

Décision n° 2026-045 du 18 mai 2026

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2026

L'essentiel

Par la présente décision, l'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac (la « société ADBM ») pour la période tarifaire allant du 1^{er} août 2026 au 31 juillet 2027, dont elle a été saisie par la société ADBM le 30 mars 2026.

Hors redevances d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (« PHMR »), d'atterrissage et de stationnement, les tarifs augmenteront de + 5 % au 1^{er} août 2026 par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.

La société ADBM a associé l'augmentation du tarif de la redevance d'atterrissage de + 3,1 % à (i) un gel du tarif de la redevance de stationnement et (ii) à une réduction de la franchise de la redevance de stationnement, qui passe d'une heure à 45 minutes.

La hausse de + 26 % de la redevance d'assistance aux PHMR résulte essentiellement de la hausse du taux de prise en charge des passagers PHMR. La société ADBM introduit également une « *différenciation tarifaire* » qui vise à améliorer le taux de pré-notification des besoins par les transporteurs afin d'améliorer l'organisation du service. Cette mesure a fait l'objet d'une attention particulière de l'Autorité, qui recommande à la société ADBM de mettre en place un suivi du dispositif afin d'en analyser l'impact.

Ces évolutions tarifaires interviennent dans un contexte particulier marqué par (i) une reprise du trafic sur la plateforme, qui présente cependant un trafic prévisionnel sur la période 2026-2027 inférieur au trafic de la période 2023-2024, et (ii) une hausse significative des dépenses d'investissements visant notamment à moderniser l'infrastructure.

La majorité des évolutions proposées dans cette proposition tarifaire n'ont pas suscité d'opposition de la part des usagers, ni de leurs représentants, au vu des votes exprimés lors de la CoCoÉco.

Au-delà des éléments visés plus haut, l'Autorité formule plusieurs autres observations à l'attention de la société ADBM, récapitulées à l'annexe 2, sur (i) le suivi des améliorations de la qualité de service attendu des investissements réalisés ainsi que (ii) les faiblesses identifiées dans le système d'allocation des produits, des actifs et des charges vis-à-vis des principes fixés par l'Autorité dans sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022.

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 30 mars 2026 d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} août 2026 au 31 juillet 2027 par la société ADBM (ci-après la « société ADBM »), le dossier ayant été déclaré recevable à la même date ;

Vu le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 26 février 1981 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises sur les aéroports de France métropolitaine et d'outre-mer ;

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

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

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

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

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

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

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

Vu la décision n° 2024-087 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 1er avril 2025 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2025-047 du 27 mai 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2025 ;

Vu l'avis rendu par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (ci-après « DGCCRF ») le 22 avril 2026 sur la proposition tarifaire des services publics aéroportuaires de l'aéroport Bordeaux-Mérignac à compter du 1er août 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 ADBM, le 15 avril 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 18 mai 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte	5
1.1. Faits et procédure	5
1.1.1. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac	5
1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1 ^{er} août 2026 au 31 juillet 2027	5
1.2. Cadre juridique applicable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires.....	6
1.2.1. Le droit de l'Union européenne.....	6
1.2.2. Le droit national.....	7
1.3. La période tarifaire antérieure.....	10
1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1 ^{er} août 2026 au 31 juillet 2027 ...	10
1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire	11
1.4.2. En ce qui concerne l'évolution des tarifs des redevances.....	11
1.4.3. En ce qui concerne les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé envisagés.....	11
2. Analyse	12
2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers.....	12
2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation	12
2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation	12
2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires	14
2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire	14
2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires.....	15
2.2.3. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances.....	16
2.2.4. En ce qui concerne la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.....	17
2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR.....	25
2.3.1. Sur le niveau de la redevance PHMR	25
2.3.2. Sur l'introduction d'une « différenciation tarifaire » selon le taux de pré-notification.....	27
DÉCIDE	28
Annexe 1 - Présentation des votes ayant eu lieu au cours de la COCOÉCO	29
Annexe 2 – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis	31

1. Contexte

1.1. Faits et procédure

1.1.1. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

1. La société ADBM assure l'exploitation, la maintenance, la gestion et le développement de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec l'État français, jusqu'en 2037.
2. La société ADBM est une société anonyme dont le capital est détenu à 60 % par l'État, à 25 % par la Chambre de commerce et d'industrie Bordeaux Gironde et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Nouvelle-Aquitaine, le département de la Gironde, Bordeaux Métropole, la ville de Bordeaux et la ville de Mérignac).
3. En 2025, l'aéroport de Bordeaux-Mérignac a accueilli 5,9 millions de passagers, en baisse de 10,9 % par rapport à 2024.
4. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac comporte trois terminaux : le hall A, le hall B et une aérogare à services simplifiés dite « billi » (ci-après « aérogare billi »).

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

5. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire du 1^{er} août 2026 au 31 juillet 2027 par un dossier réceptionné au service de la procédure le lundi 30 mars 2026, qui a été déclaré recevable à la même date.
6. En application de l'article R. 6325-29 du code des transports, la société ADBM a rendu publique sa proposition tarifaire le 30 mars 2026.
7. Conformément au premier alinéa de l'article R. 6325-27 du même code, la société ADBM a notifié sa proposition tarifaire à la DGCCRF, laquelle a rendu, le 22 avril 2026, un avis favorable sur cette proposition, sous réserve de :

« 1. la conformité des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges, qui pourraient représenter un enjeu majeur dans le futur ;

2. l'absence de discrimination qui serait introduite par la modification de la durée de franchise de la redevance de stationnement ».

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

1.2.1. Le droit de l'Union européenne

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

8. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports de l'Union européenne. Elle s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité instituant la Communauté européenne¹, ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.
9. L'article 2, paragraphe 4, définit les redevances aéroportuaires comme « *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport, et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret* ».
10. En principe, les redevances aéroportuaires sont fixées par les entités gestionnaires d'aéroport après consultation des usagers d'aéroport et n'entraînent pas de discrimination entre les usagers, conformément au droit de l'Union européenne.
11. L'article 6 de la directive encadre la consultation des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport. Cette consultation doit être mise en place au moins une fois par an en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni. En vue de la consultation, l'entité gestionnaire fournit aux usagers d'aéroport ou à leurs représentants les informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par elle dans chaque aéroport, requises par l'article 7 de la directive.
12. En vertu de l'article 11 de la directive, les États membres désignent ou mettent en place une autorité indépendante qui constitue leur autorité de supervision indépendante nationale et qui est chargée (i) de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la directive et (ii) d'assumer, au minimum, les tâches assignées au titre de l'article 6, concernant notamment l'application du système de redevances aéroportuaires et le niveau de ces redevances. Ils garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens. Depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.
13. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres d'instituer une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont systématiquement déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

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

- b. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens
14. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 prévoit que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifique due aux personnes handicapées et à mobilité réduite (ci-après « PHMR »), percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.
15. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport, en coopération avec ses usagers, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un ou de toute autre entité appropriée. L'entité gestionnaire tient une comptabilité séparée respectivement pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux PHMR et pour ses autres activités. Elle met à la disposition des usagers de l'aéroport un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne cette assistance.
16. La Commission européenne a publié, le 4 octobre 2024, une communication intitulée « Application des orientations interprétatives sur le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ». Elle précise notamment les conditions dans lesquelles les usagers devraient être consultés lors de l'établissement ou de la révision de la redevance spécifique.
17. L'article 6 du règlement prévoit que le transporteur aérien ayant lui-même reçu une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol communique cette information à l'entité gestionnaire des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol. Dans tous les autres cas, il communique ces informations « *dès que possible* ».

1.2.2. Le droit national

a. Les redevances pour services rendus

18. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que les services publics aéroportuaires (SPA) rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément à l'article L. 410-2 du code de commerce.
19. Il précise également que « *le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. / Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. / Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aérodromes*

desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'État. / Les éléments financiers servant de base de calcul des tarifs des redevances prévues au présent article sont déterminés à partir des états financiers, le cas échéant prévisionnels, établis conformément aux règles comptables françaises ».

20. L'article R. 6325-1 du code des transports dispose que « *les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de services à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien* ».
21. Les articles R. 6325-3 et suivants du code des transports définissent les redevances concernées et les modalités de leurs éventuelles modulations.

b. Le périmètre régulé

22. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome.
23. L'article R. 6325-22 du code des transports renvoie à un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile le soin de fixer ce périmètre, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.
24. L'article 4 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé prévoit que le périmètre régulé de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac recouvre l'ensemble des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports.
25. En application de l'article 11 de l'arrêté précité, les profits dégagés par l'ensemble des activités de l'exploitant sont pris en compte pour la fixation des tarifs de redevances, à l'exception des activités d'assistance en escale, de certaines activités exercées par des entreprises liées au concessionnaire, des activités relevant de la taxe d'aéroport et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, des activités de production de carburants et d'hydrogène², des activités relatives aux énergies renouvelables³, et des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés. En application du même article, les profits sont calculés selon la méthode de détermination du résultat opérationnel définie à l'article 7 de l'arrêté précité.

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

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

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

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

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

d. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

29. Aux termes de l'article L. 6327-1 du code des transports, l'Autorité est compétente pour homologuer les tarifs des redevances pour services rendus mentionnées à l'article L. 6325-1 du même code et leurs modulations concernant « *les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les aérodromes faisant partie d'un système d'aérodromes au sens de l'article L. 6325-1 comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes* ».
30. L'Autorité dispose, conformément à l'article R. 6325-33 du code des transports, d'un délai de deux mois à compter de la réception de la notification pour s'opposer, le cas échéant, aux tarifs et modulations qui lui sont soumis. L'article R. 6325-34 du même code prévoit que l'exploitant d'aérodrome peut, dans le mois qui suit l'opposition de l'Autorité et sans nouvelle consultation des usagers, lui notifier de nouveaux tarifs et leurs éventuelles modulations. L'Autorité dispose alors d'un délai d'un mois pour s'opposer à ces tarifs. Si elle ne s'y oppose pas, ceux-ci sont réputés homologués et deviennent exécutoires, sous réserve de l'accomplissement des formalités de publication.

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

31. L'article L. 6327-2 du code des transports précise les missions de l'Autorité lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation des tarifs et de leurs modulations. Dans ce cadre, elle s'assure :
- « - *du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;*
 - *que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires ;*
 - *lorsqu'un contrat a été conclu en application de l'article L. 6325-2, du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat ;*

- en l'absence de contrat pris en application de l'article L. 6325-2, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre, que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée. »

32. Par une décision du 28 janvier 2021, le Conseil d'État a rappelé que les dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile, alors applicables, impliquaient, conformément aux objectifs de la directive 2009/12/CE précitée, l'intervention des usagers des aéroports, d'une part, et celle de l'Autorité, d'autre part, dans la détermination des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé par les exploitants aéroportuaires⁴.
33. À la suite de cette décision, l'article L. 6327-3-1 du code des transports, créé par la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances, a précisé que l'Autorité détermine les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé, par une décision publiée au *Journal officiel*.
34. Sur ce fondement, l'Autorité a publié sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports, laquelle s'accompagne de la décision n° 2022-025 du 31 mars 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n° 2022-024.
35. La décision n° 2022-024 s'applique aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-27 du code des transports, à compter du 1^{er} septembre 2022.

1.3. La période tarifaire antérieure

36. Les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur pour la période du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026 sont ceux homologués par la décision n° 2025-047 de l'Autorité susvisée.

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

37. La société ADBM a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1^{er} août 2026 au 31 juillet 2027 (ci-après « période tarifaire 2026-2027 »), qui a été établie sur la base des périmètres d'activités définis par l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé.
38. Les grilles tarifaires soumises à l'homologation de l'Autorité comprennent les redevances prévues aux articles R. 6325-4 et suivants du code des transports ainsi que la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux PHMR.

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

1.4.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

39. La société ADBM prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2026-2027, de supprimer la redevance pour l'usage des convertisseurs 50 Hertz et de réduire la plage de franchise de la redevance de stationnement d'une heure à 45 minutes. Les autres éléments de la structure tarifaire actuellement en vigueur sont reconduits sans modification.
40. S'agissant des modulations tarifaires, la société ADBM propose d'introduire une « *différenciation tarifaire* » relative à la redevance PHMR et de reconduire, en modifiant ses conditions d'application, la modulation acoustique applicable à la redevance d'atterrissage. Les autres modulations sont reconduites sans modification.

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

41. À l'exception des redevances de stationnement, d'atterrissage, PCA et 400 Hertz, la société ADBM propose une évolution homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 5 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.
42. La société ADBM propose en outre un gel du tarif de la redevance de stationnement couplé à une diminution de la franchise mentionnée au point 39 et une augmentation du tarif de la redevance d'atterrissage de 3,1%. Elle avance que le cumul de ces évolutions aurait un impact financier similaire à une hausse de 5% des tarifs de ces redevances.
43. S'agissant des redevances PCA et 400 Hertz, la société ADBM propose respectivement une baisse de - 38,5 % et une hausse de + 2,9 %.
44. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, comme mentionné au point 40 la société ADBM propose l'introduction d'une « *différenciation tarifaire* », qui engendre deux tarifs distincts. La hausse tarifaire proposée est de 20 centimes d'euros ou de 42 centimes d'euros, correspondant à des hausses respectives de + 26 % et + 54 %, selon le tarif appliqué.

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

45. Dans sa proposition tarifaire, la société ADBM prévoit un trafic de [5 – 10] millions de passagers pour la période tarifaire 2026-2027. Cela correspond à une hausse de + [2 – 4] % par rapport au trafic réalisé lors de la période tarifaire 2024-2025 (6,2 millions de passagers), mais à une baisse de - [2 – 4] % par rapport au trafic réalisé lors de la période tarifaire 2023-2024 (6,7 millions de passagers). Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire concernée, un niveau des produits des redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de 26,2 millions d'euros et, par ailleurs, un niveau des produits issus du périmètre non régulé contributif de 43,2 millions d'euros. Sur le périmètre régulé et pour la période tarifaire soumise à l'homologation, le taux de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE ») est estimé par la société ADBM à [2 – 4] % et le niveau du coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») à + 5 %.

2. Analyse

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

2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation

46. L'article R. 6325-18 du code des transports dispose qu' « *une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 6325-1 est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires. Elle s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome, lorsque celui-ci en est doté conformément aux dispositions de l'article R. 6325-54* ».
47. L'article R. 6325-61 du code des transports dispose que « *[l]a commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus prévues par l'article R. 6325-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome* ».
48. La société ADBM a réuni la CoCoÉco le 13 mars 2026. L'Autorité relève que les documents relatifs à l'ordre du jour ont été adressés à ses membres le 27 février 2026, c'est-à-dire un jour après la date limite requise pour assurer le strict respect de l'article 8, alinéa 1^{er}, de l'arrêté du 12 août 2025 susvisé.
49. Comme lors de l'exercice précédent, ce décalage n'a pas été relevé en CoCoÉco. Si, en l'espèce, il n'est pas de nature à affecter la procédure de consultation des usagers, l'Autorité appelle néanmoins l'attention de l'exploitant sur la nécessité de respecter strictement les délais encadrant la consultation des usagers⁵.
50. Quatorze votes ont eu lieu au cours de la séance du 13 mars 2026. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de douze des quatorze propositions. Le détail des votes est présenté dans l'annexe 1.
51. Il ressort du procès-verbal de la CoCoÉco du 13 mars 2026 que la commission n'a pas émis de vote séparé sur le programme d'investissements pour la période tarifaire 2026-2027. Si l'article R. 6325-61 du code des transports impose seulement que la commission émette un avis sur les programmes d'investissements, l'Autorité considère qu'en application de l'article D. 6325-73 du même code, les usagers disposant de « voix délibérative », un vote spécifique de la CoCoÉco sur le programme d'investissement correspondrait davantage à l'esprit de la réforme. Elle recommande ainsi à l'exploitant de séparer, à l'avenir, le vote des usagers sur le programme d'investissement du vote sur les évolutions tarifaires.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

52. L'article L. 6325-7 du code des transports dispose que « *[d]ans le cadre [des] consultations, les exploitants d'aérodromes transmettent aux usagers ou aux représentants d'usagers des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances et des informations permettant d'apprécier l'utilisation des infrastructures et des informations sur les programmes d'investissement* ».

⁵ Sur ce point, cf. la décision n° 2025-047 de l'Autorité susvisée, pt 47.

53. L'article R. 6325-23 du code des transports fixe une liste d'informations à porter à la connaissance des usagers dans le cadre des consultations préalables à la fixation de nouveaux tarifs. Cette liste mentionne :
- les éléments listés au second alinéa de l'article R. 6325-13 et à l'article R. 6325-16 du code des transports⁶ ;
 - des informations sur les résultats et les prévisions de trafic ;
 - des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances ;
 - des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement ;
 - des informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent.
54. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 12 août 2025 susvisé, doivent être fournis aux membres de la CoCoEco préalablement à la réunion de la commission. L'article 2, alinéa 4, c), de l'arrêté prévoit l'obligation pour l'exploitant de fournir aux membres de la CoCoEco le « *résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire et la qualité de service* ».
55. S'agissant des effets des investissements sur la qualité de service, l'Autorité relève que la société ADBM a explicitement associé l'investissement majeur concernant la création d'un bâtiment central à une amélioration de la qualité de service. Les documents transmis aux usagers de l'aéroport mentionnent notamment la simplification des procédures de sûreté et l'amélioration des conditions d'accueil et de travail comme finalités de ce projet reliant les halls A et B. Toutefois, l'Autorité constate que la société ADBM n'a pas formalisé explicitement les gains attendus en matière de qualité de service.
56. L'Autorité recommande en conséquence à la société ADBM d'élaborer, en concertation avec les usagers, un référentiel d'indicateurs de performance plus exhaustif permettant un suivi cohérent des effets attendus des investissements majeurs sur la qualité de service. Ce dispositif devrait intégrer, pour chaque investissement majeur, la définition *ex ante* d'indicateurs incluant leurs objectifs-cibles (notamment sur des thématiques tels que les scores de satisfaction passager ou sur les standards ou les niveaux de confort attendus) ainsi que les modalités de leur suivi *ex post*. L'utilisation de ces indicateurs, stables dans le temps, demeure en effet indispensable pour démontrer l'efficacité des investissements du programme et garantir que le rattrapage des standards de qualité annoncé sera durablement atteint et maintenu sur la plateforme.

⁶ Dès lors que l'exploitant prend en compte dans la détermination des tarifs des redevances des dépenses futures liées à la construction de certaines infrastructures ou installations, il communique aux usagers : l'opération, son coût prévisionnel, la programmation des travaux correspondants et l'échéance de la mise en service ainsi qu'une étude sur l'impact économique prévisionnel du dispositif tarifaire pour les usagers et pour l'aérodrome (article R. 6325-13 du code des transports). Lorsque l'exploitant prévoit d'introduire une modulation nouvelle ou d'apporter un changement substantiel à une modulation, il communique aux usagers l'objectif d'intérêt général recherché, la période d'application de la modulation, les indicateurs de suivi correspondant à cet objectif et l'impact prévisionnel des modulations sur les conditions d'usage de l'aérodrome (article R. 6325-16 du code des transports).

57. Sans préjudice de l'observation formulée au point 48 concernant le strict respect des délais de communication, il ressort des éléments du dossier que les membres de la CoCoÉco ont disposé de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

58. 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.
59. Sont en particulier exclues de son champ de contrôle, en application du I de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé et de l'article R. 6325-27 du code des transports, la taxe d'aéroport, les redevances relatives aux prestations d'assistance en escale et les redevances accessoires correspondant à des services de nature particulière qui ne sont rendus qu'à certains usagers et qui peuvent être fixées contractuellement entre le gestionnaire d'aéroport et les compagnies aériennes.

2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

a. Sur la suppression de la redevance 50 Hertz

60. La société ADBM propose de supprimer la redevance dite « 50 Hertz », compte tenu d'évolutions opérationnelles intervenues sur la plateforme. Dès lors que cette redevance ne correspond plus, selon les éléments transmis par l'exploitant, à un service effectivement rendu aux usagers dans les conditions prévues par la grille tarifaire, sa suppression n'appelle pas de remarque de la part de l'Autorité.

b. Sur la réduction de la franchise de la redevance de stationnement

61. La société ADBM propose de réduire la durée de franchise applicable à la redevance de stationnement, en la ramenant d'une heure à quarante-cinq minutes.
62. L'Autorité relève en premier lieu, que la proposition de l'exploitant est conforme à l'article 3 de l'arrêté du 22 juillet 1959 susvisé, qui laisse la possibilité aux exploitants de fixer un délai de franchise durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sur les aires de trafic sans acquitter la redevance de stationnement, ce délai étant compris entre quarante-cinq minutes et deux heures.
63. En deuxième lieu, la redevance de stationnement présente aujourd'hui un taux de couverture sensiblement inférieur à celui des autres redevances principales. La réduction de la franchise proposée conduirait, selon l'exploitant, à une hausse moyenne d'environ 16 % des recettes issues de la redevance de stationnement. L'Autorité relève que cette évolution s'inscrit dans une logique de réduction de la compensation entre différentes redevances, ce qui améliore la conformité aux principes généraux applicables aux redevances pour service rendu. La société ADBM indique en effet que l'augmentation des recettes de stationnement permise par l'accroissement du nombre de vol soumis à cette redevance s'accompagne d'une limitation de la hausse de la redevance d'atterrissage, afin de contenir l'évolution moyenne globale des redevances du périmètre des services publics aéroportuaires.

64. En troisième lieu, l'Autorité observe que la durée actuelle de franchise est susceptible de conduire à ce qu'une part significative de l'occupation des postes avions ne donne lieu à aucune contribution, alors même que ces infrastructures génèrent des coûts d'investissement, d'exploitation et de maintenance. La réduction de la franchise permet ainsi de mieux faire contribuer les usagers à proportion de l'usage effectif des infrastructures de stationnement, en élargissant le nombre de mouvements effectivement contributeurs. En outre, l'Autorité note que cette évolution pourrait contribuer à une meilleure utilisation des capacités disponibles en incitant les transporteurs à optimiser leurs temps de rotation et à limiter le temps d'occupation des postes avions, en particulier lors des périodes de pointe.
65. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité considère que la réduction de la durée de la franchise applicable à la redevance de stationnement est justifiée au regard des principes applicables aux redevances pour services rendus. Elle recommande toutefois à la société ADBM de procéder, au terme d'une année pleine d'application de cette mesure, à un bilan *ex post* permettant d'apprécier ses effets sur les durées effectives de stationnement, sur la répartition de la contribution entre usagers et sur le taux de couverture de la redevance de stationnement.

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

a. Modulations reconduites avec modification des conditions d'application

66. Comme évoqué en point 40, la société ADBM propose de modifier la modulation acoustique applicable à la redevance d'atterrissage. Cette évolution vise à renforcer les incitations tarifaires en faveur des aéronefs appartenant aux groupes acoustiques les moins bruyants et à accroître la pénalisation des aéronefs appartenant aux groupes acoustiques les plus bruyants.
67. L'Autorité relève que les données transmises par la société ADBM font apparaître une évolution favorable de la répartition des mouvements par groupe acoustique entre 2024 et 2025. La part des aéronefs relevant des groupes 1 à 3, correspondant aux aéronefs les plus bruyants, diminue, tandis que la part des aéronefs relevant des groupes 4 et 5 progresse. Cette évolution semble donc confirmer le caractère incitatif des modulations acoustiques mises en place.
68. L'Autorité relève en outre que les évolutions de taux proposées par la société ADBM s'inscrivent dans le cadre prévu par 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 ouverts à la circulation aérienne publique.
69. Au regard des éléments disponibles, l'Autorité considère que la modification de la modulation acoustique proposée par la société ADBM est justifiée par l'objectif d'amélioration des performances acoustiques de la flotte desservant l'aéroport de Bordeaux-Mérignac et qu'elle est conforme au cadre juridique applicable.
70. L'Autorité relève toutefois que les écarts proposés conduisent, pour certains groupes acoustiques, à des niveaux d'abattement ou de majoration significatifs par rapport au tarif de base. Si ces écarts n'apparaissent pas, en l'état, contrairement au cadre applicable, l'Autorité rappelle que les modulations tarifaires doivent conserver un caractère limité et proportionné à l'objectif poursuivi.

b. Modulations reconduites sans modification des conditions d'application

71. S'agissant de la modulation incitative de « fidélité », l'Autorité rappelle que, conformément à la recommandation formulée dans sa précédente décision d'homologation, la société ADBM devra transmettre, à l'occasion de sa prochaine demande d'homologation tarifaire, un bilan de l'application de cette modulation, portant notamment sur ses effets sur l'usage des infrastructures, sur la répartition des bénéficiaires et sur les accords commerciaux conclus avec les transporteurs aériens.

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

72. 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.
73. Comme exposé aux points 41 à 44, la société ADBM propose une hausse homogène des tarifs de la majorité des redevances aéroportuaires de + 5 %, à l'exception de la redevance de stationnement (gel tarifaire couplé à une évolution de la franchise), de la redevance d'atterrissage (+ 3,1 %), de la redevance PCA (- 38 %), de la redevance 400 Hertz (+ 2,9 %).
74. Dans sa décision du 31 décembre 2019, le Conseil d'État a précisé que la règle de la modération tarifaire « *a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs* »⁷. Ainsi, l'Autorité apprécie la modération tarifaire dans sa globalité, du seul point de vue des usagers⁸, au cas par cas, en tenant compte des circonstances de chaque espèce dans lesquelles elle est amenée à se prononcer, sous le contrôle du juge. Parmi les éléments à prendre en compte, figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers.
75. L'Autorité observe que l'évolution tarifaire proposée par la société ADBM intervient toujours dans un contexte d'augmentation significative des investissements visant à améliorer la qualité du service rendu aux usagers de l'aéroport – à commencer par les compagnies aériennes –, ainsi qu'aux usagers finaux de l'aéroport – les clients des compagnies. Ce programme d'investissements demeure largement supérieur aux niveaux d'investissements constatés précédemment. Pour la période 2026-2027, les travaux menés sur le bâtiment central de l'aéroport constituent la majorité des investissements et devraient permettre un rattrapage de la qualité de service offerte aux usagers. L'Autorité observe également que la majorité des usagers et de leurs représentants ne se sont pas opposés à la majorité des propositions d'évolution tarifaire au cours de la CoCoÉco.
76. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'évolution des tarifs proposée par la société ADBM est considérée comme modérée au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports.

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

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

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

a. Sur les hypothèses de trafic

77. La société ADBM anticipe un trafic commercial de [5 – 10] millions de passagers pour la période tarifaire 2026-2027 contre 6,0 millions de passagers lors de la dernière période tarifaire révolue 2024-2025 et 6,8 millions lors de la période tarifaire 2023-2024 avant le départ de la société Ryanair de la plateforme. L'Autorité constate que les prévisions de trafic pour l'année 2026 retenues par ADBM ont été établies en juin 2025, soit plus d'un an avant le début de la période tarifaire à venir.
78. L'Autorité note que la société ADBM anticipe un niveau de trafic en progression de + [6 – 8] % en 2026 par rapport à 2025, grâce à une reprise dynamique du trafic vers les destinations étrangères et malgré une baisse du trafic domestique. Au vu (i) du niveau de trafic réalisé au premier trimestre 2026, (ii) de l'offre programmée pour la saison été 2026 et (iii) des estimations de tendances de croissance par les grands organismes internationaux (ACI Europe et Eurocontrol), l'Autorité juge les prévisions de trafic de la société ADBM basses mais crédibles pour l'année 2026.
79. L'Autorité relève par ailleurs que la société ADBM anticipe une croissance du trafic annuel de + [6 – 8] % en 2027, qui atteindrait alors un niveau proche de celui atteint en 2024, avant le départ de Ryanair (- [0 – 2] %). Elle estime que la croissance de l'activité attendue par la société ADBM en 2027 apparaît crédible au regard (i) de la structure du trafic constatée en 2025 et au premier trimestre 2026 et (ii) des tendances et prévisions de croissance prévues par les grands organismes internationaux.
80. L'Autorité note toutefois que les perspectives de croissance restent sujettes aux événements géopolitiques incertains, notamment dans le golfe Persique. Le niveau de fréquentation de l'aéroport de Bordeaux pourrait être affecté (i) par la baisse de trafic vers le Moyen-Orient (via les hubs), (ii) par la hausse des prix du transport aérien et (iii) par le ralentissement de l'activité économique.
81. Les prévisions de trafic de la société ADBM apparaissant crédibles pour l'année 2026 et cohérentes avec la dynamique de reprise et les tendances du secteur pour l'année 2027, le volume de trafic attendu sur la période tarifaire 2026-2027 par la société ADBM apparaît acceptable.

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

82. L'allocation analytique des produits, des actifs et des charges entre les différentes activités d'un aéroport constitue un exercice central dans la régulation compte tenu de l'imbrication d'activités régulées et non régulées au sein d'une même entité. Elle est ainsi nécessaire à l'appréciation du respect des principes de juste rémunération des capitaux investis – par la comparaison du taux de retour sur les capitaux engagés (ROCE) et du coût moyen pondéré du capital (CMPC) – et de proportionnalité du produit global des redevances au coût des services rendus.

83. Les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 de l'Autorité susvisées prévoient une application de leurs dispositions aux comptes des exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2023 et, partant, aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité à compter du 1^{er} septembre 2022. Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 étant cependant susceptible d'exiger l'engagement de travaux requérant un délai conséquent, la section 5 de la décision n° 2022-025 prévoit des dispositions transitoires acceptant notamment, à titre exceptionnel et dûment justifié par l'exploitant, le maintien de règles d'allocation existantes, jusqu'au 31 décembre 2025.
84. Dans sa décision n° 2025-047 du 27 mai 2025, l'Autorité avait estimé acceptable le maintien des règles d'allocation existantes pour la période tarifaire 2025-2026 dans le cadre de la période transitoire prévue à la section 5 de sa décision n° 2022-025.
85. À cet égard, l'Autorité avait demandé à la société ADBM d'intensifier les travaux engagés afin d'assurer la pleine conformité des règles d'allocation aux principes qu'elle a posés, en vue de la prochaine demande d'homologation tarifaire, nécessairement postérieure à l'échéance qu'elle avait fixée. Elle avait également précisé que les éléments transmis à l'appui de la demande alors examinée devaient être approfondis et que les justifications devaient reposer sur des preuves objectivables, présentées de manière structurée dans la documentation associée.
86. En particulier, l'Autorité avait invité la société ADBM à intégrer, dans la documentation relative aux règles d'allocation des produits, des actifs et des charges, une démonstration explicite de leur conformité à chacun des huit principes énoncés dans sa décision n° 2022-024. Elle recommandait en outre de renforcer la qualité des documents transmis aux usagers afin de garantir leur information effective, en veillant à communiquer, à tout le moins, les informations mentionnées aux points 37 et 45 de la décision n° 2022-025, lesquelles concourent également à étayer la démonstration de conformité précitée.
87. Pour répondre à ces demandes et recommandations et atteindre la pleine conformité des règles à l'issue de la période transitoire, la société ADBM a engagé des travaux portant sur son dispositif de comptabilité analytique.
88. La société ADBM a notamment fait réaliser par son commissaire aux comptes une mission d'évaluation de son dispositif de comptabilité analytique. L'Autorité constate que cette mission a davantage porté sur les processus de gestion de production de comptabilité analytique que sur l'analyse des règles d'allocation comptable et de leur conformité aux principes de l'Autorité. Néanmoins, les préconisations formulées par l'auditeur à la suite de son diagnostic, qui portent principalement sur des aspects techniques et méthodologiques, sont de nature à contribuer au renforcement de la conformité du dispositif d'allocation comptable aux principes d'auditabilité, de réconciliation, d'homogénéité et de stabilité dans le temps énoncés par l'Autorité. La mise en œuvre du plan d'action faisant suite à ce diagnostic a notamment conduit à la production d'un mémoire descriptif de la procédure de comptabilité analytique, qui a contribué à enrichir la documentation relative au dispositif d'allocation comptable transmise par la société ADBM aux usagers dans le cadre de la CoCoÉco du 13 mars 2026.
89. L'Autorité relève ainsi que cette nouvelle documentation apporte une amélioration de la qualité des informations transmises aux usagers concernant l'allocation des actifs, produits et charges, tant en ce qui concerne le niveau de détail des informations communiquées sur le système d'allocation analytique que la justification de la conformité des règles d'allocation aux principes définis par l'Autorité.

90. Par ailleurs, dans la continuité des ateliers de concertation avec les usagers des 14 avril et le 19 mai 2025, la société ADBM a également organisé une visite de l'aéroport destinée à poursuivre les échanges avec les usagers sur son dispositif de comptabilité analytique, en particulier concernant l'allocation des surfaces en aérogare. L'ensemble de ces échanges a conduit à l'évolution de deux règles d'allocation du dispositif analytique :
- (i) concernant les voiries desservant les aérogares et les parkings, la société ADBM a proposé de modifier, à compter de l'élaboration des comptes relatifs à l'exercice 2024, les modalités d'allocation applicables. Jusqu'alors réparties à hauteur de 50 % sur l'activité parking et de 50 % sur l'activité passager, les charges correspondantes sont désormais allouées au moyen d'un inducteur fondé sur le chiffre d'affaires des activités passager, parking et commerces. Bien qu'un tel inducteur relève, comme rappelé au point 26 de la décision n°2022-025 de l'Autorité⁹, d'une logique de dernier recours, qui n'a vocation à être retenue qu'en l'absence de clé pertinente et non discriminatoire permettant de mesurer directement la consommation de ressources ou l'utilisation des infrastructures, cette évolution conduit néanmoins à retenir une clé davantage corrélée à l'activité économique des différents usages concernés. Elle apparaît, à ce titre, de nature à améliorer le respect du principe de pertinence ;
 - (ii) concernant les surfaces en aérogare, la société ADBM propose de faire évoluer les modalités d'allocation applicables à partir de l'élaboration des comptes relatifs à l'exercice 2025 en introduisant une notion de surfaces communes : les surfaces de circulation, jusqu'alors majoritairement allouées au périmètre régulé, seront désormais réparties proportionnellement aux surfaces allouées directement aux différentes activités, ce qui améliore le respect du principe de pertinence.
91. Si ces différentes évolutions contribuent à renforcer la conformité du système d'allocation comptable aux principes définis par l'Autorité, celle-ci constate néanmoins que certaines faiblesses persistent dans la démonstration de conformité du dispositif.
92. En premier lieu, s'agissant de la documentation relative à l'allocation comptable transmise aux usagers dans le cadre de la dernière CoCoÉco, l'Autorité relève que, malgré les améliorations apportées, celle-ci ne répond pas en totalité aux exigences énoncées aux points 37 et 45 de la décision n° 2022-025. Néanmoins, au cours de l'instruction, l'exploitant a transmis à l'Autorité des éléments complémentaires permettant de répondre à ces exigences. L'Autorité invite, en conséquence, la société ADBM à poursuivre les travaux engagés afin d'enrichir la documentation à destination des usagers des informations prévues aux points 37 et 45 de la décision n° 2022-025 afin d'atteindre la pleine conformité au principe de transparence.

⁹ Point 26 de la décision n°2022-025 : « Seuls les éléments pour lesquels aucune clé pertinente et non discriminatoire capable de mesurer la consommation de ressources ou l'utilisation des infrastructures n'a été identifiée seront alloués selon une clé de type EPMU (Equi-Proportionate Mark-Up) ou une clé au chiffre d'affaires des activités concernées. Cette clé, qui répartit les charges résiduelles sur la base des charges déjà allouées, est une clé de dernier recours. Des alternatives à la clé EPMU doivent être recherchées autant que possible pour permettre une allocation plus directe et pertinente ».

93. En second lieu, s'agissant de l'allocation des frais de structure, l'Autorité constate que la société ADBM applique des modalités d'allocation différentes selon les activités concernées. Pour les activités financées par la taxe d'aéroport, l'exploitant affecte forfaitairement un montant de frais de structure à ces activités, puis répartit les frais de structure résiduels entre les différents périmètres au prorata des charges. Cette méthode n'est pas conforme aux principes d'homogénéité, de non-discrimination et de pertinence.
94. En troisième lieu, s'agissant de l'allocation des surfaces en aérogare, l'Autorité relève que les surfaces dédiées aux postes d'inspection-filtrage sont affectées à l'activité passager, alors que celles-ci relèveraient davantage des activités de sûreté-sécurité. Cette règle d'allocation apparaît contraire aux principes de pertinence et d'homogénéité, lesquels exigent que les règles d'allocation reposent sur des critères reflétant au mieux la réalité économique et les modalités d'utilisation des ressources concernées et qu'elles s'appliquent de façon homogène entre périmètres d'activités.
95. Au cas particulier de cette proposition tarifaire, l'Autorité estime cependant que les limites soulevées aux points précédents sont sans incidence significative sur le respect des principes de juste rémunération et de proportionnalité des redevances aux coûts des services rendus, compte tenu, d'une part, du système de caisse aménagée avec un reversement de 100 % du profit du périmètre non régulé contributif, en l'absence de contrat de régulation économique, d'autre part, des niveaux de ROCE et de CMPC analysés aux points 107 et suivants du présent avis.
96. En effet, comme l'Autorité l'avait indiqué dans sa décision n° 2022-025 du 31 mars 2022 susvisée, « *les enjeux de l'exercice d'allocation sont plus forts pour les aéroports en caisse double ou aménagée qu'ils ne le sont pour les aéroports en caisse unique* » (§ 9). Dans le cas particulier, le reversement à 100% du profit en provenance du périmètre non régulé contributif apparente le cas de la société ADBM à celui d'une caisse unique. Néanmoins, quel que soit le système de caisse applicable à l'aéroport, la conformité des règles d'allocation aux principes qu'elle a définis doit être assurée, en particulier si la société ADBM devait s'engager dans un CRE.
97. L'Autorité demande ainsi à la société ADBM de pallier les faiblesses identifiées aux points 92 à 94 d'ici à la prochaine procédure d'homologation afin d'assurer la pleine conformité de ses règles aux principes fixés par l'Autorité.

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

98. Au cours de l'instruction, la société ADBM a transmis des éléments justificatifs en ce qui concerne ses prévisions de produits, d'actifs et de charges pour la période tarifaire soumise à l'homologation, notamment un rapprochement entre les projections tarifaires et les dernières données comptables. Ces dernières appellent plusieurs remarques de la part de l'Autorité, présentées ci-après.
99. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les produits, ces derniers sont en hausse de +5 % aux bornes du périmètre régulé pour la période tarifaire 2026-2027 en comparaison de la période tarifaire 2024-2025. Cette augmentation est essentiellement portée par la croissance des produits extra-aéronautique qui bénéficient de la hausse du trafic passager. L'Autorité s'est assurée, par la réalisation de tests de sensibilité, qu'un trafic plus élevé que celui résultant de la trajectoire retenue par la société ADBM, ne conduirait pas le niveau du ROCE à dépasser le niveau du CMPC calculé par l'Autorité.

100. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les actifs, l'Autorité a relevé, à plusieurs reprises, une surestimation de la base d'actifs régulés engendrée par le report d'investissements prévus au cours des précédentes demandes d'homologation tarifaire¹⁰. Pour rappel, la surestimation des investissements sur une période tarifaire tend à (i) sous-estimer le résultat opérationnel (surestimation des dotations aux amortissements) tout en (ii) surestimant la base d'actifs régulés (ci-après « BAR ») (surestimation de la valeur nette comptable des biens de la société), ces deux effets se renforçant pour conduire à sous-estimer le niveau du ROCE. En l'espèce, sur la base des résultats annuels de 2025 fournis par la société ADBM, l'Autorité constate un nouveau report significatif des investissements, les investissements réalisés étant inférieurs de 42 % à la prévision fournie lors de la précédente demande d'homologation. L'Autorité comprend toutefois que cette situation est liée au contexte spécifique de la société ADBM, qui a lancé un programme d'investissement très ambitieux ayant nécessité le recours à un financement externe important (170 M€), dont le bouclage a été retardé en raison, notamment, de complexités contractuelles dues à la nature de certains biens, objets du programme d'investissement, qui présentent une durée de vie supérieure à la durée résiduelle du contrat de concession¹¹ de la société ADBM.
101. Depuis la précédente demande d'homologation tarifaire, la société ADBM a finalisé le bouclage du financement de son programme d'investissement (247 M€ sur la période 2026-2030, dont 72 M€ en 2026 et 60 M€ en 2027) auprès d'un groupe de prêteurs. Au cours de ce bouclage, un audit externe (à destination des prêteurs) du programme d'investissement d'ADBM a été réalisé afin d'en analyser la fiabilité et d'identifier ses éventuelles fragilités qui pourraient entraîner des reports ou des annulations d'investissements. En sus, la société ADBM a fourni à l'Autorité ainsi qu'aux usagers de l'aéroport des éléments justificatifs et quantitatifs de son programme d'investissement, en identifiant les investissements présentant un caractère obligatoire et les investissements pouvant être reportés. En tout état de cause, l'Autorité s'est assurée, par la réalisation de tests de sensibilité, que l'éventuel report des investissements identifiés par la société ADBM ou par l'audit externe comme susceptibles d'être reportés ne conduirait pas le niveau du ROCE à dépasser le niveau du CMPC calculé par l'Autorité.
102. L'Autorité continuera de prêter une attention particulière, lors des prochaines demandes d'homologation, aux éventuels écarts entre les investissements réalisés par l'exploitant et ses prévisions établies dans le cadre de l'élaboration des tarifs, compte tenu de l'importance du programme d'investissement de la société ADBM et en l'absence de contrat de régulation économique permettant d'ajuster les tarifs aux réalisations. En particulier, elle veillera à la cohérence entre les informations et les engagements, relatifs aux investissements, fournis par la société ADBM à ses prêteurs et ceux fournis à l'Autorité ainsi qu'aux usagers de l'aéroport.
103. Au regard (i) de l'ampleur des investissements prévisionnels de la société ADBM, (ii) du caractère pluriannuel de certains investissements et (iii) afin de faciliter le rapprochement entre l'évolution des investissements et l'évolution des dotations aux amortissements, l'Autorité recommande à la société ADBM de distinguer, pour chaque année, les investissements correspondant à des biens dont la mise en service est prévue au cours de l'année et ceux correspondant à des biens dont la mise en service est prévue ultérieurement.

¹⁰ Décision n° 2025-047 portant sur l'homologation des tarifs sur la période 2025-2026, décision n° 2024-40 portant sur l'homologation des tarifs sur la période 2024-2025 et décision n° 2023-025 portant sur l'homologation des tarifs sur la période 2023-2024.

¹¹ L'échéance normale du contrat de concession de la société ADBM est fixée au 31 décembre 2037.

104. Au titre des prévisions établies en ce qui concerne les charges, l'Autorité note une progression significative (+ 18 % sur la période tarifaire 2026-2027 par rapport à la période tarifaire 2024-2025), qui est principalement portée par les dotations aux amortissements et provisions (+ 88 % sur la période tarifaire 2026-2027 par rapport à la période tarifaire 2024-2025). L'évolution des charges – hors dotations aux amortissements et provisions – (qui représentent 77 % de l'ensemble des charges pour la période tarifaire 2026-2027) est de + 6 %.
105. En premier lieu, la forte hausse des dotations aux amortissements et provisions s'explique en partie par le programme d'investissements mentionné au point 101.
106. En second lieu, la hausse des charges – hors dotations aux amortissements et provisions – est également la conséquence de l'augmentation des charges de personnel (qui représentent 44 % de l'ensemble des charges – hors dotations aux amortissements et provisions – pour la période tarifaire 2026-2027), en lien avec la croissance des effectifs¹² ; pour le reste, la société ADBM prévoit notamment une légère diminution du niveau des charges externes (qui représentent 49 % de l'ensemble des charges – hors dotations aux amortissements et provisions – pour la période tarifaire 2026-2027).

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

107. Aux termes de l'article L. 6327-2 du code des transports, l'Autorité s'assure, en l'absence de contrat conclu en application de l'article L. 6325-2 du même code, que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du CMPC calculé sur ce périmètre. La vérification que les capitaux investis sur le périmètre d'activités régulé bénéficient d'une « juste rémunération » conduit à s'assurer qu'ils ne bénéficient pas d'une rémunération excessive eu égard aux attentes du marché, compte tenu des risques spécifiques à l'activité, tel que cela ressort du calcul du CMPC sur le périmètre régulé.
108. Cette « juste rémunération » de l'exploitant est satisfaite dès lors que la rentabilité aux bornes du périmètre régulé, mesurée par le ROCE, n'excède pas le CMPC estimé aux bornes de ce même périmètre.
109. Les analyses de l'Autorité s'agissant (i) du CMPC et (ii) du ROCE sont présentées ci-après.
- Sur le CMPC
110. Comme indiqué au point 45, la société ADBM a procédé à sa propre estimation du CMPC après impôt du périmètre régulé applicable à la période tarifaire faisant l'objet de l'homologation, laquelle s'établit à 5,0 % après impôt.

¹² Les effectifs exprimés en effectif temps plein sont en hausse de 6 % entre le réalisé 2024 et le réalisé 2025, de 15 % entre le réalisé 2025 et le prévisionnel 2026 et de 2 % entre le prévisionnel 2026 et le prévisionnel 2027.

111. L'Autorité relève que la méthode de calcul retenue par la société ADBM se rapproche désormais des lignes directrices relatives à l'évaluation du CMPC des périmètres régulés aéroportuaires, telles qu'adoptées dans la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023, traduisant ainsi une amélioration par rapport à l'approche précédemment utilisée, bien que des écarts subsistent. D'une part, la société ADBM calcule une valeur unique de CMPC, alors que les lignes directrices préconisent d'estimer, dans un premier temps, une fourchette de valeurs, puis de procéder, dans un second temps, à une analyse qualitative complémentaire afin de déterminer la valeur cible au sein de cette fourchette. D'autre part, l'estimation du bêta s'écarte des recommandations de l'Autorité, tant en ce qui concerne la date de calcul que la source des données utilisées
112. En application de la décision n° 2023-052 susmentionnée, la fourchette de CMPC du périmètre régulé de la société ADBM estimée par l'Autorité est comprise entre 4,3 % et 5,2 % après impôt sur les sociétés.
113. Pour affiner le positionnement du CMPC dans la fourchette, l'Autorité a défini, dans ses lignes directrices, une approche qualitative par les risques basée sur un facteur principal lié au cadre de régulation, dont le poids est prépondérant dans le positionnement, et sur cinq facteurs secondaires. L'analyse de ces facteurs est la suivante :
- le facteur principal de l'analyse des risques, à savoir le niveau de rigidité du plafonnement des tarifs, justifie un positionnement proche du milieu de la fourchette ; et
 - les facteurs secondaires – diversité et dynamisme de l'environnement économique local, intensité concurrentielle dans le secteur de la mobilité, structure et équilibre de la base clientèle, part de compagnies à bas coûts et flexibilité des capacités d'adaptation – plaident en faveur d'un positionnement dans la partie supérieure de la fourchette.
114. Ainsi, un CMPC de 4,9 % après impôt reflète de manière équilibrée les différents éléments d'analyse des lignes directrices. En conséquence, le niveau de CMPC retenu par l'exploitant apparaît légèrement trop élevé au regard du résultat de leur application au cas spécifique de la détermination du CMPC du périmètre régulé de la société ADBM dans le cadre d'une homologation annuelle. Si la société ADBM a davantage intégré les recommandations des lignes directrices pour estimer le CMPC de la période tarifaire, l'Autorité invite, pour l'avenir, la société ADBM à mettre en conformité avec les lignes directrices les deux paramètres mentionnés au point 111, afin de sécuriser le calcul du coût moyen du capital retenu dans sa proposition tarifaire.
- Sur le ROCE
115. Comme mentionné au point 45, le ROCE estimé par la société ADBM pour la période tarifaire 2026-2027 est de [2 – 4] %. Ce faible niveau s'explique à la fois (i) par un niveau de trafic prévu sur 2026-2027 inférieur à celui constaté sur la période 2023-2024 comme mentionné au point 77, alors même que les charges d'exploitation progressent, compte tenu notamment de l'inflation et du programme d'investissement de la société ADBM, et (ii) par le volume d'investissement mentionné au point 101, qui vient augmenter la BAR.
116. L'Autorité a cependant pu observer, par le passé, des écarts entre le niveau du ROCE estimé au moment des demandes d'homologations tarifaires et le niveau de ROCE constaté. Tel est notamment le cas pour l'exercice 2025 où le ROCE réalisé ([8 – 10] %) est très supérieur à l'estimation du ROCE ([2 – 4] %) transmise à l'Autorité lors de la demande d'homologation relative à la période tarifaire 2025-2026.

117. À la demande de l'Autorité, la société ADBM a justifié cet écart entre le ROCE prévisionnel et le ROCE réel de l'exercice 2025 par un cumul de facteurs ponctuels, à savoir (i) une dégradation du trafic moins importante qu'anticipé lors de la précédente demande d'homologation tarifaire, (ii) le report d'investissements prévus sur l'exercice 2025 et (iii) l'enregistrement de reprises de provisions, ainsi que de dotations aux provisions dans une moindre mesure, difficilement prévisibles au moment de la demande d'homologation qui sont venues augmenter le résultat opérationnel.
118. Aussi l'Autorité encourage-t-elle la société ADBM à renforcer la robustesse de ses prévisions budgétaires qui servent de base à ses projections tarifaires lors de ses prochaines demandes d'homologation, afin de limiter les écarts entre les données prévisionnelles et les données réelles.
119. Au cours de l'instruction, la société ADBM a transmis des éléments justificatifs qui appellent plusieurs remarques sur la prise en compte, dans le calcul du ROCE, (i) du besoin en fonds de roulement¹³ (ci-après « BFR ») et (ii) des accords commerciaux.
120. En ce qui concerne le BFR, l'Autorité a relevé, au cours de l'instruction, que la société ADBM prévoyait une évolution de sa méthode d'affectation du BFR entre les différentes activités. En effet, dans le cadre de la présente demande d'homologation, elle a affecté le BFR en fonction du chiffre d'affaires de chaque activité concernée. Dans le cadre de sa prochaine clôture comptable, la société ADBM précise que le BFR sera désormais affecté à chaque activité en retenant des clés d'allocation spécifiques aux différentes composantes du BFR. L'Autorité prend acte de cette initiative qui devrait permettre une allocation plus pertinente. En tout état de cause, l'Autorité s'est assurée que l'application de cette nouvelle méthodologie, dans le cadre de l'homologation des tarifs pour la période 2026-2027, ne conduirait pas à un niveau du ROCE supérieur au niveau du CMPC calculé par l'Autorité.
121. D'autre part, s'agissant des accords commerciaux et de leur impact sur le niveau de ROCE, la société ADBM a indiqué que les éléments relatifs aux accords commerciaux conclus avec des compagnies aériennes en vue de développer le trafic n'avaient pas été explicitement exclus de l'estimation du ROCE.
122. Or, comme mentionné au point 27, l'article 7 de l'arrêté du 23 mai 2024 dispose que le résultat opérationnel ne doit contenir aucun « *élément relatif à des contrats conclus directement ou indirectement entre l'exploitant de l'aérodrome et des exploitants d'aéronefs en vue de développer les services aériens* ».
123. L'Autorité considère que les « *éléments* » à exclure du calcul du résultat opérationnel conformément aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté susmentionné visent (i) la contrepartie financière due au titre de l'accord et (ii) le profit extra-aéronautique lié au trafic supplémentaire généré par l'accord.
124. Au cours de l'instruction, la société ADBM a transmis une estimation du coût des accords ainsi que des niveaux de trafic générés par ces accords permettant d'équilibrer leur coût via les recettes extra-aéronautiques supplémentaires.

¹³ Le besoin en fonds de roulement est une des composantes du calcul de la BAR en application de l'article 8 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé

125. Au regard des éléments transmis, il résulte, dans le cadre de l'homologation des tarifs pour la période 2026-2027, que le retrait de l'ensemble des éléments relatifs à des accords commerciaux conclus par la société ADBM ne conduirait pas à un niveau du ROCE supérieur au niveau du CMPC calculé par l'Autorité.

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

126. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que des règles de comptabilité analytique de la société ADBM, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus. Il en résulte que la société ADBM respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus, avec un taux de couverture des services publics aéroportuaires estimé à 63,1 % pour la période tarifaire soumise à l'homologation à partir des données transmises par la société ADBM.

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

127. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 susvisé dispose que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifiée, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport. Cette redevance répond aux caractéristiques suivantes : elle doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée.

128. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans une décision du 31 décembre 2019¹⁴, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.

129. Comme mentionné aux points 40 et 44, la société ADBM propose une hausse du tarif de la redevance PHMR ainsi que la mise en place d'une « *différenciation tarifaire* » de la redevance en fonction du taux moyen de pré-notification moyen de chaque compagnie.

130. Tout d'abord, l'Autorité constate qu'au cours de la CoCoÉco du 13 mars 2026 la majorité des usagers s'est exprimée en faveur de la proposition tarifaire de la redevance PHMR et qu'aucun ne s'est opposé à la mise en place de la « *différenciation tarifaire* ».

131. Dans son analyse, l'Autorité a tout d'abord procédé à l'examen de la proposition de hausse tarifaire puis, dans un second temps, à l'étude de la mise en place de la « *différenciation tarifaire* ».

2.3.1. Sur le niveau de la redevance PHMR

132. Comme exposé au point 44, la société ADBM propose une hausse de 20 centimes d'euros et 42 centimes d'euros du tarif de la redevance d'assistance aux PHMR par rapport au tarif actuellement en vigueur, correspondant à des hausses de + 26 % et + 54 % du tarif.

¹⁴ CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.

133. La société ADBM a indiqué que le tarif unique de la redevance PHMR aurait été en hausse de 22 centimes d'euros, soit une croissance de + 28 %, en l'absence d'établissement d'une « *différenciation tarifaire* ». Selon les prévisions de l'exploitant, l'établissement de cette « *différenciation tarifaire* » est neutre en matière de recettes. L'Autorité a retenu cette hausse de + 28 % du tarif comme hausse de référence pour son analyse.

En ce qui concerne l'équivalence aux coûts de la redevance :

134. L'Autorité observe que cette évolution tarifaire intervient dans un contexte marqué par la hausse continue et importante du nombre d'interventions d'assistance PHMR au cours des derniers exercices. Cette hausse est supérieure à la croissance du trafic passager sur la plateforme, ce qui a pour conséquence d'augmenter le taux de prise en charge de l'assistance PHMR¹⁵.
135. L'Autorité relève que la hausse des charges associées à l'assistance PHMR est la résultante de la croissance du taux de prise en charge, qui accroît le nombre d'interventions sans que pour autant apparaisse un renchérissement des coûts unitaires de l'assistance.
136. En effet, il apparaît que le taux effectif de prise en charge PHMR pour l'année 2025 (0,92 %) s'est révélé supérieur à la prévision initiale (0,72 %), ce qui a eu pour conséquence un alourdissement des charges du service. Ainsi, la société ADBM constate un déficit sur cette activité alors que l'objectif de la précédente hausse tarifaire était d'atteindre l'équilibre financier.
137. Pour la période tarifaire 2026-2027, la société ADBM a retenu un taux de prise en charge de 0,98 %, hypothèse que l'exploitant a qualifiée de « *volontairement conservatrice* » au cours de l'instruction et qui n'appelle pas de remarque de l'Autorité. En tout état de cause, la société ADBM vise l'équilibre financier pour cette redevance sur la période tarifaire 2026-2027.

En ce qui concerne le caractère « raisonnable » du tarif de la redevance PHMR exigé par le règlement (CE) n° 1107/2006, tel qu'il résulte de l'augmentation proposée par la société ADBM :

138. Dans le silence du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé et comme formulé dans la décision n° 2024-087 susvisée, l'Autorité analyse le caractère « raisonnable » du montant de la redevance spécifique prévu à son article 8 au cas par cas, en prenant notamment en considération (i) le niveau de qualité de service associé au niveau tarifaire proposé, (ii) la prévisibilité pour les usagers du niveau tarifaire proposé et (iii) le niveau tarifaire d'aéroports comparables.
139. D'une part, en ce qui concerne le niveau de qualité de service de la prise en charge des PHMR, la société ADBM a indiqué, au cours de l'instruction, que la hausse tarifaire proposée vise à maintenir le niveau actuel de qualité de service, dans un contexte de plus forte sollicitation des services d'assistance.
140. D'autre part, en ce qui concerne la prévisibilité des tarifs pour les usagers, l'Autorité relève que la hausse proposée par l'exploitant fait suite à une hausse de + 16 % du tarif de la redevance PHMR au cours de la période tarifaire 2025-2026. L'exploitant poursuit ainsi sa politique de hausse tarifaire visant à assurer l'équilibre financier de la redevance PHMR dans un contexte de hausse structurelle des coûts de l'assistance et de déficit de la redevance.

¹⁵ Le taux d'assistance PHMR est calculé comme le nombre d'interventions PHMR rapporté au nombre total de passagers sur la plateforme.

141. Enfin, en ce qui concerne le niveau tarifaire, l'Autorité constate que le nouveau tarif proposé par la société ADBM reste dans la moyenne des plateformes aéroportuaires régionales françaises comparables.
142. Au regard de l'ensemble de ces éléments, le montant de la redevance PHMR proposé pour la période tarifaire 2026-2027 peut être considéré comme raisonnable au sens de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé.

2.3.2. Sur l'introduction d'une « différenciation tarifaire » selon le taux de pré-notification

143. La société ADBM propose d'introduire une « différenciation tarifaire » de la redevance d'assistance aux PHMR fondée sur le respect d'un délai de prévenance de 36 heures avant l'heure programmée du vol. Si le taux de notification préalable est supérieur ou égal à 65 %, le tarif est fixé à 0,98 €, s'il est inférieur à 65 %, le tarif est fixé à 1,20 €.
144. Le Conseil d'État admet un aménagement au principe d'égalité des usagers devant le service public – qui exige en principe que le tarif réclamé aux usagers se trouvant dans la même situation à l'égard du service rendu soit le même – lorsqu'une nécessité d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service commande cette mesure¹⁶. En outre, la différence de tarif en résultant doit être proportionnée à l'objectif poursuivi.
145. En l'espèce, les deux tarifs présentés par l'exploitant le sont dans des conditions transparentes et non discriminatoires. En outre, l'exploitant indique que ce mécanisme, introduit à la demande des usagers, vise à améliorer l'organisation du service d'assistance aux PHMR en favorisant l'anticipation des besoins. Il est, à ce titre, de nature à permettre un meilleur dimensionnement des ressources, une utilisation plus efficiente des infrastructures et une réduction des contraintes opérationnelles liées aux prises en charge tardives.
146. L'écart de tarifs en résultant apparaît proportionné dès lors que la société ADBM propose une majoration de 22,5 % en cas de non-atteinte du seuil de conformité, comparable à celui retenu par d'autres exploitants régulés. Par ailleurs, le surcoût susceptible d'être supporté par passager en cas d'application du tarif majoré reste limité à 22 centimes d'euro.
147. Dans ce contexte, l'Autorité recommande à l'exploitant de mettre en place un suivi du dispositif, notamment au regard de son impact sur les comportements des transporteurs, afin de justifier la proportionnalité de la « différenciation tarifaire », lors des prochains exercices tarifaires.
148. Au regard de l'ensemble de ces éléments, la redevance PHMR peut être homologuée.

¹⁶ CE Sect., 10 mai 1974, *Denoyez et Chorques*, n° 88032.

DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac, pour la période tarifaire du 1^{er} août 2026 au 31 juillet 2027, sont homologués.

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

L'Autorité a adopté la présente décision le 18 mai 2026.

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 1 - PRÉSENTATION DES VOTES AYANT EU LIEU AU COURS DE LA COCOÉCO

- i. Sur la hausse de la redevance par passager : trois membres se sont prononcés en faveur, deux représentants d'usagers s'y sont opposés et deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- ii. Sur la hausse de la redevance d'atterrissage : deux membres se sont prononcés en faveur, deux représentants d'usagers s'y sont opposés et trois représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus. Le vote du président, en faveur de la proposition, a été nécessaire pour départager la CoCoÉco ;
- iii. Sur la réduction de la franchise de 1h à 45 min de la redevance stationnement : aucun membre ne s'est prononcé en faveur, un représentant d'usagers s'y est opposé et six représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- iv. Sur la hausse de la redevance 400 Hertz : quatre membres se sont prononcés en faveur , deux représentants d'usagers s'y sont opposés et un représentant d'usagers s'est abstenu ;
- v. Sur la baisse de la redevance PCA : l'ensemble des membres de la CoCoÉco a voté en faveur ;
- vi. Sur la hausse de la redevance carburant : un membre s'est prononcé en faveur, deux représentants d'usagers s'y sont opposés et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- vii. Sur la hausse de la redevance PHMR : quatre membres se sont prononcés en faveur, deux représentants d'usagers s'y sont opposés et un représentant d'usagers s'est abstenu ;
- viii. Sur « l'introduction d'une différenciation suivant le taux de conformité de prévenance » de la redevance PHMR : l'ensemble des membres de la CoCoÉco s'est prononcé en faveur ;
- ix. Sur la hausse du prix des redevances domaniales : deux membres se sont prononcés en faveur et cinq représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- x. Sur la reconduction de la modulation horaire de la redevance d'atterrissage : cinq membres se sont prononcés en faveur pour et deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- xi. Sur la reconduction de la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage avec modification de ses conditions d'application : cinq membres se sont prononcés en faveur et deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- xii. Sur proposition relative à la reconduction des modulations visant à favoriser la création de lignes : trois membres se sont prononcés en faveur et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;
- xiii. Sur la proposition relative à la reconduction des modulations visant à favoriser l'accroissement du trafic : trois membres se sont prononcés en faveur et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus ;

- xiv. Sur la proposition relative à la reconduction de la modulation fidélité : quatre membres se sont prononcés en faveur et trois représentants d'usagers et d'organisations professionnelles se sont abstenus.

ANNEXE 2 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LA PRÉSENTE DÉCISION

N°	Point	Recommandations	Acteur	Horizon
1	56	Concernant les effets attendus des investissements majeurs sur la qualité de service, élaborer, en concertation avec les usagers, un référentiel d'indicateurs de performance plus exhaustif, permettant un suivi cohérent de ces effets.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
2	65	S'agissant de la réduction de la durée de la franchise de la redevance de stationnement, procéder, au terme d'une année pleine d'application de cette mesure, à un bilan <i>ex post</i> permettant d'apprécier ses effets sur les durées effectives de stationnement, sur la répartition de la contribution entre usagers et sur le taux de couverture de la redevance de stationnement.	Société ADBM	Au plus tard en 2028
3	97	Concernant l'allocation des produits, des actifs et des charges, pallier les faiblesses identifiées aux points 92 à 94 (relatives à la documentation transmise aux usagers, aux modalités d'allocation des frais de structure ainsi qu'à l'affectation des surfaces dédiées aux postes d'inspection-filtrage) d'ici à la prochaine procédure d'homologation afin d'assurer la pleine conformité de ses règles d'allocation aux principes fixés par l'Autorité.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
4	103	S'agissant du suivi des investissements, distinguer, pour chaque année, les investissements correspondant à des biens dont la mise en service est prévue au cours de l'année et ceux correspondant à des biens dont la mise en service est prévue ultérieurement.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
5	114	Concernant le calcul du CMPC, mettre en conformité avec les lignes directrices afin de sécuriser le calcul du coût moyen pondéré du capital retenu dans sa proposition tarifaire.	Société ADBM	Au plus tard lors de la prochaine demande d'homologation tarifaire
6	147	S'agissant de l'introduction d'une différenciation tarifaire de la redevance PHMR selon le taux de pré-notification, mettre en place un suivi du dispositif, notamment au regard de son impact sur les comportements des transporteurs, afin de justifier la proportionnalité de la différenciation appliquée, lors des prochains exercices tarifaires.	Société ADBM	Au plus tard en 2028