables intégrant l'aéroport de Bologne, dont la prise en compte conduit à une diminution d'environ 20 points de base du niveau de CMPC. À cet égard, l'Autorité précise que, conformément à ses lignes directrices, elle n'écarte de son échantillon de régression pour le calcul du bêta que les aéroports comparables dont les actions sont insuffisamment liquides au regard d'une analyse de liquidité conduite selon quatre critères ou dont les données boursières sont de qualité insuffisante.
92. Dans sa décision n° 2025-092, l'Autorité a estimé que la valeur cible du CMPC du périmètre régulé de la société ADP, calculé en application de ses lignes directrices, s'établissait à 4,3 % après impôts, soit un niveau sensiblement inférieur à celui retenu par l'exploitant.
93. L'écart entre le niveau de CMPC retenu par la société ADP et celui déterminé par l'Autorité tient à la fois à la composition différente de l'échantillon d'aéroports comparables et à un positionnement distinct au sein de la fourchette de CMPC, l'Autorité retenant, au regard des facteurs de risques identifiés dans ses lignes directrices, un positionnement plus bas que celui privilégié par l'exploitant.

¹³ Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) est un groupe aéroportuaire espagnol, exploitant l'ensemble des grands aéroports commerciaux en Espagne, dont notamment Madrid-Barajas et Barcelone-El Prat.

94. Pour les mêmes raisons que celles exposées dans sa décision n° 2025-092, l'Autorité estime que le CMPC applicable au périmètre régulé de la société ADP s'établit à 4,3 % après impôts dans le cadre de la présente procédure d'homologation annuelle pour la période tarifaire 2026-2027. Elle considère que le niveau de 4,8 % retenu par la société ADP demeure surestimé au regard de l'application de ses lignes directrices au cas d'espèce.

95. À cet égard, et dans la perspective de l'élaboration du CRE couvrant la période 2027-2034, l'Autorité précise que le CMPC applicable au périmètre régulé de la société ADP dans le cadre d'un contrat de régulation économique pluriannuel d'une durée de huit ans s'établirait, toutes choses égales par ailleurs, à un niveau plus élevé que l'estimation ressortant du point 94. En effet, au regard des facteurs pris en compte dans l'analyse qualitative exposée dans les lignes directrices susmentionnées, la mise en œuvre d'un contrat de régulation économique pluriannuel, pour une durée maximale de cinq ans dans le cadre régulatoire de droit commun, avec un transfert de risque plus significatif vers l'exploitant, conduit à positionner le CMPC applicable au périmètre régulé de l'aéroport dans la partie haute de la fourchette estimée, tandis qu'une homologation annuelle, comme en l'espèce, justifie, à l'inverse, un positionnement proche de la borne basse de cette fourchette¹⁴.

96. Il convient enfin de relever que les taux de CMPC estimés respectivement par la société ADP et par l'Autorité l'ont été sur la base d'un taux d'impôt ne tenant pas compte de la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises, telle que prévue dans la loi de finances pour 2026, adoptée à la suite de l'engagement de la responsabilité du Gouvernement devant l'Assemblée nationale¹⁵.

- En ce qui concerne le ROCE

97. Comme indiqué au point 45, la société ADP évalue le ROCE du périmètre régulé applicable à la période tarifaire 2026-2027 à + [3,5 – 4,5] %.

98. L'Autorité considère que cette évaluation ne reflète pas le niveau réel de rentabilité attendu du périmètre régulé. Cette appréciation repose sur un ensemble d'éléments concordants, déjà identifiés dans la décision n° 2025-092, tenant, d'une part, aux modalités d'allocation des produits, des actifs et des charges, d'autre part, aux hypothèses et prévisions financières sous-jacentes à la proposition tarifaire.

99. Les ajustements opérés par la société ADP dans le cadre de cette seconde saisine présentent un caractère limité et ne sont pas de nature à corriger les biais précédemment relevés, ni à remettre en cause les analyses retenues par l'Autorité, faute d'éléments nouveaux produits par l'exploitant en ce sens. En particulier, persistent un écart d'environ +[0,5 – 1] point lié aux modalités d'allocation comptable ainsi qu'un écart d'environ +[0,2 – 0,5] point résultant des prévisions financières retenues.

¹⁴ Les lignes directrices précisent ainsi (§66) que « Le principal facteur considéré par l'Autorité pour apprécier plus finement le positionnement du CMPC est un facteur lié au cadre de régulation, à savoir le niveau de rigidité du plafonnement des tarifs, compte tenu de l'impact potentiellement important de ce paramètre sur les variations du profit. ». Elles décrivent ce facteur dans les termes suivants : « L'Autorité retient une analyse pour classer la rigidité du plafonnement des tarifs dans le cadre du régime de régulation en vigueur, de « très flexible » (révisions annuelles) à « très strict » (périodes de cinq ans sans possibilité d'ajustement). Plus le niveau de rigidité du plafonnement des tarifs est strict (flexible), plus les gestionnaires d'aérodromes sont exposés à un risque élevé (faible) et peuvent prétendre à un niveau de CMPC en haut (bas) de fourchette. »

¹⁵ Le projet de loi de finances pour 2026 a été considéré comme définitivement adopté le 2 février 2026, à l'issue de la mise en œuvre de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

100. Il en résulte que le ROCE du périmètre régulé, tel qu'annoncé par l'exploitant à [3,5 – 4,5] % pour la période 2026-2027, demeure sous-estimé et que le ROCE prévisionnel effectif du périmètre régulé, tel qu'estimé par l'Autorité, s'établit *a minima* à environ [4,5 – 5,5] %, ce taux de rentabilité excédant ainsi le niveau du CMPC du même périmètre, établi à 4,3 % en application des lignes directrices définies dans la décision n° 2023-052.
101. En conséquence, l'Autorité considère que la proposition tarifaire de la société ADP ne satisfait pas au critère de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé posé à l'article L. 6327-2 du code des transports.
102. Enfin, les taux de ROCE estimés respectivement par la société ADP et par l'Autorité l'ont été sur la base d'un taux d'impôt ne tenant pas compte de la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises, telle que prévue dans la loi de finances pour 2026. À cet égard, l'Autorité précise, au surplus, que, si cette prise en compte réduirait l'écart entre ROCE et CMPC, elle ne serait pas de nature à remettre en cause la conclusion exposée au point 101.

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

103. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité veille à ce que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus. Dans sa proposition tarifaire, la société ADP estime le taux de couverture des services publics aéroportuaires à [90 – 100] %¹⁶ pour la période tarifaire 2026-2027.
104. L'Autorité relève que cette estimation repose sur des hypothèses qui demeurent affectées d'incertitudes, déjà mises en évidence dans sa décision n° 2025-092, relatives notamment :
- aux modalités d'allocation des charges et des actifs entre périmètres ;
 - à la fiabilité des prévisions retenues au regard des écarts constatés entre prévisions et réalisations sur les exercices récents ;
 - à l'absence d'analyses de sensibilité fondées sur le CMPC tel qu'estimé par l'Autorité.
105. Dans ces conditions, l'Autorité ne peut écarter le risque que le produit global des redevances excède le coût des services rendus. Elle invite donc à nouveau l'exploitant à lever au plus tôt ces sources d'incertitude.

¹⁶ Y compris la redevance d'assistance aux PHMR.

Décide

L'Autorité s'oppose aux tarifs des redevances aéroportuaires proposés par la société ADP pour les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027.

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

L'Autorité a adopté la présente décision le 10 février 2026.

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE
**RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS ADRESSÉES À LA SOCIÉTÉ ADP DANS LA PRÉSENTE
DÉCISION**

N°	Point	Recommandations	Acteur	Horizon
1	56	L'Autorité recommande à la société ADP d'approfondir ses échanges avec les usagers sur la méthodologie utilisée dans l'étude de coûts sous-jacente, en amont des prochaines réunions de la CoCoÉco, afin de pouvoir affiner l'écart vers lequel doit tendre la différenciation tarifaire de la redevance par passager.	ADP	Prochaines consultations
2	69	L'Autorité réitère sa recommandation à la société ADP de se rapprocher, à brève échéance, de ses usagers afin de poursuivre les travaux engagés, conformément à l'engagement pris par ses représentants lors de leur audition, et de sécuriser ainsi le processus d'élaboration du CRE.	ADP	À court terme