
Thierry Guimbaud
Président

Nos réf : PRES 2025-101

Objet : Réponse à la communication des observations définitives de la Cour des comptes intitulées « L'aéroport de Nantes-Atlantique après l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes »

Cour des comptes

Madame Inès-Claire Mercereau
Présidente de la deuxième chambre
13 rue Cambon
75100 Paris Cedex 01

Paris, le 18 novembre 2025

Madame la Présidente,

Par courrier du 29 octobre 2025, vous m'avez transmis les observations définitives de la Cour intitulées « *L'aéroport de Nantes-Atlantique après l'abandon du projet de Notre-Dame-des-Landes* » (ci-après les « observations définitives »).

Je vous en remercie.

L'Autorité souscrit pleinement aux observations définitives de la Cour, qui témoignent de sa fine compréhension du caractère sensible et complexe de ce dossier et du positionnement adopté, dans ce contexte particulier, par le régulateur. Dans sa décision n° 2025-056 du 26 juin 2025, l'Autorité a ainsi estimé que l'intérêt des parties en présence, y compris celui des usagers, commandait de surseoir à toute décision de fixation des tarifs dans l'attente du réajustement tarifaire permis par la nouvelle procédure de mise en concession, qui doit aboutir à l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat à la fin de l'année 2026, eu égard au contexte juridique très incertain résultant, notamment, des contentieux particulièrement complexes opposant l'État concédant au concessionnaire sortant. Pour autant, l'Autorité a indiqué, dans cette même décision, qu'elle exercerait la faculté qu'elle tient du III de l'article L. 6327-3 du code des transports au vu de l'évolution du contexte. Aussi reste-t-elle très attentive au déroulement de la procédure et à son aboutissement dans des conditions et des délais compatibles avec la préservation des intérêts des usagers.

Comme les observations définitives le soulignent, le cas de l'aéroport de Nantes-Atlantique illustre, d'une manière particulièrement topique, les difficultés structurelles d'articulation entre le cadre de régulation et le cadre concessif. En effet, la régulation, d'une part, et les concessions de service public, d'autre part, impliquent l'intervention d'acteurs ainsi que la protection d'intérêts différents, et s'inscrivent dans deux cadres législatifs et réglementaires parallèles, ce qui peut conduire à des conflits entre ces derniers. C'est ainsi à juste titre que la Cour mentionne¹ « *le caractère spécifique* » du contrat de concession relatif à l'aéroport de Nantes-Atlantique par rapport au cadre de régulation, son annexe 16 fixant une trajectoire d'évolution des tarifs, en contrariété avec le cadre de régulation, notamment l'article L. 6327-2 du code des transports.

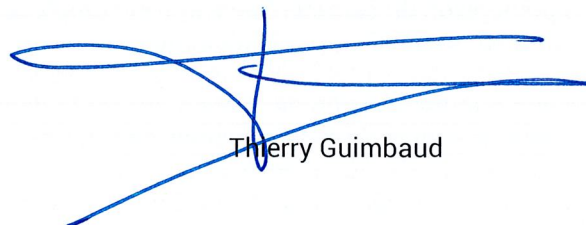
¹ Observations définitives, page 34 : « *la trajectoire tarifaire prévisionnelle [prévue par le contrat de concession] présentait, dès son origine, un caractère spécifique par rapport au cadre classique de la régulation tarifaire aéroportuaire organisée selon le double principe d'une consultation annuelle des usagers ainsi que d'une homologation annuelle des redevances aéroportuaires par l'autorité en charge de leur régulation* »

Si de récentes évolutions du cadre de régulation atténuent ce type de difficulté pour l'avenir, l'articulation entre les deux cadres reste encore largement perfectible. Ainsi, l'article 26 de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes (DDADUE) a introduit deux dispositions de nature à mieux articuler les cadres concessif et réglementaire :

- D'une part, l'article L. 6325-2 du code des transports a été modifié de manière à permettre de porter à dix ans la durée du premier contrat pluriannuel conclu à la suite de l'attribution d'un contrat de concession pour la construction, l'entretien et l'exploitation d'un aéroport, afin d'assurer une meilleure complémentarité entre concurrence pour le marché et régulation économique sectorielle dans la limitation du pouvoir de marché des exploitants d'aéroports et l'adaptation des infrastructures aux besoins des usagers sur toute la durée du contrat ;
- D'autre part, le dernier alinéa du I de l'article L. 6327-3 du code des transports prévoit désormais que, dans le cadre d'une procédure de passation d'un contrat de concession portant sur un aéroport relevant de la compétence de l'État, l'Autorité émet un avis motivé sur le projet de cahier des charges de la concession, ce qui lui permettra, à l'avenir, de s'assurer que ce dernier ne comporte pas de stipulation qui serait susceptible d'être contraire au cadre de régulation et, plus largement, de formuler toute recommandation utile afin de rechercher la meilleure complémentarité possible entre les cadres concessif et réglementaire au service des usagers.

En revanche, l'articulation entre certaines stipulations contractuelles et dispositions du cadre de régulation tarifaire susceptibles d'influer sur la rémunération des capitaux engagés sur la concession, notamment en cas de résiliation de cette dernière ou de bouleversement de son équilibre économique par exemple, reste largement perfectible. À cet égard, il pourrait être utile que les textes clarifient à l'avenir la possibilité, pour le régulateur, dans de telles circonstances, de prendre en compte les mesures indemnitaires ou compensatoires octroyées aux exploitants lors de l'approbation ou de la fixation de tarifs, afin d'éviter tout risque de double indemnisation du concessionnaire.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma haute considération.



Thierry Guimbaud