

## **Décision n° 2024-059 du 29 août 2024**

relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2024

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

Saisie d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 31 octobre 2025 par la société des Aéroports de la Côte d'Azur (ci-après la « société ACA »), le 1<sup>er</sup> juillet 2024, le dossier ayant été déclaré recevable le même jour, et saisie d'une saisine rectificative intervenue le 19 juillet 2024 ;

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 16 janvier 2012 modifié relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté du 12 juillet 2018 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu ;

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

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

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

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

Vu la décision de l'Autorité n° 2023-041 du 29 août 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2023 ;

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

Vu la décision de l'Autorité n° 2024-026 du 4 avril 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024 ;

Vu l'avis n° 2020-017 du 17 février 2020 relatif au coût moyen pondéré du capital à prendre en compte pour le projet de contrat de régulation économique d'Aéroports de Paris (ADP) sur la période 2021-2025 ;

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 le règlement intérieur de l'Autorité ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, la société easyJet et la société ACA le 22 juillet 2024 ;

Vu les notes de la société ACA et de la société easyJet adressées au service de la procédure de l'Autorité respectivement le 10 juillet 2024 et le 15 juillet 2024 ;

Après en avoir délibéré le 29 août 2024 ;

Considérant l'ensemble des éléments qui suivent :

## 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, Société Monégasque d'investissement aéroportuaire 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 2023, l'aéroport de Nice-Côte d'Azur a accueilli 14,2 millions de passagers, soit 98 % des 14,5 millions de passagers enregistrés en 2019. L'aérodrome de Cannes-Mandelieu a enregistré 70 103 mouvements, ce qui correspond à 98 % du niveau de 2019.

#### 1.1.2. La saisine de l'Autorité pour des tarifs applicables à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024

4. La société ACA avait saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2024 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 16 février 2024, qui a été déclaré complet et recevable à cette même date.
5. Par sa décision n° 2024-026 du 4 avril 2024, l'Autorité s'est opposée à la proposition tarifaire de la société ACA au motif qu'elle intervenait avant l'expiration de la période tarifaire en cours.

#### 1.1.3. La saisine de l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 31 octobre 2025

6. La société ACA a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 31 octobre 2025 par un dossier réceptionné au service de la procédure le 1<sup>er</sup> juillet 2024, qui a été déclaré recevable le même jour. Dans la grille tarifaire soumise à l'Autorité le 1<sup>er</sup> juillet 2024, la société ACA proposait d'introduire une nouvelle modulation environnementale, se présentant sous la forme d'une réduction de la redevance d'atterrissage selon les émissions de CO<sub>2</sub> de chaque aéronef lors de son cycle LTO (décollage/atterrissage), selon des paramètres à définir ultérieurement. Au cours de l'instruction, le 19 juillet 2024, la société ACA a procédé à une saisine rectificative visant à supprimer la modulation CO<sub>2</sub> de la proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité.
7. En application de l'article R. 6325-29 du code des transports, la société ACA a rendu publique sa proposition tarifaire le 1<sup>er</sup> juillet 2024. À la suite de la saisine rectificative intervenue le 19 juillet 2024, dont la seule modification consistait en la suppression de la modulation environnementale, la société ACA a, le même jour, rendu publique sa proposition tarifaire rectifiée.

8. Conformément au premier alinéa de l'article R. 6325-27 du même code, la DGCCRF a reçu, le 1<sup>er</sup> juillet 2024, la proposition tarifaire initiale de la société ACA. De même, elle a reçu, le 19 juillet 2024, l'information selon laquelle la société ACA a procédé à une rectification de sa proposition tarifaire. Le silence gardé par la DGCCRF dans le délai de quinze jours à compter de la réception de la notification vaut, conformément au deuxième alinéa de l'article R. 6325-30 du code des transports, avis favorable sur les tarifs notifiés.

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

### 1.2.1. Le droit de l'Union européenne

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

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

---

<sup>1</sup> Devenu traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

14. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres d'instituer une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont systématiquement déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

**b. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens**

15. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 prévoit que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifique due aux personnes handicapées et à mobilité réduite (ci-après « PHMR »), percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.
16. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport, en coopération avec ses usagers, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un ou de toute autre entité appropriée. L'entité gestionnaire tient une comptabilité séparée respectivement pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux PHMR et pour ses autres activités. Elle met à la disposition des usagers de l'aéroport un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne cette assistance.
17. L'article 6 du règlement prévoit que le transporteur aérien ayant lui-même reçu une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol communique cette information à l'entité gestionnaire des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol. Dans tous les autres cas, il communique ces informations « *dès que possible* ».

## **1.2.2. Le droit national**

**a. Les redevances pour services rendus**

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

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

#### **b. Le périmètre régulé**

22. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit que le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome.
23. L'article R. 6325-22 du code des transports renvoie à un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile le soin de fixer ce périmètre, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.
24. Le III de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté du 16 septembre 2005 susvisé, applicable à la présente procédure conformément à l'article 18 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé modifié par l'arrêté du 27 mai 2024, prévoit que le périmètre régulé des aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu recouvre l'ensemble des activités de l'exploitant, à l'exception des activités d'assistance en escale, de certaines activités exercées par des entreprises liées au concessionnaire, des activités relevant de la taxe d'aéroport et de la taxe sur les nuisances sonores aériennes, des activités commerciales et de services, de certaines activités foncières et des activités sans rapport avec les aérodromes concernés.

#### **c. La procédure d'homologation des tarifs des redevances**

25. 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* ».
26. 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**

27. 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 ; (...)
  - 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. »
28. 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.
29. 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*.
30. 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.
31. La décision n° 2022-024 s'applique aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-27 du code des transports, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022.

### **1.3. La période tarifaire antérieure**

32. Les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 2023 au 31 octobre 2024 sont ceux homologués par la décision n° 2023-041 du 29 août 2023 de l'Autorité.

### **1.4. Contenu de la saisine pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 31 octobre 2025**

33. La société ACA a saisi l'Autorité d'une demande d'homologation d'une grille tarifaire pour la période du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 31 octobre 2025 (ci-après « période tarifaire 2025 »), qui a été établie sur la base des périmètres d'activités prévus par l'arrêté du 16 septembre 2005 susmentionné.

34. 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**

35. La société ACA prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2025, de reconduire la structure de la grille tarifaire actuellement en vigueur.
36. S'agissant de la redevance 50 hertz, homologuée par l'Autorité par sa décision n° 2023-041 du 29 août 2023, et dont le service n'a pas encore été rendu sur la période tarifaire en cours (1<sup>er</sup> novembre 2023 – 31 octobre 2024), la société ACA propose une adaptation de son tarif au regard de l'évolution des charges.
37. S'agissant des modulations tarifaires, la société ACA propose de reconduire, selon des conditions d'application identiques, (i) la modulation de la redevance par passager en fonction de la saison aéronautique été/hiver, (ii) la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage et (iii) la modulation de la redevance de stationnement applicable aux aéronefs stationnant la nuit entre 21h et 5h à l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur.

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

38. La société ACA prévoit, dans sa proposition tarifaire pour la période tarifaire 2025, de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.
39. Par ailleurs, la société ACA propose de reconduire, selon des conditions d'application identiques à celles actuellement en vigueur concernant l'aérodrome de Cannes-Mandelieu, la modulation de la redevance d'atterrissage pour les avions électriques.

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

40. 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.

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

41. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, avec, au 1<sup>er</sup> novembre 2024 :
- Une hausse moyenne de +8 % des tarifs unitaires des redevances (i) par passager<sup>2</sup>, (ii) forfaits applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage, (iii) forfaits hélicoptères ;
  - Une hausse moyenne de +6 % des tarifs des redevances (i) passerelles, (ii) atterrissage, (iii) 400 hertz, (iv) stationnement, (v) usages d'installations de distribution de carburant d'aviation, (vi) titres d'accès personnel et titres d'accès véhicules, (vii) redevances et matériels pour le traitement du fret, (viii) diverses redevances communes à l'aviation commerciale régulière et à l'aviation générale ;

---

<sup>2</sup> Redevance par passager (i) des terminaux 1 et 2, (ii) du terminal d'aviation d'affaires et (iii) des hélicoptères.

- Un gel des tarifs des redevances (i) bornes d'enregistrement en libre-service, (ii) dépose bagage automatique, (iii) système de réconciliation traçabilité bagages ;
  - Une hausse moyenne de +2,2 % du tarif sur la redevance d'aide au démarrage « aire kilo ».
42. La société ACA propose également une hausse moyenne de +5,8 % des tarifs sur les « *redevances domaniales SPA* » sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.
43. Concernant la redevance d'assistance aux PHMR, la société ACA propose une hausse moyenne de +7,3%, en conservant la modulation en fonction du taux de pré-notification des opérations d'assistance<sup>3</sup>.

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

44. La société ACA propose une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires, avec, au 1<sup>er</sup> novembre 2024 :
- Une hausse moyenne de +8 % des tarifs unitaires des redevances (i) aéronautiques et (ii) d'assistance ;
  - Une hausse moyenne de +6% des tarifs sur la redevance titres d'accès personnel et titre d'accès véhicules.
45. La société ACA propose également une hausse de +5,8 % des « *redevances domaniales SPA* » applicables à l'aérodrome de Cannes-Mandelieu.

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

46. Dans sa proposition tarifaire soumise à l'homologation de l'Autorité, la société ACA prévoit un trafic de 15,2 millions de passagers, pour la période tarifaire 2025, correspondant à 104,9 % 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 108,2 millions d'euros<sup>4</sup> et un niveau des produits issus des autres activités du périmètre régulé de 54,1 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 +1,8 %.
47. 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 applicable à la période tarifaire faisant l'objet de l'homologation à 7,59 %. Ce taux correspond à la moyenne arithmétique des deux bornes de la fourchette de CMPC après impôt estimée par son consultant, comprise entre 7,30 % et 7,87 %.

---

<sup>3</sup> Le taux de pré-notification des opérations d'assistance par les compagnies aériennes à la société ACA est lié au respect d'un délai de préavis de 36 heures.

<sup>4</sup> Y compris redevance d'assistance aux PHMR.

## 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

48. 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* ».
49. 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* ».
50. La société ACA a réuni la CoCoÉco le 20 juin 2024. Le délai de convocation de ses membres a été respecté.
51. Cinq votes ont eu lieu au cours de la séance du 20 juin 2024. La CoCoÉco s'est prononcée en faveur de l'ensemble des propositions détaillées ci-après :
  - Sur le plan d'investissements : treize membres ont voté en faveur de cette proposition et quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus ;
  - Sur la proposition tarifaire pour les redevances SPA : dix membres se sont prononcés en faveur, un représentant d'usagers s'y est opposé et six représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus ;
  - Sur l'introduction d'une nouvelle modulation environnementale dans la grille tarifaire, laquelle a *in fine* été supprimée de la grille tarifaire soumise à homologation : douze membres ont voté pour, quatre représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives s'y sont opposés et un représentant d'usagers s'est abstenu ;
  - Sur l'adaptation de la redevance 50 hertz : quinze membres ont voté pour et deux représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus ;
  - Sur la redevance d'assistance aux PHMR : onze membres de la CoCoÉco se sont prononcés en faveur de cette proposition et six représentants d'usagers et d'organisations professionnelles ou associatives se sont abstenus.

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

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

53. L'article R. 6325-23 du code des transports fixe une liste d'informations à porter à la connaissance des usagers, dans le cadre des consultations préalables à la fixation de nouveaux tarifs. Cette liste mentionne notamment : les éléments listés au second alinéa de l'article R. 6325-13 et à l'article R. 6325-16 du code des transports<sup>5</sup> ; 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.
54. Ces éléments, complétés et précisés par l'arrêté du 16 janvier 2012 susvisé, doivent être fournis aux membres de la CoCoÉco préalablement à la réunion de la commission. Cet arrêté précise, par ailleurs les délais à respecter pour la transmission préalable des informations.
55. 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.
56. L'Autorité relève, par ailleurs, que plusieurs usagers ont souligné le caractère insuffisant des justifications données par l'exploitant quant à la répartition faite entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé pour chacun des projets d'investissements, et ont à ce titre exprimé leur souhait de disposer de données plus précises quant à l'allocation retenue pour chacun des projets. À cet égard, l'Autorité relève que ces informations constituent des données utiles aux usagers pour apprécier la pertinence des clés d'allocation retenues en la matière par l'exploitant, d'autant plus au regard du système de caisse aménagée dans lequel s'inscrit la société ACA. Aussi, elle invite cette dernière à communiquer des informations complémentaires aux membres de la CoCoÉco en amont de la prochaine demande d'homologation tarifaire.

## **2.2. Sur le respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires**

57. 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.
58. Sont en particulier exclues du champ de contrôle de l'Autorité, en application du I de l'article 1 de l'arrêté du 16 septembre 2005 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.

---

<sup>5</sup> 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).

## 2.2.1. En ce qui concerne la structure tarifaire

### a. Sur l'adaptation de la redevance 50 hertz applicable sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur

59. Comme mentionné au point 36, la société ACA propose l'adaptation du tarif de la redevance 50 hertz, dont la prestation n'a pas été exécutée sur la période tarifaire en cours (1<sup>er</sup> novembre 2023 – 31 octobre 2024) en raison du retard dans la mise en œuvre des premiers postes équipés, initialement prévue pour l'été 2024. Ce service, consistant en la mise en œuvre de l'électrification des postes de stationnement éloignés, devrait contribuer à la décarbonation des opérations au sol ainsi qu'à la diminution des émissions de polluants et de gaz à effet de serre liés à l'utilisation de moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs ou de groupes thermiques.
60. La société ACA propose de réhausser le tarif de la redevance 50 hertz<sup>6</sup>, applicable dès la mise en œuvre des premiers postes, désormais prévue pour le deuxième trimestre 2025. Ce tarif par mouvement, acquitté par l'ensemble des compagnies utilisatrices des postes équipés, tient compte de l'augmentation des frais liés à la mise en œuvre et au fonctionnement des postes dont le nombre a été revu à la hausse afin d'optimiser la desserte au sol de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.
61. Dans la mesure où ce tarif ne conduit pas à une sur-couverture des coûts relatifs à l'équipement et à l'utilisation des postes équipés qui seront mis en service au cours de la période tarifaire 2025 au regard des projections des mouvements attendus, l'Autorité ne s'oppose pas au tarif de la redevance 50 hertz proposé par la société ACA.

### b. Sur la reconduction de la différenciation tarifaire de la redevance passager applicable sur l'aéroport de Nice-Côte d'Azur

62. Concernant la différenciation tarifaire selon les faisceaux géographiques, la société ACA prévoit, pour la période tarifaire 2025, 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. La société ACA a transmis une étude visant à évaluer la différence de coûts supportés entre les passagers relevant des trois faisceaux géographiques susmentionnés, à partir de données issues des cinq dernières années.
64. Il ressort de cette étude que les écarts tarifaires entre les faisceaux « National et Europe Schengen » et « International », d'une part, et entre les faisceaux « National et Europe Schengen » et « Europe non Schengen », d'autre part, sont supérieurs aux écarts de coûts observables entre ces mêmes faisceaux.
65. Au regard de ces éléments, l'Autorité invite la société ACA, dans le cadre de sa prochaine demande d'homologation, à justifier le maintien des différenciations tarifaires actuelles par des analyses complémentaires s'appuyant sur des données actuelles (notamment en ce qui concerne l'allocation des charges par passager, les temps de parcours ou l'utilisation des surfaces) ou, le cas échéant, à réévaluer leur niveau de sorte que les écarts de tarifs proposés ne dépassent pas les écarts de coûts sous-jacents.

---

<sup>6</sup> Tarif de 19,39 euros par mouvement pour la période tarifaire 2025.

### 2.2.2. En ce qui concerne les modulations tarifaires

66. La société ACA ayant supprimé la modulation environnementale de la grille soumise à homologation par une saisine rectificative notifiée à l'Autorité le 19 juillet 2024, elle propose de reconduire à l'identique les modulations actuellement en vigueur, respectivement, pour les aéroports de Nice-Côte d'Azur, comme exposé au point 37, et Cannes-Mandelieu, comme exposé au point 39. Cette proposition n'appelle pas de remarque de l'Autorité au regard des exigences prévues aux articles R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports.

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

67. 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.
68. Comme exposé au point 40, 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.
69. L'Autorité relève au préalable que la société ACA a expressément justifié ce niveau de hausse des tarifs par la prise en compte de la charge correspondant à la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance dans les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2024. Ses représentants ont notamment explicitement indiqué aux usagers, lors de la CoCoÉco du 20 juin 2024, que la hausse des tarifs aurait été différente en l'absence de taxe, la prise en compte de cette dernière justifiant à elle seule, selon eux, une hausse de +2,2 % des tarifs des redevances.
70. 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 »<sup>7</sup>. 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<sup>8</sup>, au cas par cas, en tenant compte des circonstances de chaque espèce dans lesquelles elle est amenée à se prononcer, sous le contrôle du juge. Parmi les éléments à prendre en compte, figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers.
71. Or, d'une part, l'Autorité observe que l'évolution tarifaire proposée par la société ACA intervient dans un contexte de hausse majeure du programme d'investissements pour la période tarifaire 2025, étant précisé que ces investissements sont de nature à améliorer la qualité du service rendu aux usagers de l'aéroport et, partant, celle rendue aux usagers finaux de l'aéroport. Ainsi, le projet d'extension du terminal 2, d'ampleur inédite, offrira aux compagnies aériennes, à compter de sa livraison partielle prévue en 2025, des installations plus vastes et modernes, permettant d'augmenter la capacité d'accueil de 4 millions de passagers annuels (arrivée/départ) supplémentaires grâce à l'ajout de nouvelles ressources aéroportuaires et de nouvelles surfaces d'exploitation<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. N°424088.

<sup>8</sup> 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.

<sup>9</sup> L'extension du terminal 2 se traduira notamment par une salle d'embarquement, des passerelles télescopiques, une nouvelle zone de livraison de bagages, un trieur à bagages et des nouvelles banques d'enregistrement ainsi qu'une nouvelle frontière départ.

72. D'autre part, l'Autorité note que la société ACA propose une hausse différenciée entre la redevance par passager et les autres redevances, la hausse de la redevance par passager étant plus importante. Cette proposition revient, ce faisant, à mieux partager avec les compagnies aériennes le risque lié au remplissage des avions et améliore ce faisant la capacité des transporteurs à absorber cette augmentation tarifaire, ce qui est favorable aux compagnies aériennes.
73. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la proposition de hausse tarifaire globale formulée par la société ACA est modérée.

#### **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**

74. 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 : (i) les hypothèses de trafic retenues par la société ACA dans sa proposition, (ii) les mécanismes d'allocation des produits, des actifs et des charges entre les différents périmètres et (iii) la pertinence des projections financières qui en résultent pour établir la proposition tarifaire soumise à l'homologation.

##### **a. Sur les hypothèses de trafic**

75. La société ACA anticipe une hypothèse de trafic commercial de 14,5 millions de passagers pour 2024 et de 15,2 millions de passagers pour 2025. Comme mentionné au point 46, la société ACA retient ainsi une hypothèse de trafic de 15,2 millions de passagers pour la période tarifaire 2025.
76. Au regard, à la fois, des dynamiques d'offre et de trafic observées jusqu'au premier semestre 2024, des niveaux de trafic attendus par les compagnies aériennes en 2025 et des tendances d'évolution du trafic communiquées par plusieurs associations et organisations (ACI Europe, Eurocontrol), les prévisions établies par la société ACA apparaissent pessimistes pour l'année 2024 et dans la fourchette basse des tendances établies par l'Autorité pour l'année 2025. L'Autorité note par ailleurs que les prévisions de la société ACA retenues dans le cadre de ses propositions relatives aux deux périodes tarifaires précédentes révolues se sont révélées en deçà du niveau de trafic réalisé.
77. Face à des prévisions de trafic établies par l'exploitant lui paraissant pessimistes, l'Autorité a réalisé des tests de sensibilité du ROCE à des niveaux de trafic plus crédibles. Ces analyses ne remettent pas en cause les conclusions exposées ci-après, notamment s'agissant du respect des critères de juste rémunération des capitaux investis et de couverture des coûts.

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

78. Les décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 de l'Autorité susvisées prévoient une application de leurs dispositions pour les comptes des exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et, partant, une application aux propositions tarifaires notifiées à l'Autorité à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2022. Dès lors, ces décisions sont applicables pour l'homologation de la présente proposition tarifaire.

79. Le respect des principes établis dans la décision n° 2022-024 étant cependant susceptible d'exiger des travaux requérant un délai conséquent, la section 5 de la décision n° 2022-025 prévoit des dispositions transitoires, acceptant notamment, à titre exceptionnel, le maintien de règles d'allocation existantes, malgré des justifications incomplètes ou manquantes, dès lors que (i) cette absence de démonstration suffisante de la conformité aux principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 résulte exclusivement de la nécessité, pour l'exploitant, de réaliser des études ou de faire évoluer son système d'information et/ou son modèle analytique de gestion, et que (ii) l'exploitant justifie auprès de l'Autorité – après l'avoir présenté aux usagers – de la mise en place d'un programme de travail crédible et adéquat de nature à assurer la bonne application des principes listés à l'article 2 de la décision n° 2022-024 dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, avant l'issue de la période transitoire, au 31 décembre 2025.
80. Pour la présente procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires pour la période tarifaire 2025, la société ACA a transmis à l'Autorité une attestation, établie par l'un de ses commissaires aux comptes, sur les « *situations analytiques établies par la société Aéroports de la Côte d'Azur S.A. dans le cadre du décret n° 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'État* » pour l'exercice clos le 31 décembre 2023. Cette attestation, qui n'appelle pas d'observations particulières de la part des auditeurs, porte sur la concordance des informations financières présentées par périmètre d'activité avec les systèmes de comptabilité analytique de la société ACA, sans se prononcer sur les hypothèses retenues pour établir ladite comptabilité analytique. La société ACA a également transmis à l'Autorité un « *rapport de constats de l'un des commissaires aux comptes de la société Aéroports de la Côte d'Azur S.A. résultant de procédures convenues relatives aux informations issues de la comptabilité analytique pour l'exercice clos le 31 décembre 2023* » ne faisant ressortir aucune anomalie et/ou incohérence avec les informations mentionnées dans les référentiels de comptabilité analytique de la société ACA.
81. L'Autorité juge acceptable le maintien des règles d'allocation existantes pour la période tarifaire soumise à homologation dans le cadre de la période transitoire prévue à la section 5 de la décision n° 2022-025.
82. La société ACA a en effet engagé, dès 2022, un cycle de réunions d'information et d'échange avec les usagers sur sa méthodologie d'allocation analytique. Dans le cadre de cette démarche constructive devant éclairer les usagers, la société ACA a organisé plusieurs ateliers de travail au cours desquels elle a expliqué le fonctionnement de son système d'allocation en fournissant les informations permettant de l'appréhender qualitativement et quantitativement. En particulier, les principales infrastructures (terminaux et voirie) ont été analysées. En 2024, deux ateliers ont d'ores et déjà été organisés les 30 janvier et 12 juin et un autre est prévu à l'automne 2024 pour évoquer, conformément à la demande des usagers, les plans par étages des aérogares et discuter de la répartition analytique de ces infrastructures.
83. L'Autorité encourage la société ACA à poursuivre ces travaux. Elle considère par ailleurs, à l'exemple des démarches entreprises par d'autres exploitants d'aéroport et eu égard aux enjeux particuliers résultant du système de caisse en place, que l'attestation d'un auditeur externe portant sur la conformité des règles d'allocation de la société ACA aux principes posés par la décision n° 2022-024 précitée et éclairés par la décision n° 2022-025 serait de nature à faciliter les discussions ultérieures en CoCoÉco sur les propositions tarifaires construites à partir des états comptables établis conformément à ces règles et, partant, à sécuriser la procédure d'homologation de ces tarifs.

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

84. 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.
85. 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.
86. Les analyses de l'Autorité s'agissant (i) du CMPC et (ii) du ROCE sont présentées ci-après.

#### • Sur le CMPC

87. Comme indiqué au point 47, la société ACA estime le CMPC après impôt applicable à la période tarifaire 2025 à 7,59 %. Ce taux correspond à la moyenne arithmétique des deux bornes de la fourchette de CMPC après impôt estimée par son consultant, comprise entre 7,30 % et 7,87 %.
88. 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 coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant de son champ de compétence<sup>10</sup>.
89. Si certaines des approches utilisées par la société ACA, sur les propositions de son conseil externe, différent, sur un plan théorique, de celles exposées par l'Autorité dans ses lignes directrices, les valeurs numériques retenues par la société ACA en borne supérieure de sa fourchette sont, pour la plupart, proches de celles estimées par l'Autorité, à l'exception notable du paramètre bêta. Les valeurs retenues par la société ACA en borne inférieure de la fourchette sont en revanche différentes de celles de l'Autorité.
90. À titre d'illustration des divergences existant entre les approches de la société ACA et de l'Autorité, deux points peuvent être signalés :
- Premièrement, la société ACA retient l'utilisation exclusive d'une moyenne arithmétique (dont le résultat est, par construction, supérieur à celui obtenu en recourant à une moyenne géométrique), alors que l'Autorité recommande de retenir la moyenne simple des moyennes géométrique et arithmétique<sup>11</sup> ;
  - Deuxièmement, les choix méthodologiques de l'exploitant pour le calcul du bêta de l'actif ont pour conséquence de surestimer ce paramètre d'environ 65% par rapport à la fourchette de bêta estimée par l'Autorité. En effet, d'une part, la société ACA calcule un bêta à fin mars 2024 en s'appuyant seulement sur quatre comparables (ADP, AENA, Francfort, Zurich) alors que l'Autorité arrête ses calculs au 30 avril 2024, pour des tarifs applicables au 1<sup>er</sup> novembre 2024 (soit six mois avant leur entrée en vigueur), en s'appuyant sur six comparables (ADP, AENA, Francfort, Zurich, Bologne, Vienne). D'autre part, la société ACA réalise son calcul à partir de données mensuelles sur des périodes de référence de 4 ans et 5 ans, ce qui a pour conséquence de prendre en compte un nombre de points limité par rapport aux

<sup>10</sup> La décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 est publiée sur le site internet de l'Autorité.

<sup>11</sup> Cf. 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 ».

recommandations de l'Autorité<sup>12</sup>, rendant moins fiable, sur un plan statistique, l'estimation du bêta.

L'impact cumulé de la correction des deux éléments de divergence évoqués précédemment conduirait à une baisse du CMPC de l'ordre de 250 à 280 points de base par rapport au niveau de CMPC retenu par l'exploitant.

91. En application de la décision n° 2023-052 susvisée, la fourchette de CMPC du périmètre régulé de la société ACA est estimée par l'Autorité entre 3,9 % et 5,8 % après impôt.
92. Pour affiner le positionnement du CMPC dans la fourchette, l'Autorité a défini, dans ses lignes directrices, une approche qualitative par les risques basée sur un facteur principal lié au cadre de régulation, dont le poids est prépondérant dans le positionnement, et sur cinq facteurs secondaires<sup>13</sup>.
93. 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, 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.
94. L'analyse des facteurs secondaires ne remet pas en cause un positionnement du CMPC du périmètre régulé de la société ACA pris en se référant au 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.
95. 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 4,2 % après impôts.
96. En conséquence, le niveau de CMPC retenu par l'exploitant est trop élevé.

- Sur le ROCE

97. Comme indiqué au point 46, le ROCE du périmètre régulé est estimé par l'exploitant à +1,8 % pour la période tarifaire 2025, soit un niveau inférieur à la valeur cible de CMPC de l'Autorité mentionnée au point 95.
98. Au cours de l'instruction, la société ACA a transmis des éléments justificatifs en ce qui concerne ses prévisions de produits, d'actifs et de charges pour la période tarifaire soumise à l'homologation.
99. Ces dernières n'appellent pas de remarque de l'Autorité, à l'exception de la prise en compte de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (« TEITLD » ci-après) et des prévisions établies en ce qui concerne les niveaux d'investissements pris en compte dans le cadre du calcul de la base d'actifs régulés.

---

<sup>12</sup> 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 ».

<sup>13</sup> Les cinq facteurs secondaires sont les suivants : (i) diversité et dynamisme de l'environnement économique, (ii) concurrence en matière de mobilité, (iii) variété et équilibre de la base clients, (iv) part des transporteurs à bas coûts et (v) flexibilité des capacités.

100. Au titre de la TEITLD, la société ACA devrait supporter une charge d'environ [5 – 10] millions d'euros en 2024 et une charge d'environ [5 – 10] millions d'euros en 2025. Au titre de la période tarifaire 2025, cette charge s'élève à [5 – 10] millions d'euros. Au regard de la règle d'allocation appliquée par la société ACA<sup>14</sup>, environ [2 – 5] millions d'euros seraient alloués au périmètre non régulé et [2 – 5] millions d'euros au périmètre régulé (dont [2 – 5] millions d'euros sur la caisse aéronautique) pour la période tarifaire.
101. À cet égard, d'une part, conformément aux règles générales applicables aux redevances aéroportuaires, la quote-part des charges relatives à cette nouvelle taxe imputable au service public aéroportuaire en application des règles d'allocation comptable peut être couverte par les redevances aéroportuaires. La règle d'allocation retenue par la société ACA, basée sur le chiffre d'affaires, est cohérente avec l'inducteur de coûts de la TEITLD, qui repose sur le chiffre d'affaires de l'exploitant. L'Autorité invite néanmoins la société ACA à intégrer les éléments y afférents dans son référentiel de gestion et à les transmettre aux usagers.
102. D'autre part, la société ACA a choisi de ne faire supporter aux usagers que partiellement la quote-part des charges relatives à cette nouvelle taxe imputable au service public aéroportuaire. En effet, au titre de cette nouvelle taxe, la société ACA indique n'avoir procédé qu'à une hausse des tarifs des redevances aéroportuaires de +2,2 %, permettant de générer des recettes d'environ [1 – 2] millions d'euros, susceptibles ainsi de couvrir approximativement [70 – 80] % de la charge relative à la TEITLD imputable au service public aéroportuaire et [30 – 40] % de la charge totale pour la société ACA sur la période tarifaire.
103. Au titre du programme d'investissements, si des écarts ont été constatés sur la période 2019-2023 entre les montants prévisionnels et les montants réalisés d'investissements, ces derniers étant inférieurs en moyenne de 6 %, l'Autorité relève une amélioration sur l'année 2023. En effet, le niveau d'investissements réalisés en 2023 est très proche du niveau qui était prévu par l'exploitant. Compte tenu de l'importance du programme d'investissements 2024-2029 de la société ACA et en l'absence de contrat de régulation économique permettant d'ajuster les tarifs aux réalisations, l'Autorité continuera de prêter une attention particulière, lors des prochaines demandes d'homologation, aux éventuels écarts entre les investissements réalisés par la société ACA et les prévisions établies dans le cadre de l'élaboration des tarifs.
104. De façon générale, la persistance d'écarts significatifs entre les projections des produits, des actifs et des charges prises en compte dans le cadre de l'élaboration des propositions tarifaires et les données réalisées étant susceptible d'entraîner une sur-rémunération de l'exploitant, l'Autorité en tient compte, le cas échéant, dans le cadre de son appréciation de la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, notamment en ce qui concerne le niveau de ROCE du périmètre régulé estimé par l'exploitant au regard de la valeur cible de CMPC.
105. Dans le cadre de la présente proposition tarifaire, plusieurs analyses de sensibilité ont été réalisées par l'Autorité, notamment des analyses de sensibilité du ROCE aux niveaux de trafic et d'investissements ainsi qu'à la prise en compte ou non de la charge relative à la TEITLD. Quelles que soient les analyses effectuées, le ROCE prévisionnel du périmètre régulé pour la période tarifaire concernée reste à un niveau inférieur au niveau de CMPC cible du périmètre régulé calculé par l'Autorité.
106. Dès lors, l'Autorité considère que la proposition tarifaire soumise par la société ACA n'est pas susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2025 et, partant, remplit la condition de juste rémunération des capitaux investis du périmètre régulé posée à l'article L. 6327-2 du code des transports

---

<sup>14</sup> La société ACA applique une allocation de cette charge fiscale au prorata des chiffres d'affaires des différents périmètres d'activités.

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

107. Sur la base des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que des règles de comptabilité analytique 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. Sur la base des données transmises par l'exploitant, le taux de couverture des services publics aéroportuaires est de l'ordre de 77,3 %<sup>15</sup> pour la période tarifaire soumise à l'homologation, soit un niveau inférieur à 100 %. 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.
108. Les analyses de sensibilité effectuées par l'Autorité, mentionnées au point 105, 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**

109. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 susvisé dispose que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifiée, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport. Cette redevance répond aux caractéristiques suivantes : elle doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée.
110. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019<sup>16</sup>, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
111. 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 d'absence de pré-notification des opérations d'assistance constaté sur la période de référence<sup>17</sup>.
112. Comme indiqué au point 43, la société ACA propose une hausse moyenne des tarifs unitaires d'assistance aux PHMR de +7,3 % pour l'aéroport de Nice-Côte d'Azur.
113. Sur la base des éléments transmis au cours de l'instruction, l'Autorité constate que le produit de la redevance destinée à financer l'assistance aux PHMR n'excède pas les coûts du service rendu au titre de cette dernière.
114. Cette proposition est conforme aux principes applicables aux redevances pour services rendus et aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 précité.
115. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les tarifs de cette redevance peuvent être homologués.

---

<sup>15</sup> Hors redevance d'assistance aux PHMR.

<sup>16</sup> CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n°424088.

<sup>17</sup> Comme cela est prévu dans la grille tarifaire actuellement en vigueur, pour la période tarifaire 2025, la société ACA prévoit un tarif de base pour les compagnies n'ayant pas respecté le seuil de tolérance fixé à plus de 30% de PHMR non pré-notifiés 36 heures avant le départ, et un tarif optimisé pour les compagnies ayant respecté le seuil de tolérance fixé à maximum 30 % de PHMR non pré-notifiés 36 heures avant le départ. Pour la période tarifaire 2025, la période de référence du calcul du taux de l'absence de pré-notification est l'année civile 2023.

## DÉCIDE

Les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, tels que figurant dans la grille tarifaire notifiée à l'Autorité pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 31 octobre 2025, sont homologués.

Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision, qui sera notifiée à la société ACA et publiée sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté la présente décision le 29 août 2024.*

***Présents : Monsieur Thierry Guimbaud, Président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente.***

Le Président,

Thierry Guimbaud