Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [•••] ou [fourchette]

Décision n° 2026-093 du 22 octobre 2026

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1er janvier 2027

L'essentiel

Par la présente décision, l'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu à compter du 1er janvier 2027, y compris ceux de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (« PHMR »). Hors redevance PHMR, la société ACA sollicitait une hausse moyenne de +7,2 % par rapport aux tarifs en vigueur. Pour la redevance PHMR, elle sollicitait une hausse de +7,3 %.

Au terme de son instruction, l'Autorité considère notamment que, eu égard aux circonstances de l'espèce, la hausse proposée peut être regardée comme « modérée » au sens de l'article L. 6327-2 du code des transports. Elle apprécie ce caractère modéré au cas par cas, sans référence à un seuil prédéterminé, et tient compte en particulier des éléments suivants :

- l'amélioration du service rendu aux compagnies aériennes, en lien notamment avec l'extension du terminal 2, dont 2027 constituera la première année pleine d'exploitation ;
- la concentration de la hausse tarifaire sur la saison estivale, qui limite l'effort demandé aux compagnies en période de moindre trafic ;
- l'étalement sur deux périodes tarifaires de la hausse initialement demandée par la société ACA pour 2026, conduisant à une augmentation cumulée de 19,7 % sur 2026 et 2027, inférieure aux 23 % initialement sollicités pour la seule année 2026 ;
- le respect, par la société ACA, de son engagement à négocier un contrat de régulation économique (CRE) pour la période 2028-2032.

Cette appréciation ne préjuge pas de celle que l'Autorité portera sur les évolutions tarifaires ultérieures qui, conformément à l'engagement pris par la société ACA devant le Collège de l'Autorité, ont vocation à s'inscrire dans le cadre d'un contrat de régulation économique (CRE).

L'Autorité constate par ailleurs que le ROCE prévisionnel du périmètre régulé demeure inférieur au CMPC de 4,8 % résultant de l'application de sa décision n° 2023-052, y compris après prise en compte des retraitements liés à la non-conformité des règles d'allocation et aux écarts sur les hypothèses sous-tendant les estimations des trajectoires de dotation aux amortissements. Ces retraitements rehaussent globalement de *[0,2 - 1,2]* point de pourcentage l'estimation de la société ACA.

De fait, malgré les progrès accomplis par l'exploitant depuis la décision n° 2025-076 — abandon de la clé forfaitaire de répartition des surfaces communes, révision de l'allocation des voiries, ateliers avec les usagers et recours à un auditeur —, l'Autorité relève la persistance de non-conformités dans le système d'allocation des actifs, des produits et des charges de la société ACA. Selon les analyses de sensibilité de l'Autorité, ces non-conformités conduisent à sous-évaluer le ROCE régulé de *[0,5 - 1]* point au plus. Dans le contexte spécifique de la présente homologation et d'un ROCE nettement inférieur au CMPC, ces non-conformités ne justifient pas, à elles seules, un refus d'homologation mais devront impérativement être corrigées à l'avenir, en particulier dans le cadre des travaux d'élaboration du futur CRE.

Afin de poursuivre l'élaboration du CRE dans les meilleures conditions, l'Autorité invite la société ACA à :

- **achever, en concertation avec les usagers, la mise en conformité de ses règles d'allocation avec les principes fixés par l'Autorité**, en particulier sur les points soulevés dans la présente décision, à savoir (i) la répartition des surfaces en aérogare, (ii) le rattachement des flux de voiries, (iii) l'allocation des activités de sûreté-sécurité et (iv) les frais partagés. Dans ce cadre, la société ACA devra notamment compléter sa documentation analytique ;

- **conduire, en amont du CRE, les études nécessaires à la justification de sa structure tarifaire**, à savoir (i) une étude d'impact de la modulation hiver de la redevance par passager et (ii) une étude d'usage des infrastructures permettant de fonder la différenciation tarifaire entre faisceaux géographiques ;
- **communiquer aux usagers, lors de la prochaine consultation, l'ensemble des informations requises sur les contreparties financières accordées aux transporteurs aériens** ; et
- **fiabiliser ses prévisions relatives à l'assistance aux PHMR.**

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

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

Saisie le 26 août 2026 d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027 par la société des Aéroports de la Côte d'Azur (ci-après la « société ACA »), le dossier ayant été déclaré recevable le même jour ;

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

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

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

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

Vu le décret n° 2026-748 du 5 août 2026 relatif aux contrats de régulation économique aéroportuaire et à la sélection des prestataires de services d'assistance en escale ;

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

Vu la décision de l'Autorité n° 2025-098 du 18 décembre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1er janvier 2026 ;

Vu la demande d'avis adressée par la société ACA à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (ci-après « DGCCRF »), conformément à l'article R. 6325-27 du code des transports ;

Vu l'avis de la DGCCRF sur les propositions tarifaires des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société ACA, de la société IAG, de la FNAM ainsi que de la société easyJet le 17 septembre 2026 ;

Vu la note adressée par la société easyJet au service de la procédure de l'Autorité le 2 septembre 2026 ;

Vu la note adressée par la société Air France au service de la procédure de l'Autorité le 4 septembre 2026 ;

Vu la note adressée par la société IAG au service de la procédure de l'Autorité le 7 septembre 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 22 octobre 2026 ;

Adopte la décision suivante :

Table des matières

1. Contexte 6

1.1. Faits et procédure 6

1.1.1. Les aéroports de la Côte d'Azur 6

1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027 6

1.2. Cadre juridique applicable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires..... 7

1.2.1. Le droit de l'Union européenne 7

1.2.2. Le droit national 8

1.3. La période tarifaire antérieure 11

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027..... 11

1.4.1. En ce qui concerne la structure et les modulations tarifaires 11

1.4.2. En ce qui concerne l'évolution des tarifs des redevances 12

1.4.3. En ce qui concerne les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé envisagées 13

2. Analyse 15

2.1. Sur le respect de la procédure de consultation des usagers 15

2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation 15

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation 16

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires 17

2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire 17

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires 18

2.2.3. En ce qui concerne le caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances 19

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 21

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR 34

Décide. 36

1. Contexte

1.1. Faits et procédure

1.1.1. Les aéroports de la Côte d'Azur

1. La société ACA assure l'exploitation, la maintenance, la gestion et le développement des aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu dans le cadre d'un contrat de concession conclu avec l'État français jusqu'en 2044.

2. La société ACA est une société anonyme dont le capital est détenu à 64 % par le consortium « Azzurra Aeroporti » (composé de Mundys, Aeroporti di Roma, Principauté de Monaco, et EDF Invest), la chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur (25 %), la caisse des dépôts (8 %), la région Provence Alpes Côte d'Azur (1 %), la métropole Nice-Côte d'Azur (1 %) et le département des Alpes-Maritimes (1 %).

3. En 2025, l'aéroport de Nice-Côte d'Azur a accueilli 15,2 millions de passagers sur des vols commerciaux, soit une progression de +3,2 % par rapport à 2024, et environ 105 % des 14,5 millions de passagers enregistrés en 2019. L'aérodrome de Cannes-Mandelieu a enregistré 69 717 mouvements d'aéronefs, soit un niveau quasi stable par rapport à 2024 (-0,2 %), correspondant à 97 % du niveau de 2019.

1.1.2. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027

4. La société ACA a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 26 août 2026, qui a été déclaré recevable le même jour.

5. En application de l'article R. 6325-29 du code des transports, la société ACA a rendu publique sa proposition tarifaire le 26 août 2026 et, le 10 septembre 2026, la grille tarifaire de la redevance d'assistance aux PHMR.

6. Conformément au premier alinéa de l'article R. 6325-27 du même code, la DGCCRF a reçu, le 26 août 2026, la proposition tarifaire de la société ACA et, le 10 septembre 2026, la grille tarifaire de la redevance d'assistance aux PHMR. Le silence gardé par la DGCCRF dans le délai de quinze jours à compter de la réception de la notification vaut, conformément au second alinéa de l'article R. 6325-30 du code des transports, avis favorable sur les tarifs notifiés. Après l'expiration de ce délai, la DGCCRF a transmis à l'Autorité son avis le 15 octobre 2026.

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

7. 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 européenne[1], 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.

8. 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* ».

9. 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.

10. 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.

11. En vertu de l'article 11 de la directive, les États membres désignent ou mettent en place une autorité indépendante qui constitue leur autorité de supervision indépendante nationale et qui est chargée (i) de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la directive et (ii) d'assumer, au minimum, les tâches assignées au titre de l'article 6, concernant notamment l'application du système de redevances aéroportuaires et le niveau de ces redevances. Ils garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens. Depuis le 1er octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.

12. 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

13. 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.

14. 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.

15. 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.

16. 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

17. 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.

18. 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 ».

19. 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* ».

20. 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

21. 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.

22. 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.

23. L'article 2 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé fixe le périmètre des activités régulées applicable pour la société ACA. Ce périmètre couvre l'ensemble des activités de l'exploitant, à l'exclusion : des activités d'assistance en escale sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, de certaines activités exercées par des entreprises liées à l'exploitant, des activités de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier ou de sûreté, des activités relatives aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux, des activités relevant de la contribution des exploitants aux dépenses engagées par les riverains de ces 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 activités[2], et des activités sans rapport avec l'activité des aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes Mandelieu.

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

c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances

24. 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 ».*

25. 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

26. 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. »*

27. 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.

28. 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*.

29. 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.

30. 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 1er septembre 2022.

1.3. La période tarifaire antérieure

31. Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à ce jour sont ceux homologués par la décision n° 2025-098 du 18 décembre 2025 de l'Autorité, pour la période du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2026.

1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027

32. La société ACA a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027 (ci-après la « période tarifaire 2027 »), qui a été établie sur la base des périmètres d'activités prévus par l'arrêté du 23 mai 2024 susmentionné.

33. La grille tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité comprend les redevances prévues aux articles R. 6325-4 et suivants du code des transports ainsi que la redevance versée en contrepartie des prestations d'assistance aux PHMR.

1.4.1. En ce qui concerne la structure et les modulations tarifaires

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

34. La société ACA prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2027, de reconduire la structure de la grille tarifaire actuellement en vigueur et d'introduire une nouvelle redevance ACU (*Air Conditioning Units*) pour l'alimentation de ces dispositifs mobiles.

35. S'agissant des modulations tarifaires, la société ACA propose de reconduire les modulations existantes et de modifier la modulation de la redevance par passager en fonction de la saison aéronautique été/hiver, en renforçant l'écart tarifaire (en faveur de la saison hiver).

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

36. La société ACA prévoit, dans sa proposition pour la période tarifaire 2027, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, sous réserve de la création, pour chacune des redevances concernées, de deux tranches de poids supplémentaires (« 35 à 45 tonnes » et « supérieur à 45 tonnes »), en anticipation de la levée des limitations de tonnage attendue sur la plateforme.

37. S'agissant des modulations tarifaires applicables à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, la société ACA propose :

- d'introduire un abattement de 20 % en faveur des avions électriques sur les forfaits de redevances aéroportuaires applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage ;

- de supprimer l'abattement de 20 % dont bénéficient actuellement, sur la partie atterrissage, les hélicoptères et les aéronefs de construction amateur.

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

38. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, correspondant à une hausse moyenne de +7,2 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, hors redevance d'assistance aux PHMR.

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

39. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires au 1er janvier 2027 reposant sur :

- une évolution du tarif de la redevance par passager différenciée selon la saison aéronautique, avec :
    - une hausse de +4,2 % du tarif pour la saison hiver (du 1er janvier 2027 au 31 mars 2027 et du 1er novembre 2027 au 31 décembre 2027) ;
    - une hausse de +8,2 % du tarif pour la saison été (du 1er avril 2027 au 31 octobre 2027) ;
- une hausse de +7,2 % des tarifs des redevances (i) d'atterrissage, (ii) de stationnement, (iii) d'usage d'installations de distribution de carburant d'aviation, (iv) passerelles, (v) 400 hertz et 50 hertz et (vi) installations et matériels pour le traitement du fret ;
- une hausse de +5,0 % du tarif de la redevance titres d'accès personnels et titres d'accès véhicules ;
- une hausse de +0,01 € des tarifs des redevances dépose bagage automatique (DBA), bornes d'enregistrement en libre-service (BLS) et système de réconciliation traçabilité bagages (SRTB) ;
- une hausse de +6,0 % du tarif des « redevances domaniales SPA » ;

- la mise en place d'une redevance accessoire pour la mise à disposition de prises électriques destinées à l'alimentation des groupes de climatisation mobiles (« ACU »), dont le tarif s'établit à 12,53 € HT par mouvement pour les postes équipés de prises de 60 kW et à 50,10 € HT par mouvement pour les postes équipés de prises de 120 kW ;

- une hausse de +9,4 % des tarifs des redevances passagers hélicoptères, des forfaits de redevances hélicoptères, des redevances passagers terminal aviation d'affaires et des forfaits de redevances applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage ;

- une hausse de +2,4 % de la redevance d'aide au démarrage « Aire Kilo ».

40. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ACA propose une hausse de +7,3 %, en conservant la modulation en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance.

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

41. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires au 1er janvier 2027, reposant sur :

- une hausse moyenne de +9,4 % des tarifs unitaires des redevances (i) aéronautiques et (ii) d'assistance ;

- une hausse moyenne de +6,0 % des tarifs des « redevances domaniales SPA » ;

- une hausse moyenne de +5,0 % des tarifs de la redevance titres d'accès personnels et titres d'accès véhicules.

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

42. Sur le fondement de l'article 7 de 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, la société ACA a interrogé les principaux usagers opérant sur les aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, afin de connaître leurs prévisions de trafic. Cinq d'entre elles ont apporté une réponse à la société ACA. Il s'agit des compagnies Air France, easyJet, Emirates, Saudia Airlines et Turkish Airlines.0

43. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ACA prévoit un trafic de 16,3 millions de passagers pour la période tarifaire 2027, correspondant à 112,6 % du trafic de référence réalisé en 2019. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire concernée, un niveau des produits de redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de 135,2 millions d'euros[3] et un niveau des produits issus des autres activités du périmètre régulé[4] de 59,7 millions d'euros, pour un total de produits d'exploitation du périmètre régulé de 194,9 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 ACA, à +3,5 %.

44. En s'appuyant sur une étude produite par un consultant externe, la société ACA estime le coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») après impôt du périmètre régulé applicable à la période tarifaire faisant l'objet de l'homologation à +6,0 %.

[3] Y compris la redevance d'assistance aux PHMR.
[4] Il s'agit des produits liés aux accès et stationnements de véhicules, à la vente de carburant avions et aux prestations industrielles.

2. Analyse

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

2.1.1. En ce qui concerne le déroulement de la consultation

45. L'article R. 6325-18 du code des transports dispose qu'« *une consultation des usagers mentionnés au premier alinéa de l'article R. 6325-1 est engagée au moins quatre mois avant l'entrée en vigueur de nouvelles conditions tarifaires. Elle s'effectue dans le cadre de la commission consultative économique de l'aérodrome, lorsque celui-ci en est doté conformément aux dispositions de l'article R. 6325-54* ».

46. L'article R. 6325-61 du code des transports dispose que « *[l]a commission est réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application, sur l'aérodrome considéré, des redevances pour services rendus prévues par l'article R. 6325-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome* ».

47. Afin de répondre aux exigences de la directive 2009/12/CE susvisée, telles qu'interprétées par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'arrêt WizzAir Hungary[5], la société ACA a permis à l'ensemble des usagers d'être consultés sur sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2027, en publiant sur son site, plus d'un mois avant la tenue de la CoCoÉco, un avis d'information leur permettant, après transmission de l'ensemble des éléments mentionnés au I de l'article L. 6325-7 du code des transports et signature d'un engagement de confidentialité, de solliciter la communication des documents de la consultation et de formuler leur avis[6]. Il ressort de l'instruction qu'aucun usager non-membre de la CoCoÉco n'a demandé à recevoir ces informations.

48. La société ACA a organisé une réunion préparatoire le 2 juillet 2026 sur une première proposition tarifaire débattue avec les usagers.

49. Par la suite, la société ACA a réuni la CoCoÉco le 22 juillet 2026. Le délai de convocation de ses membres a été respecté.

50. Trois votes ont eu lieu au cours de cette séance :

- Sur le plan d'investissements : cinq membres ont voté en faveur de cette proposition, deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives ont voté contre et cinq représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus ;

- Sur la proposition tarifaire pour les redevances SPA : un membre s'est prononcé en faveur, six représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives s'y sont opposés et deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus ;

[5] CJUE, 12 février 2026, Affaire C-680/24, *WizzAir Hungary*.
[6] Ce régime transitoire a été mis en place à la demande de l'administration, dans l'attente d'une modification, que l'Autorité appelle de ses vœux dans les meilleurs délais, du cadre réglementaire de la consultation des usagers, afin de tirer les conséquences de cette jurisprudence, en assurant la consultation de *l'ensemble* des usagers, le cas échéant au moyen d'une procédure adaptée pour les usagers non représentés dans la CoCoÉco.

- Sur la redevance d'assistance aux PHMR : huit membres de la CoCoÉco se sont prononcés en faveur de cette proposition et un représentant d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives s'est abstenu.

2.1.2. En ce qui concerne le contenu de la consultation

51. 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* ».

52. L'article R. 6325-23 du code des transports fixe une liste d'informations à porter à la connaissance des usagers, dans le cadre des consultations préalables à la fixation de nouveaux tarifs. Cette liste mentionne notamment : les éléments listés au second alinéa de l'article R. 6325-13 et à l'article R. 6325-16 du code des transports[7] ; 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.

53. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 12 août 2025 susvisé, doivent être fournis aux membres de la CoCoÉco préalablement à la réunion de la commission.

54. 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, à l'exception des informations sur les accords bilatéraux conclus avec les compagnies aériennes. Il ressort en effet de l'instruction que la société ACA n'a communiqué ni les « *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* », ni le « *bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent* », requis par le 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports.

55. S'agissant des informations dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées aux compagnies aériennes, l'exploitant a indiqué, en réponse à une mesure d'instruction adressée par l'Autorité, que, pour 2027, trois dispositifs seraient en vigueur : (i) un support marketing basique pour les vols moyen-courrier, fondé sur le développement de sièges au départ par saison, « *offert à toute compagnie aérienne dont l'offre sièges départs croit de plus de 1.500 sièges vs la saison précédente* » ; (ii) un support marketing basique pour les vols long courrier, fondé sur « *le développement de sièges départs long-courrier par saison* », offert à « *toute compagnie aérienne dont l'offre sièges départs croit de plus de 1.500 sièges vs la saison précédente* » ; (iii) un support marketing « *bonus fidélité long courrier* », fondé sur le volume de sièges long courrier par saison, offert à « *toute compagnie aérienne long-courrier opérante sur Nice à la saison précédente et offrant un minimum de 15 fréquences sur la saison + au moins 50% de l'offre sièges de la saison précédente* ». L'ensemble de ces dispositifs prennent la forme de lettres d'engagement.

[7] 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).

56. S'agissant du bilan annuel anonymisé, il apparaît qu'en 2025, plusieurs accords bilatéraux étaient en vigueur. La société ACA a en effet indiqué à l'Autorité, en cours d'instruction, qu'au titre de l'exercice 2025, vingt-trois accords étaient en vigueur, portant sur un montant total de 1 315 313 € et concernant, selon le type d'accord, 48 934 passagers départ additionnels (moyen-courrier), 325 129 sièges départ additionnels (moyen et long-courrier) et 450 014 sièges départ (long-courrier). Ces accords étant financés par le périmètre non régulé de la société ACA, ils ne constituent pas, compte tenu du système de caisse lui étant appliqué, un élément de base servant à la détermination des tarifs. Dans ces circonstances, l'absence de transmission de ces éléments aux usagers ne les a pas privés de la possibilité d'émettre un avis éclairé sur la proposition tarifaire qui leur était soumise, et, partant, est sans influence sur le sens de la présente décision.

57. Toutefois, la communication de l'ensemble de ces éléments poursuit un objectif de transparence au bénéfice des compagnies aériennes, qui ne saurait être méconnu. En conséquence, l'Autorité demande à la société ACA de communiquer impérativement aux usagers l'ensemble des éléments requis par la réglementation en vigueur, notamment le 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports, lors de la prochaine consultation des usagers.

58. Par ailleurs, l'Autorité relève que, dans le cadre des travaux d'élaboration du futur contrat de régulation économique, la société ACA a organisé plusieurs ateliers de travail avec les usagers, notamment sur la qualité de service, les prévisions de trafic et la comptabilité analytique. Si ces ateliers ne sont pas formellement prévus par les textes, l'Autorité considère qu'il s'agit de bonnes pratiques, qui contribuent à l'information des usagers et qui doivent se poursuivre tout au long des négociations sur le contrat de régulation économique.

2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires

59. 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.

60. Sont en particulier exclues du champ de contrôle de l'Autorité, en application de l'article 2 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

61. Comme évoqué aux points 34 et 36, la société ACA envisage, dans sa proposition pour la période tarifaire 2027, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur pour les aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu.

62. Concernant la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques, la société ACA prévoit, pour la période tarifaire 2027, de reconduire la différenciation de la redevance par passager applicable aux terminaux 1 et 2 de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Les tarifs sont différenciés selon les trois faisceaux « National et Europe Schengen », « Europe non Schengen » et « International ».

63. L'Autorité relevait, dans sa décision n° 2025-098 susvisée, que l'étude réalisée par la société ACA afin de justifier, au regard des différences de coûts des infrastructures, les écarts tarifaires entre faisceaux présentait des lacunes méthodologiques que la société prévoyait de corriger.

64. Dans le cadre de la présente demande d'homologation, la société ACA a indiqué avoir fait évoluer la méthodologie employée pour estimer les différences de coûts d'utilisation des infrastructures entre les trois faisceaux géographiques précités. Elle a notamment renoncé à utiliser les données de connexion Internet des passagers, dont le déploiement parcellaire ne permettait pas de tirer des conclusions suffisamment robustes quant à leur temps de présence dans l'aérogare. Elle s'appuie désormais, pour estimer ce temps de présence, sur des données d'exploitation lorsqu'elles sont disponibles et, à défaut, sur les consignes données par les compagnies aériennes à leurs passagers quant à l'heure à laquelle ils doivent se présenter à l'aéroport.

65. S'agissant des coûts d'exploitation pour lesquels aucune autre donnée ne permet une répartition plus fiable entre les faisceaux, l'Autorité considère que le temps d'utilisation des infrastructures constitue un critère pertinent de répartition. À cet égard, si elle relève que la méthode retenue par la société ACA pour estimer cette durée repose sur des hypothèses simplificatrices, l'Autorité reconnaît qu'elle permet, en l'absence de données plus robustes, d'obtenir une approximation acceptable du temps d'utilisation des espaces aéroportuaires par les passagers des différents faisceaux. La portée de cette estimation doit toutefois être appréciée avec prudence dès lors que les données sur lesquelles elle repose sont parcellaires et que la méthode employée n'a pas été présentée aux usagers.

66. Compte tenu de ces éléments, l'Autorité considère qu'en raison des efforts d'ACA pour mieux justifier les niveaux de différenciation, ceux-ci sont acceptables pour la période tarifaire 2027. Elle invite néanmoins expressément la société ACA à revoir le mode de définition des coefficients de différenciation tarifaire entre faisceaux dans le cadre des travaux d'élaboration du prochain contrat de régulation économique. En particulier, elle invite la société ACA à réaliser une étude rigoureuse de l'utilisation des infrastructures auprès des usagers finaux, fondée sur les coûts d'usage des infrastructures et appliquée au processus passager, permettant de définir des indicateurs de coûts précis, mesurables et auditables (comme la surface utilisée et le temps passé ou encore le nombre de bagages).

2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

a. Sur le renforcement de la modulation de la redevance passager en fonction de la saison aéronautique été/hiver

67. S'agissant de la proposition mentionnée au point 35 applicable sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur, la société ACA envisage de renforcer le dispositif d'incitation au développement du trafic hiver. L'aéroport de Nice-Côte d'Azur étant soumis à une forte saisonnalité, l'exploitant envisage ainsi de continuer à renforcer la « modulation de la redevance passager hiver » en appliquant une baisse de -20 % de la redevance par passager sur la saison IATA hiver, par rapport aux -17 % appliqués dans la grille tarifaire en vigueur, via une évolution différenciée des tarifs (+8,2 % pour l'été et +4,2 % pour l'hiver).

68. Compte tenu de la forte saisonnalité du trafic, cette augmentation de l'amplitude reste proportionnée à l'objectif d'intérêt général recherché et peut, dès lors, être acceptée. L'Autorité invite néanmoins la société ACA à réaliser, en amont de l'élaboration du CRE, une étude d'impact approfondie portant sur les trois dernières saisons hivernales et intégrant les évolutions tarifaires intervenues depuis 2026. Cette étude devra notamment analyser les effets observés des variations tarifaires entre les saisons estivale et hivernale sur le niveau de trafic, afin d'en apprécier la sensibilité au prix et de déterminer, sur cette base, le taux d'abattement approprié pour la période couverte par le contrat.

b. Sur les autres modulations

69. Comme exposé aux points 35 et 37, la proposition de la société ACA vise (i) à faire converger la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage applicable au groupe 6 vers celle du groupe 5 sur l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur et (ii) à reconduire, dans les mêmes conditions que durant la période tarifaire actuellement en vigueur, la modulation de la redevance d'atterrissage applicable sur l'aérodrome de Cannes-Mandelieu pour les avions électriques. La société ACA propose enfin, pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, d'introduire un abattement de 20 % en faveur des avions électriques sur les forfaits de redevances aéroportuaires applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage et de supprimer l'abattement de 20 % dont bénéficient actuellement, sur la partie atterrissage, les hélicoptères et les aéronefs de construction amateur.

70. Ces propositions n'appellent pas d'observation de l'Autorité au regard des exigences des articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

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

71. 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.

72. Comme exposé au point 38, la société ACA propose une hausse hétérogène des tarifs des redevances aéroportuaires, correspondant à une hausse moyenne globale de +7,2 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, hors redevance d'assistance aux PHMR.

73. L'Autorité relève au préalable que la société ACA a justifié ce niveau de hausse, dans le dossier soumis à la CoCoÉco du 22 juillet 2026, par l'objectif de rapprocher la rentabilité de son périmètre régulé du niveau de juste rémunération des capitaux investis, tout en accompagnant la mise en œuvre de son programme d'investissements.

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* »[8]. Ainsi, nonobstant les éléments apportés par la société ACA pour justifier le niveau de hausse des tarifs, l'Autorité apprécie la modération tarifaire dans sa globalité, du seul point de vue des usagers[9], en tenant compte des circonstances de chaque espèce dans lesquelles elle est amenée à se prononcer, sous le contrôle du juge. Parmi les éléments pris 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.

[8] *CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.*
[9] Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2020-085 et n° 2021-010 et la décision du Conseil d'Etat n° 450025 du 28 décembre 2021, dont il ressort notamment 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.

75. L'Autorité n'appréciant pas le caractère modéré d'une évolution tarifaire par référence à un seuil prédéterminé, mais au cas par cas, il apparaît que plusieurs éléments sont, en l'espèce, de nature à justifier le caractère modéré de la hausse de +7,2 % proposée par la société ACA.

76. En premier lieu, l'évolution tarifaire proposée intervient dans un contexte où les usagers bénéficient d'une amélioration du service rendu. En effet, si le montant des investissements prévus pour 2027 est en retrait, cette diminution intervient au terme de deux exercices d'investissements soutenus. Au cours de la consultation, les usagers ont ainsi reconnu la qualité du service offert sur la plateforme et l'amélioration résultant des investissements récents, en particulier des premières mises en service de l'extension du terminal 2[10], qui offre aux compagnies aériennes des installations plus modernes et dont l'année 2027 constituera la première année pleine d'exploitation. La société ACA a fait par ailleurs valoir que cette extension est de nature à générer des économies pour les compagnies aériennes sur leurs prestations d'assistance en escale.

77. En deuxième lieu, la société ACA propose d'accentuer la modulation de la redevance par passager en fonction de la saison aéronautique, avec une hausse du tarif applicable en saison hiver (+4,2 %), nettement inférieure à celle du tarif applicable en saison été (+8,2 %). Ce faisant, la hausse proposée se concentre sur la période de plus forte fréquentation de la plateforme, et l'augmentation supportée par les compagnies aériennes en période de moindre trafic s'en trouve limitée. Ce dispositif tient ainsi compte de la situation particulière des compagnies aériennes opérant en saison hiver, moins à même de supporter une telle hausse. L'Autorité relève que ce dispositif, qui va dans le sens de la recommandation formulée au point 65 de sa décision n° 2025-076 susvisée, a été accueilli favorablement par la majorité des usagers.

78. En troisième lieu, la hausse s'inscrit dans le prolongement de celle de +11,7 % admise par l'Autorité dans sa décision n° 2025-098 susvisée, après avoir refusé d'homologuer l'augmentation de +23 % initialement demandée par la société ACA. Cette approche permet d'étaler sur deux périodes tarifaires l'augmentation des tarifs nécessaire pour assurer une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, tout en modérant l'effort demandé aux usagers. La hausse cumulée sur les périodes tarifaires 2026 et 2027, qui s'établit à 19,7 %, demeure ainsi inférieure à celle initialement sollicitée par la société ACA pour la seule période tarifaire 2026.

79. Enfin, l'Autorité relève que la société ACA a initié, conformément à l'engagement qu'elle avait pris dans le cadre de la procédure ayant conduit à la décision n° 2025-098, des discussions avec les usagers en vue de la conclusion d'un CRE pour la période 2028-2032. Les tarifs homologués pour 2027 devant constituer le point de départ de la trajectoire tarifaire de ce contrat, la société ACA estime l'évolution proposée pour 2027 nécessaire à la conclusion d'un contrat équilibré. L'Autorité considère que la perspective d'un cadre de régulation pluriannuel à compter de 2028, sur lequel la société ACA s'est formellement engagée, est de nature à offrir aux usagers une meilleure visibilité sur les évolutions tarifaires et les investissements prévus.

80. L'Autorité souligne que cette appréciation du caractère modéré de l'évolution des tarifs des redevances repose sur les circonstances particulières de l'espèce rappelées ci-dessus et ne préjuge pas de celle qu'elle portera sur les évolutions tarifaires ultérieures. Elle sera, à cet égard, attentive à ce que la trajectoire tarifaire du futur CRE tienne compte de l'effort déjà consenti par les usagers au titre des périodes tarifaires 2026 et 2027.

[10] L'extension du terminal 2 comprend notamment une salle d'embarquement, des passerelles télescopiques, une nouvelle zone de livraison de bagages, un trieur à bagages et de nouvelles banques d'enregistrement ainsi qu'une nouvelle frontière départ.

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

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

a. Sur les hypothèses de trafic

82. La société ACA anticipe une hypothèse de trafic commercial de 15,8 millions de passagers pour 2026 et de 16,3 millions de passagers pour 2027.

83. L'Autorité relève, en premier lieu, que le trafic réalisé en 2025 (15,2 millions de passagers) s'est établi à un niveau très proche de celui anticipé par la société ACA lors de la précédente demande d'homologation (15,3 millions de passagers). Elle note, en second lieu, que la société ACA a révisé à la baisse l'ensemble de sa trajectoire de trafic par rapport à celle présentée lors de la consultation de juillet 2025 : la prévision pour 2026, maintenue à 16,0 millions de passagers dans les dossiers de CoCoÉco de juin 2024 et de juillet 2025, est ramenée à 15,8 millions de passagers, et l'écart atteint 1,1 million de passagers à l'horizon 2030 (17,8 millions contre 18,9 millions de passagers annoncés l'an passé).

84. Au regard, à la fois, des dynamiques d'offre et de trafic observées jusqu'au premier semestre 2026, des niveaux de trafic attendus par les compagnies aériennes en 2027 et des tendances d'évolution du trafic communiquées par plusieurs associations et organisations (ACI Europe, Eurocontrol), les prévisions établies par la société ACA apparaissent raisonnables pour les années 2026 et 2027.

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

85. L'allocation analytique des produits, des actifs et des charges entre les différentes activités d'un aéroport constitue un exercice central dans la régulation, comme le Conseil d'État l'a établi dans une décision du 28 janvier 2021[11]. Elle est en effet un préalable à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires lorsqu'au sein d'une même entité juridique, comme la société ACA, coexistent des activités régulées et non régulées. De fait, la répartition des

[11] Voir Conseil d'État, 2ème - 7ème chambres réunies, 28/01/2021, 436166, et les conclusions de Mme Sophie Roussel, rapporteure publique, sous cette décision : « *[…] la mission d'homologation ne peut être exercée de façon pertinente et indépendante si l'autorité de régulation n'a pas de prise sur la méthode d'imputation des actifs, des recettes et des charges. // Le pouvoir d'approuver les règles de comptabilité analytique proposées par l'exploitant pour justifier sa proposition de redevance, laquelle doit lui assurer une juste rémunération des activités inclues dans le périmètre régulé, se rattache en effet bien davantage à un pouvoir de contrôle que de gestion, ce qui le fait basculer du côté du régulateur plutôt que du côté du ministre. Ce pouvoir, que précise l'arrêté du 15 octobre 2020 du ministre chargé de l'aviation civile postérieur au décret, est en effet, en pratique, indissociable du pouvoir d'homologation des redevances que le Gouvernement a choisi de confier au régulateur, l'approbation de la méthode d'imputation des recettes et charges aux activités figurant dans l'assiette de la redevance sur le périmètre régulé étant le préalable nécessaire à une décision d'homologation, par laquelle l'autorité de régulation entérine le fait que la proposition de l'exploitant lui permet de couvrir ses coûts et de recevoir une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, sans excéder le coût des services rendus, et porte une appréciation sur le caractère non discriminatoire, transparent et objectifs des procédures, conditions et critères retenus, qui sont les exigences expressément prévues par la directive s'agissant de la compétence de l'autorité au paragraphe 5 de l'article 6, lequel mentionne la possibilité pour un Etat de confier à l'autorité de supervision indépendante le pouvoir d'approuver le niveau des redevances. Faute de quoi, le régulateur homologue les tarifs des redevances à l'aveugle* ».

actifs, des produits et des charges de l'aéroport entre périmètres qui résulte de l'exercice d'allocation permet d'identifier la base d'actifs régulés, les charges et les produits relevant du périmètre régulé et des services publics aéroportuaires. Elle est donc 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.

86. Cette exigence revêt d'autant plus d'importance que la société ACA est régulée en caisse quasi-double, sans contribution des activités du périmètre non régulé. En effet, comme l'Autorité l'avait rappelé 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). Cela tient au fait que, pour les aéroports en caisse unique, le profit des activités du périmètre non régulé vient réduire à due concurrence les coûts à couvrir par les tarifs des redevances aéroportuaires : dès lors, toute erreur dans l'allocation des actifs, des produits et des charges qui se produirait au détriment du périmètre régulé en en renchérissant les coûts verrait son impact sur les tarifs des redevances aéroportuaires neutralisé par le reversement des profits excédentaires qui en résulteraient pour le périmètre non régulé. Cet effet existe, bien qu'affaibli, pour les aéroports relevant d'un système de caisse aménagée, dès lors que, par construction, une partie des profits des activités du périmètre non régulé est reversée pour contribuer à la couverture des coûts du périmètre régulé. Ce n'est pas le cas pour les systèmes de caisse comme celui d'ACA.

87. Les règles d'allocation constituant un élément déterminant des paramètres sur lesquels l'Autorité se prononce en application des articles L. 6327-2 et L. 6327-3 du code des transports, le législateur lui a confié le soin de fixer, dans une décision réglementaire, les principes auxquels doivent obéir ces règles[12]. En application de ces dispositions, l'Autorité a adopté la décision n° 2022-024 susvisée, fixant huit principes devant guider l'allocation des produits, des actifs et des charges. Pour en faciliter la mise en œuvre et par souci de transparence, elle a complété ce dispositif par des lignes directrices dans sa décision n° 2022-025 susvisée, précisant l'interprétation de ces principes et illustrant leur application.

88. Consciente des travaux substantiels que pouvait nécessiter la mise en conformité des systèmes d'information et des modèles analytiques des exploitants, l'Autorité a prévu, dans la section 5 de sa décision n° 2022-025, une période transitoire de près de quatre ans courant jusqu'au 31 décembre 2025.

89. Pour sa proposition tarifaire 2025-2026, la société ACA avait sollicité le bénéfice de cette période transitoire prévue à la section 5 de la décision n° 2022-025, sa méthodologie analytique n'étant pas encore stabilisée. À ce titre, la société ACA avait alors indiqué qu'elle envisageait de poursuivre le cycle d'ateliers analytiques engagé avec les usagers[13].

[12] Article L. 6327-3-1 du code des transports.
[13] Voir point 100 de la décision n°2025-076 du 16 octobre 2025 de l'Autorité.

90. Dans sa décision n°2025-076 du 16 octobre 2025, l'Autorité avait identifié plusieurs limites significatives du système d'allocation analytique alors en vigueur. Elle avait ainsi relevé que :

- certaines règles d'allocation susceptibles d'influer sensiblement sur le niveau de rentabilité du périmètre régulé demeuraient dépourvues de justification économique, et ne pouvaient, en l'état, être considérées comme conformes au principe de pertinence. L'Autorité avait notamment mentionné à ce titre, la répartition des surfaces communes en aérogare à 80 % vers le périmètre régulé et à 20 % vers le périmètre non régulé et l'allocation des accès routiers en fonction de la valeur brute des actifs des activités desservies ;

- les échanges avec les usagers demeuraient insuffisamment transparents et la documentation relative à l'allocation comptable restait incomplète, en particulier s'agissant des justifications apportées à la pertinence économique des règles d'allocation.

91. L'Autorité avait alors recommandé à la société ACA :

- la poursuite du cycle d'ateliers analytiques avec les usagers, en leur transmettant en temps utile des informations suffisantes, claires et intelligibles pour assurer leur participation effective, et en tenant compte des avis formulés par chacune des parties prenantes au fur et à mesure des discussions engagées depuis 2022 ;

- la réalisation et/ou la transmission à l'Autorité et aux usagers d'études permettant de justifier les choix d'allocation, afin d'assurer une répartition des charges et actifs entre activités régulées et non régulées conforme aux principes fixés par l'Autorité dans sa décision n° 2022-024 susvisée ;

- la transmission d'une attestation d'un auditeur externe sur la conformité des règles d'allocation aux principes fixés par l'Autorité, de nature à faciliter les discussions futures avec les usagers et, partant, à sécuriser le processus d'homologation des tarifs.

92. L'Autorité avait également rappelé que la non-conformité des règles d'allocation aux principes fixés dans la décision n° 2022-024 serait susceptible d'entraîner un refus d'homologation par l'Autorité, notamment dans l'hypothèse où les états comptables fournis à l'appui de la proposition tarifaire en application de ces règles ne permettraient pas à l'Autorité de s'assurer, avec un niveau de fiabilité suffisant, du respect des principes qu'il lui appartient de contrôler en application de l'article L. 6327-2 du code des transports lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires.

93. Pour tenir compte de l'échéance de la période transitoire au 31 décembre 2025 mentionnée au point 88 et afin de répondre aux limites relevées par l'Autorité dans sa décision n° 2025-076 du 16 octobre 2025 susvisée, la société a poursuivi ses travaux de mise en conformité en vue de la proposition tarifaire 2027. Elle a notamment :

- organisé un cycle de sept ateliers avec les usagers au cours du premier semestre 2026 ;

- proposé des évolutions de ses règles d'allocation comptable, notamment concernant l'allocation des surfaces communes en aérogare et l'allocation des voiries ;

- fait réaliser par son commissaire aux comptes une mission de vérification de la comptabilité analytique et d'analyse des propositions d'évolution et de leur conformité avec les principes de l'Autorité énoncés dans la décision n° 2022-024 susvisée.

94. La proposition tarifaire 2027 repose ainsi sur un système d'allocation révisé, que la société ACA considère désormais conforme aux principes édictés par l'Autorité. Elle a toutefois précisé au cours de l'instruction que certains points, qu'elle présente comme marginaux au regard, selon elle, d'un impact mineur sur le niveau du ROCE, demeuraient susceptibles d'ajustements.

95. Dans ce contexte, l'Autorité a procédé à l'analyse du système d'allocation comptable révisé de la société ACA afin d'en vérifier la conformité aux principes édictés par la décision n° 2022-024, tels qu'interprétés par la décision n° 2022-025, et d'apprécier le respect des principes de juste rémunération des capitaux investis ainsi que de proportionnalité du produit global des redevances au coût des services rendus.

96. Pour évaluer la conformité du système d'allocation comptable en vigueur, l'Autorité a mis en place à la fois une approche macroscopique (taux de régulation global des charges et actifs) et une approche microscopique (appréciation individuelle des principales règles, de la documentation et de l'audit).

97. Dans le cadre de son analyse « *macroscopique* », l'Autorité a mis en regard les taux globaux d'allocation des charges et des actifs au périmètre régulé résultant de la méthodologie proposée avec ceux observés pour d'autres aéroports.

98. L'Autorité relève à cet égard que l'application de la méthodologie proposée conduit à allouer 83 % des actifs au périmètre régulé. Ce taux apparaît significativement supérieur à ceux observés pour d'autres aéroports dont les données sont disponibles publiquement et examinés par l'Autorité dans le cadre de sa décision n° 2025-092 du 16 décembre 2025 relative à la société Aéroports de Paris.

99. Or les éléments transmis par la société ACA ne permettent pas, en l'état, de justifier de manière suffisante l'écart constaté ni d'établir que ce niveau résulte uniquement des spécificités propres à son aéroport. Dans ces conditions, sans suffire, à lui seul, à caractériser une non-conformité, ce taux élevé de régulation des actifs appelle une attention particulière et une vérification de ce que les principales règles retenues reflètent effectivement les usages des actifs concernés et ne conduisent pas à majorer indûment la base d'actifs régulés.

100. S'agissant ensuite de l'analyse « *microscopique* », l'Autorité a, au préalable, pris connaissance des analyses menées par l'auditeur mandaté par la société ACA. Si celles-ci n'ont pas conduit à relever d'incohérence significative quant à la conformité de la méthodologie d'allocation aux principes applicables, l'Autorité invite la société ACA à mettre en œuvre les recommandations formulées dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant la publication de l'avant-projet de CRE.

101. Toutefois, les conclusions de l'auditeur quant à la conformité des règles ne sauraient ni lier l'Autorité, ni se substituer à son analyse, l'appréciation de la conformité des règles d'allocation aux principes définis par la décision n° 2022-024 et tels qu'interprétés par la décision n° 2025-025 relevant de sa seule compétence.

102. L'Autorité a donc conduit ses propres analyses, qui font apparaître plusieurs observations exposées ci-après.

103. En premier lieu, l'Autorité constate les insuffisances persistantes concernant la documentation relative à l'allocation analytique au regard des exigences énoncées aux points 37 et 45 de la décision n° 2022-025. Dans sa décision n° 2025-076, l'Autorité avait pourtant rappelé que l'intervention effective des usagers dans la détermination des règles d'allocation supposait leur consultation sur la base d'informations claires et intelligibles et avait, à cet égard, invité la société ACA à porter une attention particulière aux exigences énoncées aux deux points précités. Or, l'Autorité relève que la documentation n'a pas connu d'évolution substantielle permettant de satisfaire les exigences énoncées aux points 37 et 45 de la décision susmentionnée. En particulier, parmi les éléments présentés, la description des actifs, des produits et des charges alloués directement, ainsi que la justification de la pertinence économique des règles retenues, demeurent insuffisantes. L'Autorité réitère donc sa demande de compléter la documentation sur ces points.

104. En second lieu, l'Autorité a examiné la conformité des règles d'allocation dont l'impact est le plus élevé et/ou faisant l'objet de désaccord avec les usagers, notamment celles relatives (i) à la répartition des surfaces en aérogare, (ii) à l'allocation des activités de sûreté-sécurité, (iii) à l'affectation des ouvrages de protections maritimes et (iv) à l'allocation des voiries.

105. S'agissant de la répartition des surfaces en aérogare, dans sa décision n° 2025-076 susvisée, l'Autorité avait relevé que la répartition forfaitaire des surfaces communes à hauteur de 80 % vers le périmètre régulé et de 20 % vers le périmètre non régulé n'était justifiée ni par des études ni par des principes économiques, alors même qu'elle était susceptible d'influer sensiblement sur la rentabilité du périmètre régulé.

106. L'Autorité relève favorablement que la société ACA a abandonné cette clé forfaitaire au profit d'une méthode distinguant désormais les surfaces directement affectées au périmètre régulé, celles directement affectées au périmètre non régulé et les surfaces communes. Ces dernières sont ensuite ventilées selon le ratio entre les surfaces directement affectées à chacun des deux périmètres propres à chaque terminal. Cette évolution permet de mieux tenir compte de la configuration et des usages des différents terminaux et constitue une amélioration au regard des principes d'allocation applicables.

107. La nouvelle méthode appelle toutefois encore des travaux de clarification concernant la définition et la délimitation des surfaces relevant du périmètre régulé, du périmètre non régulé et des espaces communs. Il apparaît notamment nécessaire de revoir l'affectation de certains espaces de circulation, afin de mieux justifier leur rattachement aux différents périmètres au regard de leur fonction et de leur utilisation effective, et de garantir une application homogène des critères retenus entre les terminaux. À titre illustratif, l'Autorité observe que des espaces de circulation desservant quasi exclusivement des espaces de restauration sont affectés en zone mixte, alors que des espaces de circulation de la darse T2-3 sont affectés exclusivement au périmètre régulé, ce qui traduit un manque d'homogénéité. L'Autorité considère qu'au moins une partie de ces espaces de circulation partagés devrait être affectée en tant que zone mixte pour prendre en compte leur nature d'espaces de circulation partagés.

108. Par ailleurs, la clé de répartition des surfaces communes repose sur le ratio des surfaces directement affectées à chacun des deux périmètres, sans distinction selon leur nature ou leur usage. Or, les surfaces affectées au périmètre régulé comprennent notamment des zones de tri des bagages, dont les superficies sont importantes et dont la fonction diffère de celle des espaces communs à répartir. Leur prise en compte majore mécaniquement la part des surfaces communes imputée au périmètre régulé. Cette approche contrevient au principe de pertinence. À cet égard, la démarche retenue par d'autres aéroports, qui exclut certaines surfaces techniques et de tri des bagages de l'assiette de répartition de certaines

charges d'aérogare apparaît plus adaptée au regard des principes relatifs aux règles d'allocation.

109. En outre, l'allocation des charges d'aérogare selon les surfaces appelle également des justifications au regard de la nature des charges concernées. En particulier, certaines charges, notamment de nettoyage et d'énergie, ne sont pas nécessairement proportionnelles aux superficies dès lors que les zones de tri des bagages et les espaces techniques, non accessibles aux passagers, sont susceptibles de présenter des niveaux de consommation différents. En l'absence de justification concernant la proportionnalité entre les consommations de charges et les surfaces retenues, la pertinence de la clé n'est pas établie et le recours à celle-ci pourrait conduire à allouer au périmètre régulé une part excessive des charges liées aux surfaces communes.

110. Ainsi, une analyse des niveaux de consommations par nature de charges et par surfaces apparaît nécessaire pour justifier les éléments dans le calcul de la clé, en excluant les surfaces non accessibles aux passagers, notamment les zones de tri bagages et les surfaces techniques pour répartir par activité certaines charges d'aérogares.

111. S'agissant des activités de sûreté-sécurité, l'Autorité relève deux non-conformités concernant l'allocation des actifs et des charges qui leur sont imputables.

112. D'une part, l'ensemble des surfaces associées aux postes d'inspection-filtrage (PIF) sont affectées aux surfaces communes en aérogare, si bien qu'une partie importante des coûts[14] y afférents fondés sur une clé surfacique sont alloués *in fine*, en grande partie, au processus passager, alors que ces prestations relèvent des activités de sûreté et de sécurité, exclues du périmètre régulé[15]. Au regard de l'affectation des charges des PIF à l'activité sûreté-sécurité, et comme l'ont précisé les services du ministère chargé de l'aviation civile, une telle règle n'est pas conforme aux principes de pertinence, de priorité à l'imputation directe et de non-discrimination.

113. D'autre part, la société ACA procède à des modalités de répartition des frais de structure spécifiques pour les activités de sûreté-sécurité. Ainsi, alors que les frais de structure sont alloués entre les activités au prorata des coûts, pour les activités financées par le tarif de sécurité-sûreté (T2S), la société ACA applique un plafond dans la limite des sommes financées par le T2S aux termes de l'arrêté du 25 novembre 2025 susvisé, qui prévoit que « *les frais généraux sont plafonnés sur justificatifs à 10 % des autres coûts déclarés* »[16]. La part de frais de structure imputable à ces activités qui dépasse ce plafond de 10 % est ensuite ventilée sur les autres activités hors caisse aéronautique. Cette pratique n'apparaît pas conforme aux principes de non-discrimination et d'homogénéité. En effet, la part de frais de structure non financée par le T2S en application de l'arrêté du 25 novembre 2025 susvisé ne saurait être réallouée et donc être prise en charge par le périmètre régulé.

114. S'agissant des ouvrages de protection maritime situés au sud de la plateforme, la société ACA propose une allocation intégrale au périmètre régulé, au motif que ces ouvrages sont directement affectés à la protection des infrastructures aéronautiques situées au sud de l'aéroport. Les éléments techniques disponibles confirment que leur fonction principale est de protéger la piste Sud et les infrastructures aéronautiques associées contre les effets de la houle et de l'érosion, et non d'assurer une protection générale de l'ensemble de la plateforme.

[14] Seuls les coûts de nettoyage font l'objet d'un retraitement manuel permettant leur allocation à l'activité sécurité-sûreté.
[15] Il convient de noter qu'une allocation conforme de ces surfaces à l'activité de sûreté et de sécurité sera en tout état de cause répercutée sur le montant de la taxe correspondante, in fine payée par les usagers
[16] Voir point B.4 de l'annexe de l'arrêté du 25 novembre 2025.

115. Les usagers ont contesté cette allocation en faisant valoir notamment, d'une part, que la préservation de la capacité aéronautique bénéficie indirectement aux activités non régulées et, d'autre part, que les ouvrages contribueraient plus largement à la protection de la plateforme. Ces éléments ne paraissent toutefois pas suffisants pour caractériser un usage partagé de l'ouvrage. De fait, le bénéfice économique indirect retiré par les activités non régulées du maintien de l'exploitation aéronautique ne se confond pas, en lui-même, avec un usage direct de l'infrastructure de protection. De même, les éléments techniques disponibles ne permettent pas d'établir que les ouvrages assureraient une protection physique des actifs relevant du périmètre non régulé.

116. Dans ces conditions, l'allocation des ouvrages de protection maritime sud au périmètre régulé apparaît cohérente avec leur fonction physique et avec les actifs qu'ils protègent. Les éléments techniques disponibles permettent en effet d'identifier suffisamment clairement leur finalité et leur périmètre de protection.

117. Cette appréciation est toutefois propre aux ouvrages de protection maritime sud actuellement examinés. Si d'autres travaux de protection maritime devaient être engagés à l'avenir, notamment sur des ouvrages présentant une fonction, une localisation ou un périmètre de protection différents, il conviendrait de réexaminer leur allocation au regard des actifs effectivement protégés et des usages auxquels ils concourent.

118. En conséquence, l'Autorité ne relève pas, à ce stade, d'élément de nature à remettre en cause l'allocation des ouvrages de protection maritime sud au périmètre régulé.

119. S'agissant de l'allocation des voiries, la société ACA a fait évoluer sa méthode en substituant à la clé historiquement fondée sur la valeur brute des immobilisations desservies une approche fondée sur les flux de véhicules effectivement observés sur la plateforme. Cette évolution répond à l'observation formulée par l'Autorité dans sa précédente décision, selon laquelle la valeur brute des actifs desservis ne constituait pas un inducteur suffisamment représentatif de l'usage réel des voiries par les différentes catégories d'usagers. La nouvelle méthode permet ainsi de mieux rapprocher l'inducteur d'allocation de l'utilisation physique de l'infrastructure.

120. Toutefois, la mesure des flux ne suffit pas, à elle seule, à déterminer les activités auxquelles les coûts correspondants doivent être imputés. Cette allocation suppose également d'identifier les activités qui génèrent les déplacements ou bénéficient effectivement de l'utilisation de la voirie. Or, les règles appliquées par la société ACA reposent principalement sur la destination immédiate des véhicules[17]. Cette approche ne permet pas d'identifier l'activité à l'origine du déplacement ou celle qui bénéficie effectivement de l'utilisation de la voirie.

121. Cette difficulté concerne notamment les flux à destination des parkings publics et des parkings du personnel, en partie ceux relevant du dispositif « *Kiss & Fly* »[18] (zone de dépose-minute), ainsi que ceux rattachés à la gare routière. S'agissant des parkings publics, si le déplacement du véhicule s'achève au parking, sa finalité est principalement de permettre d'accéder aux terminaux et aux différentes activités de la plateforme. Le stationnement constitue ainsi une étape intermédiaire du déplacement, de sorte que l'affectation intégrale des flux à cette activité peut conduire à lui imputer des coûts bénéficiant également à d'autres activités. De même, les déplacements des personnels sont principalement liés aux

[17] La méthode retenue par la société ACA privilégie le rattachement des déplacements à l'activité donnant lieu à la première redevance perçue.
[18] Le dispositif « Kiss and Fly » désigne un espace de dépose-minute situé à proximité des terminaux aéroportuaires, destiné à permettre la dépose rapide des passagers sans stationnement prolongé des véhicules.

activités professionnelles qu'ils exercent sur la plateforme, plutôt qu'à la seule activité de stationnement. Le raisonnement est similaire pour les flux à destination du dispositif « *Kiss & Fly* », ainsi que ceux rattachés à la gare routière.

122. En faisant principalement dépendre le rattachement des coûts de la destination immédiate des véhicules, la méthode retenue par la société ACA ne reflète pas fidèlement la réalité économique de l'usage des infrastructures et méconnaît le principe de pertinence, dès lors que les coûts ne sont pas imputés aux activités qui génèrent les déplacements ou bénéficient effectivement de l'utilisation de la voirie. Elle méconnaît également le principe de non-discrimination, en faisant supporter à certaines activités des coûts bénéficiant également à d'autres, sans justification objective de cette répartition. En conséquence, les règles de rattachement retenues par la société ACA ne peuvent être considérées comme conformes aux principes définis par la décision n° 2022-024 du 31 mars 2022.

123. S'agissant de l'allocation des surfaces affectées à l'activité publicitaire, la société ACA retient forfaitairement une superficie de 1 m² par mètre linéaire de dispositif publicitaire dans les salles de livraison des bagages. Toutefois, cette approche fondée sur la seule emprise physique des dispositifs ne permet pas nécessairement de refléter l'utilisation économique des espaces concernés. À cet égard, une méthode reposant sur les loyers associés aux emplacements publicitaires pourrait constituer une approche plus pertinente. L'Autorité accueille favorablement l'ouverture exprimée par la société ACA au cours des échanges et l'invite à poursuivre, conformément à son engagement, les travaux visant à faire évoluer sa méthode en ce sens.

124. S'agissant des frais partagés entre les différentes activités en aérogare, il ressort de l'instruction que plusieurs règles d'allocation conduisent à imputer des charges ou des actifs intégralement au périmètre régulé, alors même que les prestations correspondantes bénéficient également à des activités non régulées. Tel est notamment le cas des prestations de sécurité incendie et des services médicaux dans les terminaux dont les actifs et charges sont alloués exclusivement à l'activité passager, alors que ces prestations bénéficient à l'ensemble des activités en aérogare. Une telle règle contrevient ainsi aux principes d'homogénéité, de pertinence et de non-discrimination et majore mécaniquement la charge supportée par le périmètre régulé.

125. **En l'état, les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges mises en œuvre par la société ACA présentent des non-conformités aux principes définis par l'Autorité dans sa décision n° 2022-024, notamment au regard des principes d'homogénéité, de non-discrimination, de priorité à l'imputation directe et de pertinence**.

126. Afin d'apprécier l'incidence potentielle des non-conformités relevées, l'Autorité a réalisé, sur la base des éléments transmis par la société ACA au cours de l'instruction, des analyses de sensibilité reposant sur des hypothèses d'ajustement des règles d'allocation. Ces ajustements portent notamment sur la répartition des surfaces communes de certaines charges en aérogare dont la répartition se fonde sur des clés surfaciques telles que les charges de nettoyage, des voiries, des activités de sûreté et de sécurité, ainsi que d'autres frais partagés. Ces analyses, permettent d'estimer, selon une approche maximaliste, que la sous-évaluation du ROCE du périmètre régulé pourrait atteindre au plus environ *[0,5 - 1]* point de pourcentage sur la base des données prévisionnelles 2027.

127. Dans les circonstances particulières de la présente homologation, les analyses et simulations réalisées par l'Autorité permettent néanmoins, malgré les non-conformités identifiées, d'apprécier avec un niveau de fiabilité suffisant le respect des exigences relatives à la juste rémunération des capitaux investis et au rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus, comme cela est développé en sections 2.2.4.d et

2.2.4.e. Les ajustements estimés ne conduisent notamment pas le ROCE prévisionnel à excéder le CMPC retenu par l'Autorité. Ces constats ne sauraient toutefois dispenser la société ACA de mettre son système d'allocation en conformité avec les principes applicables, notamment dans la perspective de son futur CRE, la période transitoire prévue par la décision n°2022-025 ayant pris fin le 31 décembre 2025. À cet égard, l'Autorité demande à la société ACA :

(i) d'améliorer la qualité de sa documentation relative à l'allocation comptable, en mettant en œuvre les recommandations formulées par l'auditeur et en complétant les informations qui y figurent, conformément aux points 37 et 45 de la décision n° 2022-025, en particulier celles relatives à la justification des règles et en clarifiant leur rédaction, afin de renforcer la lisibilité du système et la transparence à l'égard des usagers ;

(ii) de poursuivre sans délai les travaux nécessaires à la mise en conformité de ses règles d'allocation comptable, sur les différents sujets identifiés dans cette décision – en concertation avec les usagers –, en particulier :

- s'agissant des surfaces en aérogares : préciser et harmoniser les critères d'affectation des surfaces aux différents périmètres, notamment en ce qui concerne les surfaces de circulation, et revoir la clé d'allocation appliquée aux surfaces communes afin qu'elle repose sur des surfaces représentatives de l'usage effectif des infrastructures ;
- s'agissant des voiries : revoir les modalités de rattachement des flux aux activités bénéficiaires, afin de tenir compte du fait que la destination des véhicules ne reflète pas nécessairement celle des occupants, dont le déplacement peut également bénéficier aux terminaux ;
- s'agissant des activités de sûreté-sécurité : affecter les surfaces relatives aux PIF aux activités de sûreté-sécurité et revoir la règle d'allocation des frais généraux afin d'appliquer aux activités financées par le T2S les mêmes modalités de répartition des frais généraux qu'aux autres et, en tout état de cause, de veiller à ce que la part de frais généraux non financée par le T2S ne soit pas imputée au périmètre régulé.

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

128. Au cours de l'instruction, la société ACA a transmis des éléments justificatifs en ce qui concerne ses prévisions d'actifs, de produits et de charges pour la période tarifaire soumise à l'homologation.

129. Les prévisions établies en ce qui concerne les charges ainsi que les investissements pris en compte dans la base d'actifs régulés (« BAR » ci-après) appellent les observations suivantes de la part de l'Autorité.

130. L'analyse des charges d'exploitation porte tant sur leur niveau global que sur leur évolution par passager et sur la cohérence des éléments explicatifs avancés par l'exploitant.

131. La société ACA anticipe un montant de 113,7 millions d'euros de charges d'exploitation aux bornes du périmètre régulé en 2027, soit une progression de +49 % (+37,2 millions d'euros) par rapport à 2019, qu'elle justifie par l'inflation, l'ouverture de capacités supplémentaires

liée à l'extension du terminal 2 (T2.3) et les évolutions fiscales intervenues depuis 2024, avec, notamment, l'introduction de la TEITLD.

132. Les prévisions établies par la société ACA en ce qui concerne les charges appellent deux séries de remarques de la part de l'Autorité.

133. En premier lieu, l'Autorité relève que les charges d'exploitation par passager prévues par la société ACA lors des précédentes demandes d'homologation se sont révélées supérieures aux niveaux réalisés. La société ACA explique ces écarts par la difficulté à anticiper certains postes de charges (personnel, impôts et taxes, énergie) et par l'effet mécanique des écarts de trafic sur ce ratio, compte tenu de la part importante de charges fixes. Pour 2027, elle justifie la progression de ses charges, principalement, par la première année pleine d'exploitation de l'extension du terminal 2, pour laquelle elle ne dispose pas encore d'un historique suffisant. L'Autorité considère ces explications cohérentes avec la mise en service de nouvelles capacités, dont le niveau d'utilisation n'atteint pas encore celui attendu à terme. De plus, l'Autorité relève que l'évolution de ces charges d'exploitation s'inscrit dans une dynamique d'amélioration continue de la qualité de service délivrée aux usagers, illustrée notamment par la hausse des scores de satisfaction globale des passagers (ACI-ASQ) et par les gains d'agencement et de confort apportés par la nouvelle extension du Terminal 2.

134. En deuxième lieu, l'Autorité observe que les prévisions de dotations aux amortissements se sont révélées supérieures aux montants réalisés pour chacun des exercices depuis 2021, avec un écart moyen de l'ordre de 1,8 million d'euros par an. Au cours de l'instruction, la société ACA a fait valoir plusieurs facteurs explicatifs, tenant notamment aux décalages de mises en service, à la révision des durées d'amortissement, au décalage dans la construction des clés analytiques et, pour les exercices 2025 et 2026, à la révision des clés d'allocation ainsi qu'au décalage de la mise en service de l'extension du terminal 2. Si ces explications apparaissent cohérentes, la société ACA ne les a pas chiffrées pour chaque exercice. Elles ne permettent donc pas d'écarter le caractère récurrent de cet écart, constaté chaque année dans le même sens. L'Autorité a, par conséquent, tenu compte de cet écart dans ses analyses de sensibilité du ROCE.

135. Au titre du programme d'investissements, la société ACA prévoit 44,4 millions d'euros d'investissements sur le périmètre régulé. L'Autorité relève que le montant prévu pour 2027 a été revu à la baisse au fil des consultations successives, passant de 83,0 millions d'euros dans le dossier de juin 2024 à 56,6 millions d'euros dans celui de juillet 2025, puis à 44,4 millions d'euros, soit -22 % en un an.

136. Toutefois cette révision, concentrée sur l'année 2027, demeure limitée à l'échelle du programme pluriannuel. Cette diminution intervient après deux exercices d'investissements soutenus, liés notamment à l'extension du terminal 2. Par ailleurs, le programme d'investissements a recueilli un avis favorable de la CoCoÉco.

137. De plus, l'Autorité constate que la société ACA a confirmé sa capacité à réaliser les investissements annoncés à ses usagers. En effet, sur la période 2021-2025, les écarts entre les investissements prévus et réalisés sont restés compris entre -5,8 % et +2,4 %.

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

138. 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.

139. 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.

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

• Sur le CMPC

141. Comme indiqué au point 44, la société ACA estime le CMPC après impôt applicable à la période tarifaire 2027 à +6,0 %.

142. Par sa décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 susvisée, l'Autorité a adopté des lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports relevant de son champ de compétence[19].

143. La méthodologie retenue par la société ACA pour estimer son CMPC s'inspire globalement des lignes directrices, à l'exception principalement de deux paramètres pour lesquels subsistent des divergences, à savoir la prime de risque de marché, d'une part, et le bêta, d'autre part.

144. Concernant la prime de risque de marché, l'Autorité préconise, conformément au point 24 de la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023[20], de retenir la moyenne simple des moyennes géométrique et arithmétique issues de l'étude DMS[21]. La société ACA adopte une approche différente : pour la borne haute, elle retient la moyenne arithmétique de cette étude ; pour la borne basse, elle retient, comme l'Autorité, une combinaison des moyennes géométrique et arithmétique, mais en attribuant à cette dernière un poids plus important, fixé à 80 %. Ce choix a pour conséquence de surestimer ce paramètre par rapport à son estimation par l'Autorité.

145. Concernant le bêta, la société ACA tient compte d'un échantillon d'aéroports plus restreint que celui retenu par l'Autorité pour l'estimation de ce paramètre et rejette l'utilisation de rendements quotidiens, pourtant préconisée par l'Autorité pour effectuer la régression statistique sur deux ans. Ces choix ont pour conséquence de surestimer ce paramètre par rapport à la fourchette de bêta estimée par l'Autorité. En effet :

- d'une part, la société ACA calcule un bêta à mai 2026 en s'appuyant seulement sur quatre comparables (ADP, AENA, Francfort, Zurich), alors que l'Autorité arrête ses calculs au 30 juin 2026, pour des tarifs applicables au 1er janvier 2027 (soit six mois avant leur entrée en vigueur), en s'appuyant sur

[19] La décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 est publiée sur le site internet de l'Autorité. La légalité de ces lignes directrices a été confirmée par le Conseil d'État dans une décision *Société Aéroports de Lyon* du 10 juillet 2025 (n° 494869).
[20] Point 24 de la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 susvisée : « *l'Autorité calcule la moyenne simple des moyennes géométrique et arithmétique, en l'absence de consensus, dans la littérature financière ou parmi les praticiens, sur l'approche à privilégier* ».
[21] Les chercheurs Dimson, Marsh et Staunton (DMS) produisent des estimations qui sont publiées chaque année dans le *UBS Global Investment Returns YearBook*. Les estimations de DMS comptent parmi les sources de référence utilisées par les régulateurs d'infrastructures en Europe pour la détermination de la prime de risque de marché.

six[22] comparables (ADP, AENA, Francfort, Zurich, Bologne et l'aéroport d'Athènes pour le bêta à deux ans) ;

- d'autre part, la société ACA réalise son calcul à partir de données hebdomadaires sur des périodes de référence de deux ans et cinq ans, ce qui a pour conséquence de prendre en compte un nombre de points limité par rapport aux recommandations de l'Autorité[23], rendant moins fiable, sur un plan statistique, l'estimation du bêta.

146. L'impact cumulé de la correction des deux éléments de divergence évoqués précédemment conduit à une baisse des bornes de la fourchette de CMPC estimée par la société ACA de l'ordre de 50 à 100 points de base.

147. En appliquant les lignes directrices adoptées par la décision n° 2023-052 susvisée, la fourchette de CMPC du périmètre régulé de la société ACA est estimée par l'Autorité entre 4,6 % et 5,6 % après impôt. Cette estimation est confortée par l'ensemble des contrôles de cohérence définis dans les lignes directrices.

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

149. Au regard du facteur principal, le CMPC du périmètre régulé de la société ACA devrait être fixé en se référant au bas de la fourchette. En effet, le cadre de régulation tarifaire applicable à la société ACA lui permet de limiter ses risques de deux façons : d'une part, en l'absence de CRE, il permet un réexamen annuel des tarifs, ce qui limite sensiblement son exposition au risque de trafic, notamment ; d'autre part, le système de caisse aménagée dont bénéficie la société ACA comprend une part significative de recettes commerciales, réduisant le risque de sous-investissements sur la plateforme.

150. L'analyse des facteurs secondaires ne remet pas en cause le positionnement du CMPC du périmètre régulé de la société ACA en bas de fourchette. En particulier, la diversité et le dynamisme de l'environnement économique de l'aéroport ainsi que la faible concurrence en matière de mobilité limitent les risques auxquels est exposée la société ACA.

151. Dans ces conditions, l'Autorité estime que le CMPC du périmètre régulé devrait être fixé en se référant à la partie inférieure de la fourchette. La valeur cible résultant de l'analyse qualitative de l'Autorité s'élève à un taux de 4,8 % après impôt.

152. En conséquence, le niveau de CMPC retenu par l'exploitant est trop élevé au regard du résultat de l'application des lignes directrices adoptées par l'Autorité dans sa

[22] S'agissant de l'aéroport de Vienne, l'Autorité relève que celui-ci ne satisfait plus de manière constante aux critères de liquidité prévus par les lignes directrices, qui exigent qu'au moins deux des quatre critères de liquidité soient remplis sur l'ensemble des périodes considérées. Sur une période de deux ans, seul un critère de liquidité est satisfait. L'Autorité considère, en conséquence, que l'aéroport de Vienne ne peut être retenu au sein de l'échantillon de comparables. À l'inverse, afin de renforcer la représentativité de l'échantillon pour le calcul du bêta à deux ans, l'Autorité proposent d'y inclure l'aéroport d'Athènes, coté depuis février 2024 et qui satisfait trois des quatre critères de liquidité sur la période considérée.

[23] Cf. points 40 et 41 de la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 susvisée : « *40. Pour estimer le paramètre bêta sur une période de deux ans, l'Autorité retient une fréquence d'observation journalière de manière à disposer d'un nombre d'observations suffisant. // 41. Pour réaliser la régression sur une période de cinq ans, l'Autorité retient une fréquence d'observation hebdomadaire, qui aboutit à retenir un nombre suffisant de points observables pour la fiabilité statistique de la régression* ».

décision n° 2023-052 susvisée au cas spécifique de la détermination du CMPC du périmètre régulé de la société ACA dans le cadre d'une homologation annuelle.

• Sur le ROCE

153. Comme indiqué au point 43, le ROCE du périmètre régulé est estimé par l'exploitant à +3,5 % pour la période tarifaire 2027.

154. La rentabilité de l'exploitant sur le périmètre régulé appelle plusieurs observations de la part de l'Autorité.

155. L'Autorité considère que plusieurs éléments concordants conduisent à établir que ce niveau de ROCE est sous-évalué. Ce constat repose sur deux séries d'indications :

- celles résultant de l'analyse de l'allocation des produits, des actifs et des charges ;
- celles issues de l'analyse des prévisions qui fondent la proposition tarifaire.

156. D'une part, comme exposé dans la partie dédiée à l'allocation analytique, l'Autorité constate que les modalités d'allocation proposées par la société ACA conduisent, dans leur ensemble, à imputer de manière excessive les charges et les actifs au périmètre régulé.

157. Les analyses de l'Autorité convergent pour révéler un biais dans l'allocation des charges et des actifs. Les analyses de sensibilité conduites par l'Autorité dans le cadre de la présente instruction indiquent que ce biais est susceptible d'affecter le ROCE, au plus haut, à hauteur d'environ *[0,5 - 1]* point de pourcentage (sur la base des données 2027), comme indiqué au point 126.

158. D'autre part, comme exposé dans la partie dédiée aux projections des produits, des charges et des actifs, l'Autorité constate une tendance récurrente de l'exploitant à sous-estimer son ROCE prévisionnel.

159. L'Autorité relève ainsi que, sur les quatre dernières périodes tarifaires, les niveaux de ROCE effectivement réalisés se sont révélés supérieurs aux prévisions communiquées aux usagers lors de la construction tarifaire. Cette sous-estimation résulte notamment d'une projection des dotations aux amortissements qui s'est avérée, de façon récurrente, sensiblement éloignée des réalisations.

160. L'Autorité rappelle que, conformément à sa pratique constante, la persistance d'écarts significatifs entre les prévisions retenues pour l'élaboration des propositions tarifaires et les données effectivement réalisées est susceptible d'entraîner une sur-rémunération de l'exploitant *ex post*, ce dont elle tient compte dans son appréciation *ex ante* de la juste rémunération des capitaux investis.

161. En tenant compte d'ajustements et des analyses de sensibilité élaborés à partir de l'observation historique des trois derniers exercices, notamment d'une appréciation réaliste du niveau des dotations aux amortissements, le ROCE prévisionnel serait réévalué à la hausse, de l'ordre de *[0,2 - 0,5]* point de pourcentage.

162. Toutefois, dans le cadre de l'examen de la présente proposition tarifaire, les analyses de sensibilité du ROCE prévisionnel menées par l'Autorité, qui aboutissent à une réévaluation à la hausse de l'ordre de *[0,2 - 1,2]* point de pourcentage au global – correspondant à un ROCE prévisionnel estimé à *[3,7 - 4,7]* % –, ne remettent pas en cause la conclusion selon laquelle

le ROCE prévisionnel du périmètre régulé pour la période tarifaire 2027 demeure inférieur à la valeur cible de CMPC calculée par l'Autorité en application de sa décision n° 2023-052 susvisée, soit 4,8 %.

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

163. Sur la base des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges de la société ACA, l'Autorité a procédé à une analyse du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus. Il en résulte que la société ACA respecte la règle selon laquelle le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus, avec un taux de couverture des services publics aéroportuaires estimé par l'exploitant de l'ordre de 91,03 % pour la période tarifaire soumise à l'homologation.

164. Les analyses de sensibilité effectuées par l'Autorité, en particulier pour tenir compte de la fourchette du niveau de CMPC qu'elle a établie, comme mentionné au point 147, ainsi que des corrections identifiées au titre des règles d'allocation et des prévisions de dotations aux amortissements, ne sont pas de nature à remettre en cause cette conclusion en ce qui concerne le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

2.3. Sur la redevance d'assistance aux PHMR

165. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 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. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée.

166. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.

167. En l'espèce, l'Autorité constate que la société ACA maintient la structure tarifaire de la redevance d'assistance aux PHMR, en conservant un niveau de redevance variant en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance constaté sur la période de référence.

168. Comme indiqué au point 40, la société ACA propose une augmentation homogène de +7,3 % des tarifs unitaires d'assistance aux PHMR pour l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.

169. En premier lieu, l'Autorité relève que cette proposition a recueilli un avis favorable de la CoCoÉco, les usagers ayant souligné la qualité du service d'assistance fourni à l'aéroport de Nice-Côte d'Azur. Si les usagers ne se sont pas prononcés en défaveur de la proposition tarifaire de l'exploitant, plusieurs ont exprimé le souhait de voir la différenciation tarifaire être accentuée à l'avenir.

170. En deuxième lieu, l'Autorité observe que cette évolution tarifaire intervient dans un contexte marqué par une augmentation continue du nombre de prestations d'assistance aux PHMR ces dernières années. Cette hausse d'activité a entraîné une progression des charges associées.

171. L'Autorité constate ainsi que la hausse tarifaire envisagée pour la période tarifaire 2027 devrait permettre à l'exploitant d'atteindre un taux de couverture des charges par les produits très proche de 100 %, tout en restant inférieur à ce niveau, écartant ainsi le risque de sur-couverture.

172. L'Autorité note par ailleurs que la société ACA a mis en œuvre la recommandation n°6 de sa décision n° 2025-076 susvisée, en partageant plus explicitement avec les usagers les principales hypothèses de construction du tarif. Elle l'invite toutefois à fiabiliser ses prévisions du nombre d'interventions et du taux de prise en charge, afin d'améliorer la prévisibilité du niveau tarifaire de la redevance pour les usagers.

173. Cette proposition apparaît, dès lors, conforme aux principes applicables aux redevances pour services rendus, ainsi qu'aux exigences posées par l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 précité.

174. Au regard de l'ensemble de ces éléments, les tarifs de la redevance d'assistance aux PHMR peuvent être homologués.

Décide

L'Autorité homologue les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027.

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

L'Autorité a adopté la présente décision le 22 octobre 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

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

N°	Point	Recommandations	Acteur	Horizon
1	57	Communiquer aux usagers l'ensemble des éléments requis, notamment ceux mentionnés au 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports, relatifs aux contreparties financières accordées aux transporteurs aériens.	ACA	Prochaine consultation des usagers
2	58	Poursuivre les ateliers de travail avec les usagers (qualité de service, prévisions de trafic, comptabilité analytique) tout au long des négociations relatives à l'élaboration du CRE.	ACA	Prochaine demande d'homologation
3	66	S'agissant de la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques, revoir le mode de définition des coefficients de différenciation entre faisceaux, en réalisant une étude rigoureuse de l'utilisation des infrastructures auprès des usagers finaux, fondée sur les coûts d'usage des infrastructures et définissant des indicateurs de coûts précis, mesurables et auditables (surface utilisée, temps passé, nombre de bagages, etc.).	ACA	Prochaine demande d'homologation
4	68	Réaliser une étude d'impact approfondie portant sur les trois dernières saisons hivernales et intégrant les évolutions tarifaires intervenues depuis 2026. Cette étude devra notamment analyser les effets observés des variations tarifaires entre les saisons estivale et hivernale sur le niveau de trafic, afin d'en apprécier la sensibilité au prix et de déterminer, sur cette base, le taux d'abattement approprié pour la période couverte par le contrat.	ACA	Prochaine demande d'homologation
5	100 et 127	Poursuivre une démarche d'amélioration continue visant à clarifier, simplifier et fiabiliser le système de comptabilité analytique, en associant étroitement les usagers et en assurant une justification économique robuste des règles retenues.	ACA	Prochaine demande d'homologation
6	127	Poursuivre sans délai, en concertation avec les usagers, la mise en conformité des règles d'allocation comptable sur l'ensemble des sujets identifiés, notamment l'allocation des surfaces des postes d'inspection filtrage et des frais de structure des activités de sûreté-sécurité (points 112 et 113), ainsi que des frais partagés en aérogare (point 124).	ACA	Prochaine demande d'homologation

7	172	S'agissant de la redevance d'assistance aux PHMR, fiabiliser les prévisions du nombre d'interventions et du taux de prise en charge, afin d'améliorer la prévisibilité du niveau tarifaire futur de la redevance pour les usagers.	ACA	Prochaine demande d'homologation