

## Avis n° 2025-063 du 24 juillet 2025

Relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Marseille Provence pour la période 2026-2030

---

### L'essentiel

Par le présent avis, l'Autorité se prononce sur l'avant-projet de contrat de régulation économique (ci-après « CRE ») établi entre la société Aéroport Marseille Provence (ci-après la société « AMP ») et l'État, dont elle a été saisie par le ministre chargé de l'aviation civile le 5 juin 2025.

Il s'agit du second avis simple sur un avant-projet de CRE, à la suite de la réforme du cadre de régulation aéroportuaire initiée en 2024, après celui émis le 10 juillet 2025 concernant l'aéroport Toulouse-Blagnac (ATB). Les instructions sur ces deux avant-projets de contrat ont été menées en parallèle par l'Autorité.

À l'instar de celui rendu sur l'avant-projet de CRE de la société ATB, cet avis pose, en plus d'externaliser la position de l'Autorité sur l'avant-projet de contrat de la société AMP, des éléments de doctrine qui seront applicables lors des processus à venir d'élaboration de contrats de régulation économique d'autres exploitants aéroportuaires relevant du champ de compétence de l'Autorité. Ces éléments de doctrine résultent notamment des échanges menés avec les principales parties prenantes sur la base de la note de doctrine de l'Autorité relative à l'équilibre économique et financier des contrats de régulation économique, communiquée le 25 octobre 2024.

Cet avant-projet de contrat, qui couvre une période de cinq ans, a fait l'objet d'une présentation aux usagers de la plateforme aéroportuaire de Marseille Provence et à leurs représentants lors de la commission consultative économique (dite « CoCoÉco ») qui s'est tenue le 26 juin 2025. Les votes exprimés lors de cette CoCoÉco, portant sur l'ensemble du dossier de consultation, témoignent des réserves des usagers et de leurs représentants sur cet avant-projet de CRE relatif à la période 2026-2030. Le procès-verbal de cette CoCoÉco a cependant été transmis par la société AMP à l'Autorité à une date ne lui permettant pas d'en tenir compte dans son instruction et dans le présent avis.

Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, la proposition tarifaire incluse dans cet avant-projet de contrat prévoit une évolution tarifaire par rapport aux tarifs actuellement en vigueur basée sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) minoré de 0,80 % pour les cinq périodes tarifaires du CRE, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 et jusqu'à la fin du CRE.

---

---

Au-delà des éléments visés plus haut, l'Autorité formule plusieurs recommandations et observations à l'attention de la société AMP et de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), récapitulées en annexe, qui devront être prises en compte par les cocontractants lors de la phase de négociation du projet de contrat, qui sera soumis pour avis conforme à l'Autorité.

Ces recommandations sont formulées dans la perspective d'un régulateur économique sectoriel ayant pour mission de veiller à (i) la réduction de l'asymétrie d'information, (ii) la robustesse des paramètres économiques et financiers sous-tendant la proposition tarifaire (hypothèses d'évolution des trafics et des recettes extra-aéronautiques, trajectoires d'investissements et de charges opérationnelles, taux de rémunération des capitaux, etc.), et (iii) l'existence d'incitations à la performance sur le volet des coûts et de la qualité de service en l'absence de dynamique concurrentielle classique. Elles répondent à quatre objectifs majeurs :

- l'amélioration de la transparence et de la clarté du contrat ;
- l'amélioration de la concertation avec les usagers ;
- le rééquilibrage des mécanismes incitatifs ;
- la révision de certains paramètres.

L'Autorité considère ces recommandations comme autant d'éléments destinés à éclairer les parties au cours de la négociation du projet de CRE. Elle sera donc attentive à leur prise en compte dans le projet de CRE dont elle sera saisie pour avis conforme.

D'ici cette saisine, l'Autorité se tient à la disposition de la société AMP afin de l'accompagner dans la mise en œuvre des recommandations formulées, et de la DGAC pour l'accompagner dans le cadre de la négociation du projet de contrat.

*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 5 juin 2025 par le ministre chargé de l'aviation civile d'une demande d'avis simple sur l'avant-projet de contrat de régulation économique de la société Aéroport Marseille Provence (ci-après « société AMP ») couvrant la période du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2030 ;

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. 6325-2, L. 6327-3, R. 6325-39 et suivants et R. 6327-2 ;

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 le règlement intérieur de l'Autorité ;

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

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

Vu la décision de l'Autorité n° 2023-015 du 7 mars 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille Provence à compter du 1<sup>er</sup> avril 2023 ;

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 l'avis n° 2025-058 du 10 juillet 2025 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période 2026-2030 ;

Vu le « *Dossier public de consultation relatif au Contrat de Régulation Économique 2026-2030* » publié par la société AMP le 27 mai 2025 en application de l'article R. 6325-43 du code des transports et transmis à l'Autorité le même jour ;

Vu l'avis de la commission consultative économique transmis dans sa version provisoire à l'Autorité par la société AMP le 11 juillet 2025 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA), de la société AMP, des sociétés Air France et du Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) le 1<sup>er</sup> juillet 2025 ;

Le collège en ayant délibéré le 24 juillet 2025 ;

**Adopte l'avis suivant :**

# Table des matières

<b>1. Contexte</b> .....	<b>7</b>
1.1. Faits et procédure .....	7
1.1.1. L'aéroport de Marseille Provence.....	7
1.1.2. Les précédentes périodes tarifaires.....	7
1.1.3. L'élaboration de l'avant-projet de contrat de régulation économique et la saisine de l'Autorité.....	7
1.2. Cadre juridique applicable aux redevances aéroportuaires et aux contrats de régulation économique .....	8
1.2.1. Le droit de l'Union européenne.....	8
1.2.2. Le droit national.....	10
1.2.3. Les contrats de régulation économique .....	11
1.2.4. L'office de l'Autorité dans la procédure d'élaboration des contrats de régulation économique .....	12
1.3. L'avant-projet de contrat soumis à l'avis de l'Autorité pour la période 2026-2030 ..	14
1.3.1. En ce qui concerne les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet de l'APC, la structure et les modulations tarifaires .....	15
1.3.2. En ce qui concerne les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé retenue sur la durée du contrat.....	15
1.3.3. En ce qui concerne le plafond du taux moyen d'évolution des tarifs, les facteurs d'ajustement de ce dernier et les conditions de révision du contrat .....	16
1.4. En ce qui concerne les accords bilatéraux conclus entre un exploitant d'aéroport et une compagnie aérienne.....	16
<b>2. ANALYSE</b> .....	<b>18</b>
2.1. Sur la consultation des usagers .....	18
2.1.1. L'Autorité recommande d'être saisie à l'issue de la consultation des usagers	18
2.1.2. L'Autorité recommande d'améliorer le contenu du dossier partagé avec les usagers afin de leur permettre de rendre un avis éclairé sur les projets de contrat qui leur sont soumis.....	20
2.2. Sur les trajectoires sous-tendant l'évolution des tarifs et les mécanismes d'ajustement.....	21
2.2.1. Les hypothèses macro-économiques retenues pour la projection des trajectoires sont peu documentées .....	21
2.2.2. La trajectoire prévisionnelle de trafic et le calibrage de la bande de neutralité du facteur d'ajustement nécessitent des ajustements .....	22
2.2.3. Le périmètre et le partage de risque sur les recettes extra-aéronautiques appellent des remarques.....	26
2.2.4. Le programme d'investissement mérite d'être plus documenté et les incitations réexaminées .....	28
2.2.5. La trajectoire des charges opérationnelles peut être optimisée.....	36

2.2.6. Les objectifs de qualité de service et les incitations mises en place sont perfectibles .....	37
2.3. Sur les conditions d'évolution des tarifs et le partage du risque entre le concessionnaire et les usagers .....	41
2.3.1. La structure tarifaire évolue peu par rapport à celle actuellement en vigueur mais nécessite des clarifications et des ajustements .....	41
2.3.2. Le taux moyen d'évolution des tarifs sur la durée du CRE peut être considéré comme modéré.....	44
2.3.3. L'APC intègre d'autres clauses de modification du plafond tarifaire et des clauses de révision du contrat qui appellent des observations de la part de l'Autorité	47
2.4. Sur la juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.....	51
2.4.1. La conformité de l'allocation comptable des actifs, produits, et charges entre les différents périmètres aux principes établis par l'Autorité n'est pas garantie.....	51
2.4.2. Le CMPC proposé par la société AMP est au-dessus de la fourchette estimée par l'Autorité .....	53
2.4.3. Le niveau de ROCE moyen prévu sur la durée du CRE est supérieur au CMPC estimé par l'Autorité .....	55
2.4.4. Le produit global des redevances ne semble, en première approche, pas excéder le coût des services rendus mais la différenciation tarifaire dans les évolutions des différentes redevances devrait être accentuée .....	57
2.5. L'avant-projet de contrat doit apporter une certaine visibilité sur les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite.....	58
<b>Conclusion.....</b>	<b>60</b>
<b>Annexe – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis.....</b>	<b>63</b>

# 1. Contexte

## 1.1. Faits et procédure

### 1.1.1. L'aéroport Marseille Provence

1. L'exploitation de l'aéroport Marseille Provence est assurée par la société AMP en application d'un contrat de concession accordé par l'État, jusqu'en 2048.
2. Le capital de la société AMP est détenu à 60 % par l'État, à 25 % par la chambre de commerce et d'industrie (CCI) métropolitaine Aix-Marseille-Provence et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône, la métropole Aix-Marseille-Provence et la ville de Vitrolles).
3. En 2024, l'aéroport Marseille Provence a accueilli 11,2 millions de passagers<sup>1</sup>.

### 1.1.2. Les précédentes périodes tarifaires

4. Par sa décision n° 2023-015 susvisée, l'Autorité a homologué, en l'absence de contrat de régulation économique (ci-après « CRE »), les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport Marseille Provence pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024.
5. Ces tarifs ont ensuite été reconduits par la société AMP sans que cette reconduction ne soit soumise au vote de la commission consultative économique (ci-après « CoCoÉco »). Ainsi, les tarifs entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2023 sont toujours appliqués à ce jour.

### 1.1.3. L'élaboration de l'avant-projet de contrat de régulation économique et la saisine de l'Autorité

6. À partir de l'année 2023, la société AMP a entamé les démarches visant à conclure avec l'État un premier CRE devant couvrir la période 2026-2030. Dans le cadre de l'élaboration de l'avant-projet de contrat, la société AMP a organisé trois CoCoÉco entre les mois d'octobre 2023 et de mars 2025 relatives à (i) la présentation des hypothèses retenues pour le projet initial de CRE 2025-2029, (ii) la synthèse et l'actualisation des éléments prévisionnels de trafic, d'investissement et de qualité de service et (iii) une proposition des principes d'ajustement des trajectoires tarifaires<sup>2</sup>.
7. En sus, la société AMP a organisé trois ateliers de travail thématiques relatifs à la qualité de service et aux indicateurs RSE, au trafic et aux programmes d'investissement avec les usagers de l'aérodrome entre les mois de juillet 2023 et d'octobre 2024. 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. Elle recommande donc de les pérenniser et de les répliquer dans le cadre des échanges à venir sur le projet de contrat.

<sup>1</sup>Dossier public de consultation, page 8.

<sup>2</sup> Dossier public de consultation, page 5.

8. En application de l'article R. 6325-43 du code des transports, la société AMP a rendu public le 27 mai 2025 un « dossier public de consultation » (ci-après le « dossier public de consultation » ou « DPC »), également transmis à l'Autorité en application de l'article R. 6325-44 du même code. Ce dossier comprend (i) l'avant-projet de contrat présentant la proposition de la société AMP ; (ii) des éléments relatifs aux évolutions de trafic, des capacités aéroportuaires, de la nature et de la qualité des services rendus, des tarifs des redevances et des éléments économiques et financiers depuis l'année 2019 ; (iii) une présentation des hypothèses de la société AMP pour la durée du contrat, notamment en matière d'évolution du trafic, des capacités aéroportuaires, de programmes d'investissements, de qualité de service, d'évolution des tarifs des redevances et de modulations de celles-ci ; (iv) une évaluation de l'impact économique et financier de ces hypothèses ; (v) les hypothèses détaillées du calcul du CMPC et la méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges.
9. En application de l'article R. 6325-45 du code des transports, la société AMP a, dès la publication du DPC, convoqué la CoCoÉco, qui s'est réunie le 26 juin 2025, soit postérieurement à la saisine de l'Autorité. Le procès-verbal de la commission a été transmis à l'Autorité – dans sa version provisoire, non validée par les usagers –, en application de l'article R. 6325-45 du code des transports, le 11 juillet 2025.
10. Le ministre chargé de l'aviation civile a, en application des articles L. 6327-3 et R. 6325-46 du code des transports, saisi l'Autorité, le 5 juin 2025, d'une demande d'avis sur l'avant-projet de contrat de la société AMP.

## **1.2. Cadre juridique applicable aux redevances aéroportuaires et aux contrats de régulation économique**

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

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

11. 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>3</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.
12. Le paragraphe 4 de l'article 2 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 ».
13. 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.

---

<sup>3</sup> Devenu traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

14. 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.
15. 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, qui concernent 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.
16. 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](#)
17. 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 (PHMR), percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.
18. 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.
19. 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.
20. 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

21. 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.
22. 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 ».
23. 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 ».
24. 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

25. 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 ».
26. 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.
27. L'article 4 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé prévoit que le périmètre régulé de l'aérodrome de Marseille Provence couvre l'ensemble des services publics aéroportuaires définis par l'article R. 6325-1 du code des transports.

28. En application de l'article 11 de ce même arrêté, les profits dégagés par l'ensemble des activités de l'exploitant qui sont objet de la concession ou sont exercées sur le domaine concédé sont en tout ou partie pris en compte pour la fixation des tarifs des redevances, à l'exception des activités d'assistance en escale<sup>4</sup>, des activités menées par des entreprises liées au concessionnaire<sup>5</sup>, des services de sécurité-incendie-sauvetage<sup>6</sup>, de la contribution aux dépenses engagées par les riverains pour la mise en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores<sup>7</sup>, des activités de production de carburant et d'hydrogène<sup>8</sup>, des activités relatives aux énergies renouvelables<sup>9</sup> et des activités sans rapport avec l'aérodrome concerné (ci-après le « périmètre non régulé contributif » ou « PNRC »).

### 1.2.3. Les contrats de régulation économique

#### a. Le contenu attendu d'un CRE

29. En vertu de l'article L. 6325-2 du code des transports, « pour Aéroports de Paris et pour les autres exploitants d'aérodromes civils relevant de la compétence de l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte, notamment, des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'État ». Les contrats de régulation économique ont ainsi vocation à assurer une plus grande visibilité sur les tarifs des redevances en s'inscrivant dans un cadre pluriannuel, tant pour l'exploitant que pour les usagers<sup>10</sup>.
30. En vertu de l'article R. 6325-39 du code des transports, les CRE déterminent :
- les redevances de services publics aéroportuaires dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat, comprenant obligatoirement la redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement, la redevance par passager et les principales redevances accessoires à l'exception de celles dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat dans les conditions du troisième alinéa de l'article R. 6325-9 du même code ;
  - les périodes tarifaires successives couvertes par le contrat, d'une durée maximale d'un an ;
  - le plafond du taux moyen d'évolution des redevances couvertes par le contrat pour chaque période tarifaire, ainsi que les mécanismes d'ajustement de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés en matière de trafic, d'investissements, de profits issus des activités non incluses dans le périmètre régulé contribuant à la couverture des coûts de ce périmètre, de charges et en cas d'introduction de nouvelles redevances, ainsi que la possibilité de reporter, en fin de contrat, le solde des ajustements sur les tarifs de la période suivante ;

<sup>4</sup> À savoir les activités listées à l'annexe de l'article R. 6326-1 du code des transports, sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers.

<sup>5</sup> Au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique.

<sup>6</sup> Visées par l'article L. 6328-3 du code des transports.

<sup>7</sup> Au sens de l'article L. 571-14 du code de l'environnement.

<sup>8</sup> Des activités de production permettant d'atteindre les objectifs définis à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur aérien durable (« ReFuelEU Aviation »).

<sup>9</sup> Des activités de production, de transformation, de stockage et de distribution d'énergie renouvelable au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou d'énergie nucléaire, destinées à des activités étrangères aux services publics aéroportuaires.

<sup>10</sup> L'article L. 6325-2 susmentionné prévoit que, par dérogation, la durée maximale de certains CRE peut être portée à dix ans s'il s'agit (i) du premier contrat conclu à la suite de l'attribution d'un contrat de concession ou (ii) si les spécificités du projet industriel de l'exploitant le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant<sup>10</sup>.

- le CMPC évalué pour la période couverte par le contrat ;
  - les conditions dans lesquelles est vérifié le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants ;
  - les objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière ;
  - le montant des investissements et les principales opérations d'équipement prévus et leur calendrier ;
  - la méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé ;
  - les conditions de révision ou de fin anticipée du CRE.
31. Au surplus, et en vertu de l'article R. 6325-40 du code des transports, les CRE peuvent également prévoir des modulations limitées de redevances, ainsi que les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire couverte par le contrat.

#### b. Les conditions de détermination des tarifs des redevances dans le cadre d'un CRE

32. Si l'intégralité des profits du périmètre non régulé contributif sont pris en compte pour établir les tarifs des redevances dans une tarification annuelle, cette contribution est, en cas de CRE et en application de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susmentionné, limitée à 30 % des coûts des services publics aéroportuaires, le cas échéant augmentée de 50 % du profit résiduel du PNR<sup>11</sup>.
33. Par ailleurs, l'article L. 6325-2 du code des transports prévoit qu'en cas de conclusion d'un CRE, le respect des principes (i) de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et (ii) selon lequel le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome est apprécié de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat. Au cours de l'exécution du contrat, dès lors que les tarifs des redevances aéroportuaires évoluent conformément aux conditions qui y sont prévues, ces principes sont réputés respectés et le niveau du CMPC ne peut être remis en cause. Il résulte également de l'article L. 6327-3 du même code que le critère de modération tarifaire est apprécié, dans le cadre d'un CRE, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat.
34. Comme dans un cadre de tarification annuel, la CoCoÉco de l'aérodrome doit être réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application des redevances pour services rendus et sur les programmes d'investissements, conformément à l'article R. 6325-61 du code des transports.

#### 1.2.4. L'office de l'Autorité dans la procédure d'élaboration des contrats de régulation économique

35. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité peut être amenée à se prononcer deux fois dans le cadre de la procédure d'élaboration d'un CRE.

<sup>11</sup> Le profit résiduel est défini à l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 comme « la différence positive entre les profits mentionnés au I du présent article et le montant correspondant à 30 % du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports ». Les « profits mentionnés au I du présent article » correspondent aux profits du périmètre non régulé contributif.

a. L'Autorité peut émettre un avis simple sur un avant-projet de CRE sur saisine du ministre chargé de l'aviation civile

36. L'Autorité peut être saisie par le ministre chargé de l'aviation civile afin d'émettre un avis simple sur un avant-projet de contrat proposé par un exploitant d'aérodrome. Lorsque le ministre fait usage de cette faculté, l'Autorité dispose d'un délai de deux mois<sup>12</sup> pour se prononcer notamment sur :

- l'équilibre économique et financier de l'avant-projet de contrat ;
- le CMPC retenu ;
- les conditions d'évolution des tarifs prévues, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que :
  - l'évolution moyenne proposée est modérée. La condition relative à la modération de l'évolution moyenne des tarifs est vérifiée sans tenir compte de la première évolution des tarifs suivant l'entrée en vigueur du contrat de concession, par rapport aux tarifs en vigueur au moment de sa conclusion ;
  - le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ;
  - l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, appréciée au regard (i) du CMPC calculé sur ce périmètre ; (ii) des hypothèses d'investissement ; (iii) de la qualité de service et (iv) de l'évolution des charges retenues dans l'avant-projet de contrat.

b. L'Autorité émet un avis conforme sur le projet de contrat avant sa signature par les parties

37. À l'issue des négociations sur le fondement de l'avant-projet de contrat<sup>13</sup>, le ministre chargé de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome établissent un projet de contrat soumis à la commission consultative économique de l'aérodrome dont l'avis est transmis à l'Autorité<sup>14</sup>. Le projet de contrat est ensuite soumis à l'avis conforme de l'Autorité qui se prononce sur :

- le respect de la procédure d'élaboration de ces projets de contrats, fixée par voie réglementaire ;
- le CMPC retenu ;
- les conditions d'évolution des tarifs prévues, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que :
  - l'évolution moyenne proposée est modérée. La condition relative à la modération de l'évolution moyenne des tarifs est vérifiée sans tenir compte de la première évolution des tarifs suivant l'entrée en vigueur du contrat de concession, par rapport aux tarifs en vigueur au moment de sa conclusion ;
  - le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ;
  - l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, appréciée au regard (i) du CMPC calculé sur ce périmètre, (ii) des hypothèses d'investissement, (iii) de la qualité de service et (iv) de l'évolution des charges retenues dans l'avant-projet de contrat ;

<sup>12</sup> En vertu de l'article R. 6327-2 du code des transports.

<sup>13</sup> En vertu du premier alinéa de l'article R. 6325-48 du code des transports, le projet de contrat est négocié entre le ministre chargé de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome sur la base du dossier publié en application de l'article R. 6325-43 du même code, de l'avis de la commission consultative économique de l'aérodrome concerné et, le cas échéant, de l'avis motivé rendu par l'Autorité.

<sup>14</sup> En vertu de l'article R. 6325-48-1 du code des transports.

- lorsque le projet de contrat prévoit les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire, l'Autorité s'assure du respect des éléments prévus au II de l'article L. 6327-2<sup>15</sup>, dès lors que son avis conforme sur le projet de contrat vaut homologation de ces premiers tarifs<sup>16</sup>.
38. L'Autorité dispose de deux mois pour rendre son avis conforme si elle a été saisie par le ministre pour rendre un avis simple (« motivé ») sur l'avant-projet de contrat, et de quatre mois si tel n'a pas été le cas<sup>17</sup>. Elle peut, tant au stade de l'avis simple que de l'avis conforme, consulter ou entendre toute partie intéressée<sup>18</sup>.

**c. Au cours du CRE, l'Autorité homologue annuellement les tarifs des redevances**

39. Au cours du CRE, l'exploitant d'aéroport saisit chaque année l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances. L'office de l'Autorité est alors plus restreint que dans un cadre de tarification annuelle dans la mesure où l'article L. 6327-2 du code des transports prévoit que l'Autorité s'assure :
- du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;
  - que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires ;
  - du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat.
40. Conformément à l'article L. 6325-2 du code des transports, au cours de l'exécution des CRE, dès lors que les tarifs des redevances aéroportuaires évoluent conformément aux conditions qui y sont prévues, les principes relatifs à la juste rémunération du capital et à l'absence de sur-couverture des coûts du service public par le produit global des redevances sont réputés respectés. Le niveau du CMPC, y compris en l'absence de stipulation expresse, ne peut, pendant la période couverte par le contrat, être remis en cause.
41. Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (dénommée « redevance PHMR » par la société AMP), ainsi que les modulations<sup>19</sup>, sont également homologués annuellement, après consultation des usagers.
42. L'Autorité rend sa décision dans le délai d'un mois en application de l'article R. 6325-33 du code des transports.

### **1.3.L'avant-projet de contrat soumis à l'avis de l'Autorité pour la période 2026-2030**

43. Le ministre chargé de l'aviation civile a, le 5 juin 2025, saisi l'Autorité d'une demande d'avis sur l'avant-projet de CRE de la société AMP, pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2026 au 31 décembre 2030 (ci-après « l'APC »). L'APC se décompose en cinq périodes tarifaires allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de chaque année civile<sup>20</sup>.

---

<sup>15</sup> À savoir (i) le respect de la procédure de consultation des usagers, (ii) que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires, et (iii) le respect des conditions d'évolution des tarifs prévues par le contrat.

<sup>16</sup> En vertu de l'article R. 6325-51 du code des transports.

<sup>17</sup> En vertu de l'article R. 6327-3 du code des transports.

<sup>18</sup> En vertu des articles R. 6327-2 et R. 6327-6 du code des transports.

<sup>19</sup> En vertu de l'article R. 6325-40 du code des transports.

<sup>20</sup> Voir les articles I.2 et III.1 de l'APC.

### 1.3.1. En ce qui concerne les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet de l'APC, la structure et les modulations tarifaires

44. L'APC soumis par la société AMP propose de reconduire majoritairement la structure tarifaire en vigueur<sup>21</sup>. Il prévoit toutefois l'ajout d'une redevance accessoire à la redevance de stationnement, relative à une nouvelle prestation d'alimentation en air conditionné. Comme le permet l'article R. 6325-7 du code des transports, la société AMP propose de maintenir une redevance par passager différenciée pour les usagers du terminal 2 (aérogare à services simplifiés) et en fonction des faisceaux géographiques (« Shengen » et « non Shengen »). Pour l'application de l'article R. 6325-39, les parties ont inclus dans l'APC l'ensemble des redevances prévues par l'article R. 6325-1 du code des transports.
45. S'agissant des modulations tarifaires<sup>22</sup>, la société AMP propose de reconduire les modulations tarifaires en vigueur, c'est-à-dire (i) la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage, (ii) la modulation pour création de nouvelles liaisons, (iii) la modulation – applicable aux redevances par passager, d'atterrissage, de balisage et de stationnement – pour développement du trafic, ainsi que (iv) l'aménagement de la redevance de stationnement de nuit, selon les mêmes modalités à l'exception d'un ajustement des conditions d'application pour la modulation de développement du trafic.
46. L'APC<sup>23</sup> prévoit qu'il régit les conditions d'évolution de l'ensemble des trois redevances principales<sup>24</sup>, ainsi que des redevances accessoires suivantes : (i) la redevance de balisage, (ii) la redevance passerelles, (iii) la redevance relative à la fourniture d'électricité dite « Forfait 400 Hz », (iv) la redevance perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de pré conditionnement d'air, (v) la redevance perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation et (vi) les forfaits pour les avions de moins de deux tonnes et de deux à six tonnes<sup>25</sup>. La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite n'est pas incluse dans le champ du taux plafond d'évolution prévu par le CRE et sera établie sur une base annuelle, sous le contrôle de l'Autorité.

### 1.3.2. En ce qui concerne les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé retenue sur la durée du contrat

47. La société AMP prévoit un trafic de 11,6 millions de passagers en 2026, qui augmente à 12,6 millions de passagers en 2030, ce qui correspond à une hausse moyenne annuelle de 2,0%<sup>26</sup>.
48. Il résulte de ces prévisions, pour la période tarifaire concernée, un niveau des produits opérationnels des redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité de 59 millions d'euros (M€) en 2026, qui augmente à 71 M€ en 2030. Dans le même temps, les produits opérationnels issus des activités extra-aéronautiques augmentent de 103 M€ en 2026 à 123 M€ en 2030.
49. Sur le périmètre régulé et après l'intégration d'une partie du profit du PNRC (voir point 28 ci-dessus), le taux moyen de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE » pour « *return on capital employed* ») sur la durée du contrat est estimé par la société AMP à 5,7 %.

<sup>21</sup> Voir l'article 3.2.1 de l'APC.

<sup>22</sup> Voir l'article 3.3.2 et l'annexe 4 de l'APC.

<sup>23</sup> Voir l'article 3.2.1 de l'APC.

<sup>24</sup> À savoir les redevances d'atterrissage, de stationnement et la redevance par passager mentionnées à l'article R. 6325-4 du code des transports.

<sup>25</sup> Voir l'article 3.2.1 et l'annexe 3 de l'APC

<sup>26</sup> Voir la page 15 du dossier public de consultation.

50. La société AMP estime le CMPC après impôts du périmètre régulé applicable à la période couverte par le contrat à 5,7 %.
51. L'APC comporte une annexe intitulée « Règles d'allocation des produits, des actifs, et des charges »<sup>27</sup>.

### 1.3.3. En ce qui concerne le plafond du taux moyen d'évolution des tarifs, les facteurs d'ajustement de ce dernier et les conditions de révision du contrat

52. L'APC prévoit un taux plafond d'évolution des tarifs des redevances dit « de base<sup>28</sup> » correspondant, sur la période couverte par le contrat, à une évolution basée sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) minoré de -0,80 %.
53. Ce taux « de base » peut être ajusté en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés par le jeu de facteurs<sup>29</sup> relatifs (i) au trafic, (ii) à la qualité de service, (iii) aux investissements (en distinguant la réalisation des « grands projets SPA », et les « ajustements portant sur les autres dépenses d'investissement » du périmètre SPA), et (iv) aux profits résiduels des activités extra-aéronautiques. Ces ajustements sont opérés par le biais d'un compte désigné « ajustement du plafond tarifaire » (ci-après « APT »)<sup>30</sup>, dont l'apurement, partiel ou total chaque année, impacte l'évolution tarifaire des années ultérieures.
54. En sus des facteurs d'ajustement, l'APC prévoit plusieurs autres cas « d'ajustement des taux d'évolution des redevances »<sup>31</sup> et définit les situations donnant lieu à une révision du contrat.
55. L'APC définit les principales opérations d'investissements prévues, leur montant et leur calendrier prévisionnel<sup>32</sup> ainsi que les objectifs de qualité de service, mesurés au travers de quatorze indicateurs, dont onze sont assortis d'incitations financières<sup>33</sup>, et des objectifs de développement durable mesurés au travers de sept indicateurs dont un est assorti d'incitations financières.

## 1.4. En ce qui concerne les accords bilatéraux conclus entre un exploitant d'aéroport et une compagnie aérienne

56. L'article 6 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé précise que la rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé est appréciée au regard du rapport entre le résultat opérationnel après impôt sur les sociétés et la base d'actifs régulés.
57. Les articles 7 et 8 de l'arrêté précité définissent la méthode de détermination, respectivement du résultat opérationnel et de la base d'actifs régulés, utilisée, dans le cadre de la régulation, pour analyser la juste rémunération des capitaux. L'article 7 de l'arrêté précité précise ainsi que le calcul du résultat opérationnel « ne contient aucun élément relatif à des contrats conclus directement ou indirectement entre l'exploitant de l'aérodrome et des exploitants d'aéronefs notamment en vue de développer les services aériens ».

<sup>27</sup> Voir le 3.4.5. et l'annexe 9 de l'APC.

<sup>28</sup> Voir le 3.2.3 de l'APC. Le taux « de base » correspond au taux applicable avant ajustement éventuel de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés, en application du 4° de l'article R. 6325-39 du code des transports.

<sup>29</sup> Voir les 3.2.2.1 et 3.2.5, et les annexes 5 à 7 de l'APC.

<sup>30</sup> Voir le 3.2.2.2 de l'APC.

<sup>31</sup> Voir les 2.2.3, 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3, 3.4.4, 3.4.5, 5.2.1 et 5.2.2 de l'APC.

<sup>32</sup> Voir le 2.1 et l'annexe 1 de l'APC.

<sup>33</sup> Voir les 2.2, 2.3 et l'annexe 2 de l'APC.

58. Par ailleurs, le 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports prévoit la transmission aux membres de la CoCoÉco « des informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent ».

## 2. ANALYSE

59. **À titre liminaire, au regard du délai qui lui est imparti pour rendre son avis, l'Autorité précise qu'elle n'est pas en mesure de procéder à un audit approfondi de l'ensemble des paramètres, notamment des trajectoires, sur lesquels repose l'APC qui lui est soumis.** Si elle fait ses meilleurs efforts afin que son avis éclaire au mieux les négociations à venir, elle souligne néanmoins que les analyses présentées ci-dessous sont susceptibles d'évoluer au regard des travaux complémentaires qui seront menés dans le cadre de la saisine pour avis conforme sur le projet de CRE.
60. De même, si l'Autorité s'est efforcée de formuler des recommandations opérationnelles afin de faciliter leur prise en compte par les parties prenantes dans le cadre des négociations à venir, elle n'a pas disposé du temps nécessaire pour les consulter sur l'ensemble des options envisageables. Elle invite donc ces dernières, à savoir le ministre chargé de l'aviation civile, la société AMP et les usagers, à échanger de manière constructive sur la base de ces recommandations afin d'aboutir à un projet de CRE équilibré.

### 2.1. Sur la consultation des usagers

#### 2.1.1. L'Autorité recommande d'être saisie à l'issue de la consultation des usagers

61. **En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité est garante, au stade de son avis conforme sur les projets de CRE, du respect de la procédure d'élaboration de ces projets de contrats, comprenant notamment la consultation des usagers de l'aérodrome concerné.** Ainsi, il résulte des dispositions du II de cet article que, lorsqu'elle est saisie pour avis conforme d'un projet de CRE, l'Autorité se prononce, notamment, sur « 1° le respect de la procédure d'élaboration » de ce projet de contrat. Or :
- en vertu de l'article R. 6325-61 du code des transports, la CoCoÉco est consultée à deux reprises dans le cadre de la procédure d'élaboration d'un CRE. L'article R. 6325-45 du même code dispose que « [d]ès la publication du dossier prévu à l'article R. 6325-43, l'exploitant sollicite l'avis de la commission consultative économique de l'aérodrome concerné dans les conditions fixées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Il transmet l'avis de la commission au ministre chargé de l'aviation civile, au ministre chargé de l'économie et, lorsqu'elle est compétente en application de l'article L. 6327-1, à l'Autorité de régulation des transports ».
  - en vertu de l'article R. 6325-48 du même code, le projet de CRE est négocié entre les parties « sur la base des éléments » mentionnés aux articles précédents, parmi lesquels le résultat de la consultation des usagers, dans le cadre de la CoCoÉco mentionnée à l'article R. 6325-45, sur le dossier rendu public par l'exploitant et qui comprend, notamment, l'avant-projet de CRE (5° de l'article R. 6325-43) ;
  - en vertu de l'article R. 6325-48-1, l'exploitant soumet le projet de contrat, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile et « à l'issue de la négociation », à l'avis de la CoCoÉco, qui est ensuite transmis à l'Autorité lorsqu'elle est compétente.

Dans ces conditions, il appartient à l'Autorité de s'assurer que les parties se sont mises en mesure de prendre en considération, dans le cadre de la négociation du CRE, les résultats de la consultation des usagers.

62. **Afin de donner un effet utile à son contrôle et de s'assurer du caractère effectif de la consultation des usagers tout au long de la procédure d'élaboration du projet de CRE, l'Autorité effectue un premier examen des conditions de consultation des usagers au stade de son avis sur l'APC.**
63. La société AMP a publié un dossier public de consultation le 27 mai 2025, en application de l'article R. 6325-43 du code des transports et a immédiatement convoqué la CoCoÉco de l'aérodrome, qui s'est réunie le 26 juin 2025.
64. **Le ministre chargé de l'aviation civile ayant saisi l'Autorité d'une demande d'avis simple sur l'APC le 5 juin 2025, cette saisine est intervenue avant que la CoCoÉco n'ait été réunie.** L'Autorité n'a eu communication du procès-verbal – dans sa version provisoire, non validée par les usagers – que le 11 juillet 2025, soit à une date proche de l'expiration du délai de deux mois qui lui est imparti pour se prononcer sur l'APC.
65. Si, formellement, les dispositions réglementaires du code des transports n'imposent pas que la consultation des usagers ait lieu *avant* la saisine de l'Autorité, cette interprétation s'impose néanmoins au regard de la rédaction des articles R. 6325-43 à R. 6325-49 du code des transports et des objectifs de la consultation des usagers. En effet, ces articles sont organisés de façon chronologique : (i) publication du dossier public de consultation par l'exploitant d'aéroport ; (ii) transmission du dossier au ministre et à l'Autorité ; (iii) convocation de la CoCoÉco dès la publication du dossier et envoi à l'Autorité de l'avis de cette dernière ; (iv) possibilité pour le ministre de saisir l'Autorité d'une demande d'avis simple sur l'APC ; (v) négociation du contrat ; (vi) consultation de la CoCoÉco sur le projet de contrat et transmission à l'Autorité de l'avis de cette dernière et (vii) saisine obligatoire de l'Autorité sur le projet de contrat pour avis conforme.
66. L'Autorité considère que sa saisine en amont de la tenue de la CoCoÉco et l'absence de communication en temps utile du procès-verbal de celle-ci ne lui ont pas permis de tenir compte de manière satisfaisante des échanges entre usagers et exploitant dans son avis sur l'APC, réduisant la portée des observations qu'elle peut être amenée à formuler et, partant, l'effet utile de son avis. L'Autorité est en effet privée d'un éclairage indispensable dans l'exercice de ses missions dès lors que la consultation des usagers revêt une importance particulière dans l'appréciation de la proposition de l'exploitant en lui permettant de connaître les observations des compagnies aériennes sur les hypothèses, les méthodes et les choix opérés par celui-ci, au regard de leur propre connaissance du fonctionnement des infrastructures et du secteur aéroportuaire. Ce faisant, elle n'est pas en mesure de formuler des recommandations susceptibles de faciliter, le cas échéant et dans le respect du cadre de régulation, un rapprochement des positions entre les différentes parties prenantes.
67. **Cette situation est ainsi dommageable pour l'ensemble des parties prenantes, l'avis simple de l'Autorité sur un APC visant en principe à éclairer les parties en amont de la négociation du contrat et à leur donner de la visibilité sur les conditions requises pour un avis conforme sur le projet de CRE.**
68. **L'Autorité recommande donc qu'à l'avenir, la saisine pour avis simple sur un avant-projet de CRE n'intervienne qu'à l'issue de la phase de consultation des usagers et sans précéder la communication à l'Autorité du procès-verbal de la CoCoÉco.**
69. L'Autorité appelle en outre l'attention du ministre chargé de l'aviation civile sur le fait qu'au stade de l'avis conforme sur les projets de CRE, elle ne serait pas en mesure de remplir correctement son office si elle était saisie pour avis conforme sur le projet de CRE préalablement à la consultation des usagers sur ce même projet, ou si elle ne disposait pas, pour rendre son avis, du résultat de cette consultation au plus tard à la date de sa saisine.
70. **L'Autorité recommande donc au ministre chargé de l'aviation civile de ne la saisir sur le projet de CRE qu'après s'être assuré qu'elle a reçu communication par l'exploitant de l'avis des usagers, conformément à l'article R. 6325-48-1 du code des transports.**

### 2.1.2. L'Autorité recommande d'améliorer le contenu du dossier partagé avec les usagers afin de leur permettre de rendre un avis éclairé sur les projets de contrat qui leur sont soumis

71. Concernant la CoCoÉco qui s'est tenue le 26 juin 2025, elle a fait l'objet d'un seul vote lors duquel il a été demandé aux membres de se « prononcer sur le dossier » de consultation relatif à l'avant-projet de contrat. Les quatre membres du collège des usagers se sont prononcé « contre ».
72. Au cours de leur audition par l'Autorité<sup>34</sup>, des usagers ont regretté l'absence de consultation sur les règles d'allocation comptable depuis 2022 et un niveau d'information insuffisant de la part de l'exploitant, notamment concernant les trajectoires d'investissements, le niveau de certaines redevances et le fonctionnement de certains facteurs d'ajustement.
73. **L'Autorité considère que pour donner un effet utile à la mesure de publicité prévue à l'article R. 6325-43 du code des transports et à la consultation de la CoCoÉco prévue à l'article R. 6325-45, un dossier complet devrait être partagé avec les usagers en amont de la consultation de la CoCoÉco sur le projet de CRE, pour leur fournir :**
- un descriptif détaillé des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges ;
  - une analyse de chaque projet majeur d'investissement se fondant sur un dossier dont le niveau d'étude est au moins équivalent à celui d'un avant-projet. Dans ce cadre, les usagers devraient *a minima* disposer, pour chaque opération d'investissement, d'informations suffisamment précises relatives (i) au coût estimé de l'opération, (ii) à la date prévue pour le commencement des travaux et (iii) à la date prévisionnelle de mise en service de l'investissement. Par ailleurs, pour mettre les usagers en capacité d'apprécier le caractère « approprié » ou « le rapport coût / efficacité »<sup>35</sup> de l'investissement envisagé, l'exploitant d'aéroport devrait présenter les alternatives à cet investissement qui ont été étudiées et, en tout état de cause, les raisons ayant conduit à retenir l'investissement en cause, au regard des bénéfices qui en sont attendus ;
  - une expertise pour les autres projets reposant sur des déterminants techniques, ainsi que sur une décomposition par centres de coûts (maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'œuvre, travaux et risques) ;
  - une présentation plus fine de la trajectoire des dépenses d'exploitation (« OPEX »), par grands postes et de la façon dont elle a été élaborée ;
  - un exposé pédagogique des conditions de déclenchement et de fonctionnement des facteurs d'ajustement, assorti d'exemples chiffrés et d'études de sensibilité.
  - l'ensemble des informations prévues par le 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports, à savoir (i) 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, (ii) un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent et (iii) le coût anticipé des accords commerciaux sur la durée du CRE et les gains associés.

<sup>34</sup> En vertu de l'article R. 6327-6 du code des transports, l'Autorité peut, avant de rendre son avis sur un avant-projet de CRE, consulter ou entendre toute partie intéressée.

<sup>35</sup> Considérant l'article 14 de la directive 2009/12/CE susvisée.

74. Par ailleurs, le 4.1 de l'APC prévoit les éléments qui seront transmis à la CoCoÉco dans le cadre des consultations annuelles. Certains éléments n'y figurent pas tels que des informations sur les profits du périmètre non régulé (alors même qu'il s'agit d'un élément indispensable pour apprécier le niveau de contribution du périmètre non régulé contributif au périmètre régulé) ou les conditions de mise en œuvre des facteurs d'ajustement. Indépendamment des stipulations contractuelles, l'Autorité veillera, pour apprécier la régularité de la consultation des usagers lors de l'homologation des propositions tarifaires annuelles en application du CRE, à ce que ces derniers aient disposé de l'ensemble des informations leur permettant de se prononcer effectivement et utilement sur les conditions d'exécution du CRE.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1.	Saisir l'Autorité, pour avis simple sur un avant-projet de CRE, à l'issue de la phase de concertation avec les usagers et après transmission du procès-verbal de la CoCoÉco à l'Autorité	DGAC	Prochaine saisine pour avis sur un avant-projet de CRE
2.	Saisir l'Autorité, pour avis conforme sur un projet de CRE, une fois l'avis de la CoCoÉco sur le projet de CRE transmis à l'Autorité	DGAC	Prochaine saisine pour avis sur un projet de CRE
3.	Fournir aux usagers, en amont de la CoCoÉco, un dossier complet et détaillé sur les règles d'allocation comptable, les trajectoires de CAPEX et d'OPEX, le jeu des facteurs d'ajustement ainsi que sur les accords commerciaux	Société AMP	Projet de CRE

## 2.2. Sur les trajectoires sous-tendant l'évolution des tarifs et les mécanismes d'ajustement

75. L'APC prévoit plusieurs ajustements du plafond du taux moyen d'évolution des redevances afin de prendre en compte tout ou partie de l'écart entre les trajectoires réalisées et les trajectoires prévisionnelles et de minimiser ainsi le risque, mais aussi les possibilités de captation de rente pour l'aéroport.
76. Si l'Autorité accueille favorablement la mise en place de mécanismes d'ajustement sur toute la durée du CRE et la réflexion initiée par la société AMP sur les partages de risques, les propositions faites par cette dernière dans l'APC appellent différentes observations.

### 2.2.1. Les hypothèses macro-économiques retenues pour la projection des trajectoires sont peu documentées

77. **L'élaboration d'un CRE nécessite de formuler des hypothèses sur l'évolution du cadre macroéconomique.** Il s'agit, en premier lieu, des hypothèses relatives à l'évolution de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH), qui est utilisé pour indexer les redevances et qui constitue donc l'un des déterminants des recettes. Il peut s'agir, en deuxième lieu, des hypothèses générales relatives au contexte économique (notamment l'évolution du PIB) qui ont été retenues pour établir les projections de trafic. Enfin, il s'agit, en troisième lieu, des hypothèses d'évolution des différentes composantes de coûts des charges de l'aéroport, notamment du coût de l'énergie, de la main-d'œuvre ou des travaux.

78. À cet égard, deux remarques peuvent être formulées :

- **d'une part, les hypothèses macro-économiques sous-tendant l'APC sont peu documentées.** La société AMP propose ainsi une chronique d'IPCH mais ne spécifie aucun autre indice de coûts ;
- **d'autre part, la société AMP retient une hypothèse d'évolution de l'IPCH de +2 % par an sur la durée du CRE, qui apparaît élevée :** la Banque de France prévoit en effet une évolution de cet indice de +1,4 % pour 2026 et +1,8 % pour 2027.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
4.	Réviser la trajectoire d'inflation prévisionnelle à l'aune des éléments disponibles d'ici la saisine de l'Autorité pour avis conforme	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
5.	Documenter précisément les indices de coûts retenus et leurs hypothèses d'évolution	Société AMP	Projet de CRE

### 2.2.2. La trajectoire prévisionnelle de trafic et le calibrage de la bande de neutralité du facteur d'ajustement nécessitent des ajustements

- a. La trajectoire prévisionnelle d'évolution du trafic, bien que prudente, apparaît en phase avec les analyses de l'Autorité

79. La trajectoire de trafic retenue par la société AMP se fonde sur trois hypothèses structurantes :

- **une stagnation du trafic domestique**, conformément à la tendance historique entre 2012 et 2019. Le trafic sur le faisceau national se stabiliserait ainsi autour de 3,5 millions de passagers durant la période du CRE, soit autour de son niveau d'avant crise sanitaire. Cette prévision de stagnation est notamment justifiée par le retrait progressif d'Air France sur la ligne Orly ainsi que par la concurrence du TGV ;
- **une croissance principalement portée par le faisceau international hors Europe.** La société AMP envisage ainsi une croissance sur ce faisceau de 3,1 % par an sur la période 2024 – 2030, supérieure à la tendance historique (2012-2019) de 2,3 % par an ;
- **un ralentissement de la croissance sur les autres faisceaux (espace Schengen et reste Europe).** En cumulé, ceux-ci vont croître de 2,3 % par an sur la période 2024 – 2030 contre une tendance historique à 7,3 % par an.

80. Finalement, les perspectives d'évolution du trafic retenues par la société AMP pour établir la trajectoire tarifaire sont les suivantes : la hausse de trafic moyenne entre 2024 et 2030 serait de + 2 % par an pour arriver à 12,6 millions de passagers en 2030, soit 130 % du niveau de fréquentation de 2019, pré-crise sanitaire.

Tableau 1. Trajectoires de trafic retenues par la société AMP en milliers de passagers par an

Faisceau	2024	Croissance prévisionnelle entre 2024 et 2030	Tendance historique entre 2012 et 2019 (AMP)
<b>Total</b>	<b>11 167</b>	<b>+ 2,0 % par an</b>	<b>+3,0 % par an</b>
<b>Domestique</b>	3 363	+ 0,6 % par an	-0,1 % par an
<b>Espace Schengen</b>	4 087	+ 2,8 % par an	+7,4 % par an
<b>Reste Europe</b>	1 265	+ 0,8 % par an	+6,7 % par an
<b>International hors Europe</b>	2 453	+ 3,1 % par an	+2,3 % par an

Source : dossier de saisine

81. Par construction, la projection de la société AMP se situe en-dessous des tendances historiques, ce qui peut s'expliquer, d'une part, par la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) qui devrait impacter à la baisse les trafics, d'autre part, par la saturation du terminal 2, ce qui limite le développement des compagnies à bas coût (dites « low cost ») – principales pourvoyeuses de croissance, et enfin par le retrait progressif d'Air France sur la ligne Orly.
82. **Un examen plus fin des tendances vient conforter cette trajectoire et permet d'établir qu'une croissance de l'ordre de +2 % par an est une hypothèse crédible.** Cette estimation s'appuie sur une modélisation fondée sur trois hypothèses :
- les trafics sont modélisés liaison par liaison en tenant compte des perspectives macro-économiques mondiales. L'Autorité a construit un modèle économétrique exprimant, pour chaque liaison, la variation du trafic comme la résultante d'une tendance historique et d'un facteur tenant compte du dynamisme économique de la destination<sup>36</sup>. L'élasticité du trafic au PIB à la destination qui en ressort est légèrement inférieure à 1, une valeur conforme à la littérature, et permet d'extrapoler les trafics sur la base de prévisions de PIB ;
  - les données macro-économiques utilisées pour la projection sont les dernières estimations du FMI<sup>37</sup>, qui tiennent compte du ralentissement prévisible de l'économie mondiale du fait de la hausse des droits de douane et de la baisse des échanges internationaux ;
  - l'effet de la hausse de la TSBA est modélisé explicitement en appliquant une baisse forfaitaire de 5 % aux résultats du modèle<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> Précisément, un modèle de panel a été calé sur l'ensemble des liaisons entre les aéroports régulés et les pays de destination. Il suit la spécification suivante :

$$d\text{Log}(\text{passengers}) = d\text{Log}(\text{PIB}_{\text{destination}}) + \text{Indicateur}_{\text{Pays}_{\text{destination}}} + \text{Indicateur}_{\text{aéroport}_{\text{origine}}}$$

où  $d\text{Log}(x) = \log(x_t) - \log(x_{t-1})$ .

Les données utilisées pour le calage proviennent de la DGAC et portent sur la période 2012 à 2019

<sup>37</sup> FMI (avril 2025), *Perspectives de l'économie mondiale*, <https://www.imf.org/fr/Publications/WEO/Issues/2025/04/22/world-economic-outlook-april-2025>

<sup>38</sup> La TSBA pourrait se traduire par une hausse du prix des billets d'avion de l'ordre de 5 % voire plus sur certains faisceaux. Étant entendu que l'élasticité-prix du trafic aérien est généralement de l'ordre de -1, une valeur de 5 % constitue une estimation plausible, qui devra être confirmée quand les effets de la TSBA seront constatés.

83. **Enfin, l'Autorité estime que le trafic devrait croître de plus de 12 % entre 2024 et 2030 pour arriver à plus de 12,5 millions de passagers en 2030 – soit une valeur comparable à celle de la projection d'AMP.** Contrairement à la projection d'AMP, cette estimation prend compte explicitement l'impact de la hausse de la TSBA en 2025 : elle est la résultante d'une décroissance en 2025 puis d'une croissance de +2,9 % par an durant le CRE. Si l'effet de la TSBA s'avérait plus faible qu'anticipé à l'occasion de la saisine de l'Autorité, il conviendrait de revoir cette estimation à la hausse. Ainsi, la trajectoire d'AMP est pertinente si la TSBA s'avère avoir un effet proche de -5%, ce qui pourra être vérifié au cours des prochains mois.

Tableau 1. Comparaison de l'hypothèse d'évolution du trafic d'AMP avec l'estimation de l'ART

Méthode	Croissance moyenne annuelle prévisionnelle du trafic entre 2024 et 2030	Croissance moyenne annuelle prévisionnelle du trafic entre 2025 et 2030
Hypothèse AMP	+ 2,0 %	+ 2,0 %
Estimation de l'ART	+ 2,0 %	+ 2,9 % (après une décroissance de 5% en 2025 reflétant l'effet de la TSBA)

84. **Au regard des éléments exposés précédemment, la prévision de la société AMP apparaît raisonnable.** Trois éléments poussent néanmoins à rester prudent dans leur appréciation. Premièrement, la reprise du trafic post-crise sanitaire a été particulièrement vive pour l'aéroport Marseille Provence : le trafic a augmenté de 11 % entre 2022 et 2024 et a déjà atteint 113 % de son niveau de 2019. Deuxièmement, le trafic d'ores-et-déjà observé entre janvier et mai 2025 est supérieur de 4,7 % au trafic de 2024 sur la même période et de 3,2 % aux prévisions de la société AMP. Troisièmement, l'effet de la hausse de la TSBA reste à apprécier : les prochains mois seront déterminants pour apprécier son impact réel.
85. **L'Autorité recommande donc de réévaluer les prévisions de trafic d'ici sa saisine pour avis conforme pour tenir compte des trafics réellement observés.** Cette réévaluation devra en particulier permettre de tenir compte de l'impact effectif de la TSBA sur le trafic et d'évaluer si la dynamique de reprise post crise sanitaire se poursuit.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
6.	D'ici la saisine de l'Autorité pour avis conforme, (i) évaluer l'effet réel de la TSBA sur le trafic en 2025 au regard des trafics réalisés, (ii) évaluer si la dynamique de reprise post crise sanitaire se poursuit et (iii) réexaminer, à cette aune, la hausse de croissance prévue pour la période 2025-2030	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

- b. Le facteur d'ajustement visant à prendre en compte une partie du trafic réalisé est globalement satisfaisant mais nécessiterait néanmoins d'être revu

86. **Pour le trafic, la société AMP propose les ajustements suivants :**
- une « plage de franchise » en cas d'écart limité entre prévisionnel et réalisé, cette plage de franchise couvrant un écart de 1,0 % la première année, 1,5 % la deuxième année, 2,0 % la troisième année, 2,5 % la quatrième année et 3,0 % la cinquième année. Dans cette plage de franchise, l'exploitant conserve l'intégralité de la différence, positive ou négative, entre prévisionnel et réalisé ;
  - un partage de risque à 50 % avec les usagers en dehors.

87. Ces modalités de partage du risque trafic reviennent finalement à un transfert total du risque pour de faibles aléas (au sein de la plage de franchise) et à un transfert partiel du risque pour des aléas plus importants (à 50 % au-delà de la plage de franchise).
88. **De façon générale, pour déterminer le bon partage de risque entre l'exploitant et les usagers, deux facteurs sont à prendre en compte :**
- **le caractère maîtrisable du risque pour l'aéroport.** S'il est maîtrisable, le risque doit reposer sur l'aéroport, afin de l'inciter à améliorer sa performance ;
  - **l'existence d'une asymétrie d'information entre l'exploitant et les autres parties prenantes pour estimer correctement les trajectoires centrales à retenir et le niveau de risque réel.** Plus cette asymétrie est élevée, plus grand est le risque d'erreur de fixation de la trajectoire. Des prévisions trop conservatrices associées à un mécanisme de partage des risques trop faible feraient alors bénéficier l'exploitant d'une rente informationnelle induite.
89. **À cet égard, en matière de partage de risque sur les trafics, l'Autorité considère que seul un transfert modéré à l'exploitant devrait être opéré dans les CRE, dès lors que :**
- **le risque est partiellement maîtrisable.** Au premier ordre, les fluctuations du trafic sont principalement liées à la conjoncture économique, donc exogènes ; au second ordre, toutefois, la qualité de service, des tarifs compétitifs et un travail de prospection des clients peuvent contribuer à augmenter la fréquentation. Transférer partiellement ce risque à l'exploitant d'aéroport renforce donc son incitation à offrir une qualité de service satisfaisante à un prix compétitif ;
  - **il existe une asymétrie d'information au bénéfice de l'exploitant, mais tant les usagers que le régulateur ont la capacité de porter une appréciation sur les prévisions de trafic retenues dans le cadre de l'élaboration du CRE.** En effet, si l'exploitant a une bonne connaissance de sa structure de trafic et échange régulièrement avec les usagers, d'une part, ces derniers peuvent s'appuyer sur leurs propres prévisions pour contre-expertiser les chiffres du premier, d'autre part, il est possible – tant pour les usagers que pour l'Autorité – de s'appuyer sur différents travaux et sources externes, y compris les échanges menés dans le cadre de la CoCoÉco, pour construire une capacité d'évaluation de la demande suffisante pour limiter l'avantage informationnel du gestionnaire.
90. **Dans le cas d'espèce, l'Autorité considère que :**
- **la bande de neutralité prévue par la société AMP doit être supprimée ou réduite à une simple bande technique<sup>39</sup>,** qui n'aura d'effet qu'en cas d'écart minime avec la trajectoire. En effet, la bande de neutralité proposée par la société AMP est trop importante, tout particulièrement du fait de son élargissement au cours de la période tarifaire, et présente un risque de capture de rente si la trajectoire de trafic est sous-estimée ;
  - **le taux de partage de risque de 50 % proposé par la société AMP est pertinent, au regard de la fiabilité de la trajectoire proposée.** Un taux de partage à 50 % peut en effet être appliqué sur une trajectoire présentant une fiabilité suffisante. C'est le cas de la trajectoire de la société AMP, sous réserve des éléments développés en section 2.2.2.a.

<sup>39</sup> Pour que la bande de neutralité puisse être qualifiée de technique, le seuil retenu doit être très faible au regard de la trajectoire d'évolution de trafic.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
7.	Supprimer ou réduire à une simple bande technique la « plage de franchise » du facteur d'ajustement des trafics	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

### 2.2.3. Le périmètre et le partage de risque sur les recettes extra-aéronautiques appellent des remarques

- a. Les activités filialisées de la société AMP ne semblent pas à date devoir contribuer au résultat du périmètre régulé, mais le pourraient à l'avenir

91. **De façon générale, l'Autorité considère que les profits des activités non aéronautiques étroitement liées au trafic de l'aéroport doivent contribuer à la couverture des coûts des services publics aéroportuaires, indépendamment de la structure juridique au sein de laquelle elles s'exercent.** Ainsi, concernant la définition des périmètres non régulés contributif et non contributif, la position de l'Autorité, exprimée dans son rapport « Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports »<sup>40</sup> publié en septembre 2023, est de considérer (i) que les activités immobilières de diversification devraient être amenées à contribuer au périmètre régulé dès lors que ces activités sont étroitement liées au trafic de l'aéroport et présentent un risque de capture de rente dans le cas contraire, et (ii) que la simple filialisation de ces activités ne saurait à elle seule justifier économiquement leur exclusion du périmètre contributif.
92. La société AMP est détentrice à 100 % de la filiale AMPi<sup>41</sup> (Aéroport Marseille Provence ingénierie), qui intervient en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage, maître d'œuvre ou conseil dans l'exploitation et le développement d'autres plateformes aéroportuaires en France et à l'étranger. Elle détient également une participation minoritaire dans une société exerçant des activités aéroportuaires intégralement en dehors du périmètre de la concession.
93. **Au regard de la position de l'Autorité exprimée précédemment, les filiales et participations de la société AMP ne semblent pas remplir les critères justifiant leur intégration au PNRC, et leur positionnement par l'exploitant dans le périmètre non contributif semble justifié.**
94. Toutefois, l'application stricte de l'arrêté du 23 mai 2024 pour justifier, par le seul argument de la filialisation des activités concernées, leur exclusion du périmètre non régulé contributif indépendamment de leurs liens avec le trafic aéroportuaire, pourrait mener à l'avenir à des choix de filialisation, de la part de la société AMP et d'autres exploitants aéroportuaires, d'activités nouvelles ou existantes, et à leur exclusion *de fait* du PNRC.
95. Dans ces conditions, l'Autorité invite le ministre chargé de l'aviation civile à prendre les dispositions réglementaires et contractuelles nécessaires pour garantir, dans l'intérêt des usagers, que les activités en lien avec le trafic aérien contribuent au périmètre SPA indépendamment de la structure juridique retenue pour leur exercice et à un niveau en adéquation avec leurs résultats prévisionnels. En effet, le choix de la structure juridique dans le cadre de laquelle s'exerce une activité sur le domaine concédé devrait être sans incidence sur l'analyse des conditions de sa contribution au résultat du périmètre régulé.

<sup>40</sup> Source : Autorité de régulation des transports (septembre 2023), *Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports* ([lien](#) consulté le 2 juillet 2025)

<sup>41</sup> Voir page 7 du DPC

b. Si les trajectoires de revenus extra-aéronautiques semblent correctement calibrées, le facteur d'ajustement associé doit être redéfini

96. Les revenus extra-aéronautiques du périmètre non régulé contributif tel que défini par la société AMP affichent une croissance de +4,6 % en moyenne sur la durée du CRE, pour atteindre 123,0 M€ en 2030.
97. **Les trajectoires prévisionnelles de revenus extra-aéronautiques retenues par la société AMP semblent en première analyse correctement calibrées.** En effet, retraités de l'évolution du trafic et de l'inflation, les revenus prévisionnels du PNRC demeurent croissants : le taux de croissance annuel moyen (TCAM) des revenus en euros constants par passager est en effet de 0,5 % pour les parcs de stationnement et de 0,3 % pour les activités commerciales. L'exploitant prévoit donc une hausse de la consommation réelle par passager sur ces deux postes de revenus.
98. **Par ailleurs, l'exploitant a prévu dans son avant-projet de contrat un mécanisme d'ajustement des profits résiduels par passager du PNRC<sup>42</sup> (facteur d'ajustement « EXTR »).** Ce facteur EXTR, qui s'applique à partir de la période tarifaire 2027, est censé compenser, par les tarifs des redevances, 50 % du déficit ou 50 % de l'excédent des profits résiduels des activités extra-aéronautiques, objectif qui permet effectivement de réduire le risque de capture de rente en cas de profit résiduel du PNRC supérieur aux prévisions.
99. **Cependant, la définition faite par la société AMP de ce facteur d'ajustement EXTR n'est pas satisfaisante.**
100. **En premier lieu, cette définition, basée sur un calcul de profits résiduels prévisionnel et réel par passager, exclut par construction du partage de risque entre l'exploitant et les usagers l'impact du trafic.** En effet, un profit résiduel des activités extra-aéronautiques supérieur à la prévision uniquement en raison d'un trafic supérieur à la trajectoire initialement prévue sera ainsi intégralement conservé par l'exploitant, le facteur d'ajustement portant sur le trafic, décrit en section 2.2.2, ne portant que sur les redevances SPA.
101. **L'Autorité recommande à la société AMP de revoir la définition de ce mécanisme d'ajustement pour prendre en compte l'effet du trafic dans le partage de risque entre l'exploitant et les usagers.**
102. **En deuxième lieu, ce mécanisme, en se limitant au partage d'un écart de profit résiduel – après contribution à hauteur de 30 % des coûts des SPA – et non d'un écart de profit, permet de garantir aux usagers le maintien de la couverture de 30 % des coûts des SPA tout en partageant les gains résultant d'un profit supérieur aux prévisions.**
103. En pratique, pour donner pleinement satisfaction, le calcul du profit résiduel constaté doit se faire en prenant en compte la contribution prévisionnelle telle que définie dans la trajectoire initiale afin (i) d'assurer un partage égal de l'écart de profit résiduel sans remise en cause possible du montant de la contribution à la couverture des coûts des SPA prévue initialement et (ii) de renforcer l'incitation de l'exploitant à la maîtrise de ses coûts des SPA. Cette précision dans la modalité de calcul du profit résiduel constaté ne figure pas dans l'APC et devra être explicitée dans le projet de CRE.
104. Par ailleurs, dans un souci de précision du calcul du facteur d'ajustement EXTR, l'Autorité recommande que les montants présentés en page 18 de l'APC au titre des profits résiduels initialement prévus (terme EXTRRef(n)) soient définis dans le projet de contrat en milliers d'euros et non en millions d'euros.

<sup>42</sup> Les profits résiduels étant les profits après déduction de la contribution à 30 % des charges du SPA

105. **En troisième lieu, la pertinence de cet ajustement reste dépendante de la qualité de l'allocation comptable entre périmètres.** En effet, si le facteur d'ajustement EXTR semble pouvoir permettre, après prise en compte des recommandations de l'Autorité, (i) d'ajuster le plafond du taux moyen d'évolution des redevances en cas d'écart entre les éléments prévisionnels et réalisés en matière de contribution du PNRC<sup>43</sup>, et (ii) d'effectuer un partage des risques liés à l'activité du PNRC entre l'exploitant et ses usagers, sa définition et sa méthode de calcul nécessitent la détermination par l'exploitant du profit réel du PNRC, qui est intrinsèquement lié au système d'allocation comptable de la société AMP et directement dépendant des hypothèses de l'exploitant relatives à cette allocation.
106. L'application d'un facteur d'ajustement basé en partie sur le système d'allocation comptable de la société AMP pourrait ainsi se révéler, toutes choses égales par ailleurs, à l'avantage de l'exploitant, compte tenu des lacunes relevées par l'Autorité en ce qui concerne la conformité du système d'allocation comptable de l'exploitant aux principes qu'elle a édictés dans sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 susvisée, notamment le principe d'auditabilité.
107. **L'équilibre économique de ce facteur d'ajustement sera donc apprécié par l'Autorité à l'aune des progrès réalisés et justifiés par la société AMP sur son traitement de l'allocation comptable,** d'ici sa saisine pour avis conforme sur le projet de CRE.
108. Enfin, une autre méthodologie, certes moins fine, mais plus objective, de détermination du profit du PNRC, par exemple fondée sur un taux de marge standard appliqué aux revenus extra-aéronautiques, pourrait être mise en œuvre par l'exploitant.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
8.	Assurer une contribution uniforme des activités en lien avec le trafic au périmètre régulé indépendamment de la forme juridique retenue pour les exercer	DGAC	Dès que possible
9.	Prendre en compte l'impact du trafic dans le partage de risque lié au profit résiduel du périmètre contributif	Société AMP	Projet de CRE
10.	Préciser la définition du facteur EXTR et afficher les trajectoires au titre des profits résiduels initialement prévus (terme EXTRRef(n)) en milliers d'euros	Société AMP	Projet de CRE

#### 2.2.4. Le programme d'investissement mérite d'être plus documenté et les incitations réexaminées

- a. La société AMP n'a, à ce stade, pas fourni de données suffisantes pour permettre une contre-expertise de ses trajectoires d'investissements
109. **Les prévisions d'investissements constituent un élément important dans la détermination des tarifs des redevances aeroportuaires.** L'Autorité a en effet constaté, par le passé, une tendance chronique à la sous-réalisation des investissements prévus par certains exploitants, ce qui l'amène à prêter une attention particulière à l'analyse des programmes d'investissements prévus dans les avant-projets de contrat, ainsi qu'à celle des facteurs d'ajustements relatifs à la réalisation de ces programmes.

<sup>43</sup> Comme prévu par l'article R. 6325-39 du code des transports.

110. Au cas d'espèce, la société AMP annonce un programme d'investissements d'un montant de 298,5 M€ pour la période 2026-2030, dont 192 M€ sur le périmètre régulé. Ce montant peut être divisé en deux sous-ensembles :

- d'une part, onze projets majeurs, représentant plus de 187 M€, dont 145 M€ sur le périmètre régulé, et visant à augmenter la capacité de l'aéroport, à améliorer l'accueil client, à décarboner les activités aéronautiques ou à conduire de gros travaux d'entretien ;
- d'autre part, un ensemble d'investissements de plus petits montants, majoritairement consacrés au renouvellement des infrastructures et à la décarbonation.

Tableau 3. Les projets majeurs d'investissements de la société AMP pour la période 2026-2030

Projet	Montant en M€ HT	Type	Avancement
Modernisation du terminal 2	60,5	Capacitaire	Avant-projet
Remplacements des passerelles et équipements PCA	18,8	Renouvellement	Avant-projet
Électrification des postes au large	4,2	Décarbonation	Opportunité
Car Rental Center	19,6	Amélioration service client	Opportunité
Aménagements opérateurs fret	6,6	Amélioration service client	Opportunité
Électrification des zones appareils	3,3	Décarbonation	En réalisation
Plan de rénovation des infras aéro – taxiways et aires avions	52,9	Renouvellement	Avant-projet
Amélioration éclairage des aires d'avions	2,3	Renouvellement	En réalisation
Aménagement aires d'avions zones sud est (ex BASC)	3,8	Renouvellement	Projet
Courants forts – capacité réseau AMP	7,8	Renouvellement	Opportunité
Traitement des eaux pluviales	7,5	Renouvellement	Divers niveaux d'avancement selon les sous-projets

Source : APC

111. L'analyse des trajectoires d'investissements et des éléments justificatifs fournis par la société AMP appelle les deux remarques suivantes.

112. Premièrement, les éléments fournis par la société AMP pour justifier ses trajectoires sont, en règle générale, insuffisants.

113. S'agissant des projets majeurs, une contre-expertise précise nécessite *a minima* un niveau de détail de type avant-projet. En cohérence, avec la pratique d'estimation des grands projets d'infrastructure, cela implique de fournir :

- la structure des coûts du projet, c'est-à-dire sa décomposition en quatre postes : la maîtrise d'ouvrage (MOA) ; la maîtrise d'œuvre (MOE) ; la construction ; la somme à valoir (c'est-à-dire les montants provisionnés pour tenir compte des risques du projet). En l'espèce, cette structure est bien documentée par la société AMP ;

- une notice avec les principaux déterminants techniques du projet permettant de définir le périmètre de l'opération. En l'espèce, cette notice est insuffisamment documentée à date, à l'exception de la modernisation du terminal 2. Par exemple, pour les passerelles PCA (18,8 M€ HT), la société AMP présente un sous-détail des prix dont certaines lignes d'importance ne sont pas détaillées. Ainsi, le montant des travaux (conception, réalisation et pose) tient en une seule ligne pesant plus de 80 % du prix de l'opération, tandis qu'un sous-détail est donné sur des prix pesant moins de 100 000€ ;
  - un devis estimatif détaillé permettant de justifier le montant de construction. Il doit comprendre, pour chaque prestation à réaliser, des quantités, par exemple le volume de béton à couler et des prix unitaires justifiés par des références pertinentes, ainsi que des références aux coûts observés pour des opérations comparables. Lorsque la somme à valoir est importante, c'est-à-dire lorsqu'elle représente plus de 10 % du montant du projet, celle-ci doit être justifiée par une analyse risque par risque. En l'espèce, si ce devis estimatif est bien construit pour la modernisation du terminal 2, il est lacunaire, voire inexistant pour les autres projets d'investissements. Par exemple, le « plan de rénovation des infra aéro (taxiways et zones de stationnement) », d'un montant supérieur à 50 millions d'euros, n'a pas fait l'objet d'une présentation de son programme de travail précis (m<sup>2</sup> à renouveler, etc.), ni de la construction des coûts sur lesquels se fonde l'estimation du montant de l'opération affiché par la société AMP, ce qui rend impossible sa contre-expertise ;
  - un phasage des travaux permettant d'apprécier la crédibilité du calendrier de réalisation proposé. En l'espèce, ce phasage est bien documenté par la société AMP.
114. En conclusion, les éléments fournis par la société AMP – dans le DPC ou en réponse aux mesures d'instruction de l'Autorité – sont, pour partie, loin de répondre à ce niveau d'exigence. Dans le DPC, la société AMP fournit seulement la structure des coûts et un phasage des travaux. Durant la période d'instruction, à la demande de l'Autorité, elle a également été en mesure de fournir un devis estimatif et les principaux déterminants techniques du projet pour la modernisation du terminal 2. En revanche, pour d'autres projets majeurs, cette décomposition n'est pas connue alors que la société AMP avance une estimation précise du montant des travaux.
115. S'agissant des autres investissements, une contre-expertise efficace nécessite *a minima* les éléments suivants :
- la présentation des projets d'investissements les plus significatifs, typiquement ceux dépassant 2 M€, en fournissant les principaux déterminants techniques, ainsi que la décomposition des coûts entre MOA, MOE, travaux et risques ;
  - la décomposition des projets d'investissements de plus faible ampleur en grands postes, par exemple les unités de valeur et les hypothèses utilisées pour construire la trajectoire, en particulier les références de coûts utilisés.
116. À cet effet, la société AMP a fourni, au cours de l'instruction, la décomposition des coûts pour les projets de plus de 2 M€. Néanmoins, pour les projets d'un montant inférieur, la société AMP n'a pas été en mesure de fournir des éléments, ni de détail des coûts, ni de méthode de construction des trajectoires.
117. **Deuxièmement, sous toutes réserves compte tenu des limites évoquées précédemment, et sans préjudice des attentes de l'Autorité dans le cadre de sa saisine, pour avis conforme, du projet de CRE, une première contre-expertise sommaire des projets majeurs d'investissements n'a pas révélé d'incohérence dans les montants projetés.**

118. Tout d'abord, la structure de coûts macro proposée par la société AMP pour chacun des projets majeurs apparaît conforme à la nature des projets envisagés. Pour les projets majeurs, le pourcentage des coûts alloué à la construction est cohérent avec ce qui est observé pour des grands projets similaires. Par ailleurs, la somme à valoir est généralement cohérente au regard du coût des projets. Ces éléments tendent à indiquer une bonne maîtrise des risques par le maître d'ouvrage.
119. Ensuite, les calendriers proposés par la société AMP sont crédibles. En particulier, l'Autorité note que les projets dont les études sont les moins avancées comme l'électrification des postes aux larges prévoient des chroniques d'investissements plus importantes en fin de CRE à l'horizon 2030. Les projets dont les études sont abouties pour partie, comme le traitement des eaux pluviales, prévoient un étalement des investissements sur les premières années.
120. **En conclusion, si la société AMP démontre sa capacité à fournir des éléments précis nécessaires à la contre-expertise de son programme d'investissement, ils sont encore insuffisants, notamment pour plusieurs projets majeurs et pour l'enveloppe des investissements inférieurs à 2 M€.**
- b. Les facteurs d'ajustement sur les investissements proposés devront être corrigés si la société AMP ne fournit pas d'éléments permettant de fiabiliser la contre-expertise de ses trajectoires
121. **La société AMP propose d'introduire trois facteurs d'ajustement sur les investissements, Inv1, Inv2 et Inv3<sup>44</sup>.**
- **Le facteur d'ajustement Inv1 vise à prendre en compte les décalages de calendrier**
122. **Un premier facteur, Inv1 vise à corriger les effets du décalage dans le temps d'un projet d'investissement.** La société AMP prévoit qu'il s'appliquera à trois projets majeurs :
- la modernisation du terminal 2 ;
  - le remplacement des passerelles avec mise en place de PCA ;
  - l'électrification des aires au large.
123. Le facteur Inv1 valorise au CMPC la différence entre les montants d'investissement prévus et les décaissements réels et reverse ce montant dans le compte d'ajustement du plafond tarifaire (APT). Ce facteur Inv1 assure ainsi que si un projet d'investissement est décalé, l'aéroport ne tire pas de bénéfice de ce décalage. Les montants au titre de l'ajustement Inv1 sont versés à l'APT à la mise en service du projet ou, pour les projets annulés, lors de la dernière année du CRE.
124. **Le facteur Inv1 n'opère toutefois pas de distinction entre un écart dû à un retard d'investissement et un écart dû à une évolution des coûts.** Il vient donc rémunérer l'aéroport en cas de coûts plus élevés que prévus, et le pénaliser en cas de coûts plus faibles qu'attendus.
125. De plus, dans le cas d'une annulation de projet, le facteur Inv1 ne rectifie pas la rémunération reçue par l'aéroport au titre de ce grand projet. Ainsi, il ne corrige pas les amortissements et rémunérations liés à cet investissement et intégrés dans la trajectoire prévisionnelle, se bornant à compenser les intérêts liés au décalage des décaissements.

<sup>44</sup> Ces mécanismes, bien que nommés à l'identique de ceux définis par la société Aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) dans son avant-projet de CRE publié le 7 mai 2025, sont cependant définis différemment par la société AMP et n'ont pas les mêmes effets.

126. **Le facteur Inv1 devrait donc être modifié sur trois aspects.**
127. **Premièrement, il ne devrait pas inciter l'aéroport à une hausse de ses coûts.** Pour cela, il faudrait :
- soit calculer le facteur Inv1 en tenant compte des décaissements en pourcentage du montant réalisé du projet, puis en les appliquant au montant prévisionnel du projet ;
  - soit articuler les facteurs Inv1 et Inv2, pour que les montants calculés par le facteur Inv1 lors d'un décalage de coûts soient repris par Inv2 (cf. *infra*).
128. **Deuxièmement, il doit rectifier en intégralité les effets d'une annulation de projet.** Une formule similaire à celle proposée par l'Aéroport de Toulouse-Blagnac dans son dossier de consultation aurait ces propriétés, et permettrait d'assurer la cohérence entre le traitement des investissements en cours de CRE et dans le CRE suivant, où les trajectoires de charges sont calculées à partir de la valeur nette comptable de la base d'actifs régulés (BAR). La formule pourrait ainsi être la suivante, appliquée à l'ensemble des investissements, et non aux seuls grands projets :
- $$INV1_{n+2} = (1 + CMPC)^2 * (Charges\ de\ capital\ constatées_n - Charges\ de\ capital\ prévisionnelles_n)$$
129. **Troisièmement, la liste des projets concernés par la régulation incitative des grands projets devrait être élargie,** afin d'y inclure l'ensemble des projets d'importance pour l'aéroport ayant un impact significatif sur la caisse régulée. L'Autorité estime que les projets ci-dessous devraient faire partie du périmètre des « grands projets ».

Tableau 4. Projets qui devraient faire l'objet des ajustement Inv1 et Inv2

Projet	Coût total (€)	Dépenses sur la durée du CRE (€)
Modernisation du terminal 2	80 000 000	60 500 000
Remplacement des passerelles et équipement PCA	19 090 000	18 840 000
Électrification des postes au large	5 000 000	4 200 000
Électrification des zones appareils	5 560 000	3 310 000
Plan de rénovation des infra aéro – taxiways et aires avions	92 000 000	52 940 000
Amélioration éclairage des aires d'avions	5 570 000	2 310 000
Aménagement aires d'avions zones sud-est (ex BASC)	4 500 000	3 830 000

Source : Analyse de l'ART sur la base des données de l'APC

- **Le facteur Inv2 vise à inciter à la maîtrise des coûts des projets d'investissements majeurs**
130. **Le facteur Inv2 vise à ajuster les coûts des projets d'investissements majeurs selon l'écart constaté entre les trajectoires prévisionnelles ayant sous-tendu les trajectoires tarifaires et les coûts réalisés.** Il s'applique aux mêmes projets que ceux faisant l'objet de l'ajustement Inv1, et appelle les mêmes remarques à cet égard.

131. Le fonctionnement du facteur Inv2 est le suivant : si le coût total du projet s'éloigne du coût prévisionnel au-delà d'une plage de franchise située entre 95 % et 105 % du montant estimé pour les projets mis en service jusqu'en 2028, et entre 90 % et 110 % du montant d'investissement total estimé pour les projets mis en service après 2028, l'exploitant se voit rendre ou prélever la moitié de la différence entre les dotations aux amortissements prévisionnelles et réalisées liées au projet pour la période du CRE. Dans ces conditions, l'effet du décalage entre rémunération de la BAR prévisionnelle et réalisée n'est pas traité, ni l'effet sur les dotations aux amortissements au-delà de la période du CRE. Enfin, le montant calculé à l'étape précédente est multiplié par un ratio, dont la justification n'est pas établie, entre la BAR prévisionnelle avec projet incité et la BAR prévisionnelle hors projet incité, puis multiplié par un facteur de 70 %, détaillé aux points 142 et suivants ci-après.
132. **Le facteur Inv2 aboutit donc à faire porter l'intégralité du risque à l'aéroport dans la plage de franchise, et à faire supporter à l'usager la moitié de l'effet d'une dérive des coûts sur les dotations aux amortissements lorsque l'écart dépasse la plage de franchise.** La multiplication par le ratio entre les BAR prévisionnelles avec et hors projet incité n'a pas de justification claire, et devrait être supprimé. Le facteur de 70 % vient, pour sa part, réduire le risque transféré aux usagers et donc augmenter l'incitation de l'aéroport.
133. **Or, s'agissant du partage de risque sur les projets d'investissement majeurs, l'Autorité considère que :**
- **le risque est en partie maîtrisable par l'exploitant.** L'exploitant est maître d'ouvrage : à ce titre, il définit finement le projet, gère la consultation avec les parties prenantes, construit la stratégie d'achat et traite les éventuels contentieux avec les entreprises. Il dispose donc de leviers d'optimisation importants ;
  - **la contre-expertise est complexe.** L'analyse du passé renseigne peu sur les coûts futurs : ces opérations de grande taille sont des « prototypes » qui ne peuvent être contre-expertisés qu'en analysant « ligne à ligne » la structure des coûts.
134. En l'espèce, les informations fournies à ce stade à l'Autorité par la société AMP ne permettent pas de contre-expertiser les chroniques d'investissement avec une assurance satisfaisante.
135. **Pour ces raisons, le mécanisme Inv2 proposé par la société AMP appelle deux remarques.**
136. **Premièrement, le taux de risque porté par la société AMP est élevé.** Il est fixé à 100 % en cas de décalage de moins de 5 % à 10 % et à 50 % au-delà. Un tel niveau serait pertinent en cas de trajectoire présentant un très fort niveau de certitude, ce qui n'est pas le cas à ce stade. Si la société AMP souhaitait maintenir un taux de partage de risque élevé, elle devrait fournir les éléments nécessaires à une contre-expertise efficace, c'est-à-dire un dossier technique complet et audité – comprenant la structure de coût du projet, ses déterminants techniques, un détail estimatif des coûts de construction, un planning et un phasage des travaux (voir section 2.2.4.a). En tout état de cause, l'Autorité souligne que son appréciation des mécanismes de partage des risques qui figureront dans le projet de CRE sera corrélée à sa capacité à contre-expertiser la fiabilité des coûts prévisionnels des projets d'investissement – en particulier ceux des projets majeurs –, ce qui suppose que ces coûts soient estimés et justifiés avec une précision suffisante pour rendre cette contre-expertise possible.
137. **Deuxièmement, le facteur Inv2, en portant uniquement sur les amortissements de la période tarifaire, peut s'avérer très faiblement incitatif** et n'a pas de raison d'être multiplié par un ratio de BAR prévisionnelle. Il pourrait par ailleurs être complété d'une pénalité en cas de retard – ce qui implique que la mise en service des grands projets soit validée par les deux parties du contrat. Le concédant devrait ainsi pouvoir s'assurer que le projet mis en service correspond au projet prévu initialement et au titre duquel la trajectoire de coûts a été construite.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
11.	Réaliser systématiquement un audit externe pour valider les trajectoires financières et les délais en amont de la mise en place d'un mécanisme incitatif sur les grands projets. Si la validation à la date d'approbation du CRE n'était pas possible pour certains investissements : <ul style="list-style-type: none"> <li>– reporter l'intégration du montant définitif pour le mécanisme incitatif ultérieurement, lorsque le niveau de l'avancement des études le permettra ;</li> <li>– abaisser significativement le taux de transfert de risque ou plafonner le facteur d'ajustement ; <ul style="list-style-type: none"> <li>– supprimer la plage de franchise.</li> </ul> </li> </ul>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
12.	Corriger le paramétrage des facteurs Inv1 et Inv2 pour : <ul style="list-style-type: none"> <li>– prendre intégralement en compte les annulations de projet ;</li> <li>– éviter que le facteur Inv1 ne viennent rétribuer l'aéroport en cas de hausse des coûts ;</li> <li>– prendre en compte, dans la régulation incitative, les effets de la rémunération des capitaux</li> </ul>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
13.	Élargir la liste des projets concernés par la régulation incitative des grands projets au titre des facteurs Inv1 et Inv2	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

- **Le facteur d'ajustement Inv3 vise à prendre en compte les écarts sur les montants des autres projets d'investissement**

138. **Pour les autres projets d'investissement, le facteur Inv3 apporte une incitation à la maîtrise des coûts.** Son fonctionnement général est similaire au mécanisme Inv2 et aboutit aux mêmes effets : portage de l'intégralité du risque par l'aéroport dans une plage de franchise allant de 95 % à 105 % des coûts prévisionnels, et un partage à hauteur de 50 % du risque lié aux dotations aux amortissement sur la période tarifaire en cas d'écart au-delà de cette plage. À nouveau, l'ensemble est multiplié par un ratio entre BAR avec projet et BAR hors projet, et par le facteur de 70 %. La principale différence tient dans l'application du facteur Inv3 à l'ensemble des dépenses, année par année, là où Inv2 s'applique projet par projet et est calculé à la mise en service du projet considéré. Ainsi, l'incitation est liée uniquement à la trajectoire de dépenses sans prise en compte du nombre effectif de projets livrés.
139. **Or, pour ces autres projets d'investissement, si le risque est largement maîtrisable, ce qui devrait pousser à un portage du risque par l'aéroport, l'asymétrie d'information est forte, ce qui génère un réel risque de rente.** En effet, il n'est pas possible de réaliser une contre-expertise projet par projet, ni, *a fortiori*, de mettre en place une régulation incitative sur chaque projet. Ainsi seule une logique de contrôle de l'enveloppe globale est-elle envisageable pour s'assurer que la société AMP ne tirera pas parti d'un sous-investissement. Au surplus, l'Autorité constate que la société AMP n'a, à ce stade, pas fourni de données suffisantes pour lui permettre de contre-expertiser la trajectoire des « autres investissements », si bien qu'une révision du mécanisme de partage de risque s'impose en tout état de cause.

140. **En conséquence, l'Autorité recommande de remplacer le facteur Inv3 actuellement prévu par un mécanisme de régulation asymétrique**, dans lequel :
- si les dépenses annuelles réalisées sont inférieurs au prévisionnel, l'exploitant rend la différence aux usagers ;
  - si les dépenses annuelles réalisées sont supérieurs au prévisionnel, l'exploitant conserve à sa charge le dépassement des dépenses.
141. Si ce mécanisme ne donne pas d'incitation à battre la trajectoire de coûts, il garantit l'absence de rente indue.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
14.	Faire évoluer le mécanisme d'ajustement Inv3 vers un mécanisme d'enveloppe où l'ajustement n'a lieu qu'en cas de trajectoire réalisée inférieure à l'enveloppe	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

- **Sur le facteur de 70 % appliqué aux facteurs d'ajustement liés aux investissements**

142. **La société AMP propose d'appliquer un facteur de 70 % à la valeur de tous les facteurs d'ajustement portant sur les investissements** pour tenir compte de la contribution minimale du périmètre extra-aéronautique au financement du périmètre régulé (SPA).
143. **Ce facteur de 70 % vient augmenter le niveau d'incitation de l'aéroport et le rend trop élevé.** En effet, en réduisant le montant des ajustements, il augmente la part de risque supportée par l'aéroport. Or, d'une part, s'agissant de Inv1, l'Autorité considère au contraire que les effets d'un décalage où d'une annulation de projet ne doivent pas être laissés à l'aéroport, mais rendus en intégralité aux usagers afin de ne pas inciter l'aéroport à prendre du retard dans ses investissements ou à les annuler. D'autre part, s'agissant de Inv2, l'Autorité considère que le niveau de risque porté par l'aéroport est déjà trop élevé au regard de l'asymétrie d'information à ce stade. La hausse supplémentaire du niveau d'incitation de l'aéroport générée par ce facteur n'est donc pas souhaitable en l'espèce.
144. **De plus, le mécanisme de caisse aménagé ne justifie pas l'intégration de ce facteur.** Certes, le périmètre extra-aéronautique contribue au financement de 30 % des coûts du SPA, mais l'Autorité recommande que cette contribution soit figée sur la base des trajectoires prévisionnelles afin qu'une variation des coûts du SPA n'influe pas sur les contributions du périmètre extra-aéronautique. Dès lors, une modification des coûts d'investissement n'aura pas d'autre effet sur les tarifs que ceux résultant de l'application des facteurs « Inv ». Il est donc nécessaire que ces facteurs portent sur l'intégralité des investissements – et non 70% de ceux-ci – afin de partager les risques au bon niveau.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
15.	Supprimer les facteurs de 70 % appliqués aux ajustements liés aux investissements	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

## 2.2.5. La trajectoire des charges opérationnelles peut être optimisée

145. **La société AMP estime que ses charges opérationnelles augmenteront de 4,3 % par an entre 2024 et 2030.** Cette projection s'appuie sur des hypothèses d'inflation poste par poste. Certaines charges, par exemple celles liées à l'énergie, ont été projetées par la société AMP via des taux d'évolution spécifiques. D'autres évoluent à l'inflation (retenue à 2 % par la société AMP pour les années à venir). Enfin, certaines charges, dites variables, évoluent à la fois avec l'inflation et le trafic. C'est le cas d'une partie des frais de personnel ou des charges de sûreté. Enfin, l'aéroport retient des hausses spécifiques d'OPEX liées à la mise en service de deux gros projets d'investissement : la rénovation et l'agrandissement du terminal 1 (2025) et la mise en place d'unités d'air préconditionnées (2029).
146. **Cette trajectoire appelle les remarques suivantes de la part de l'Autorité.**
147. **Premièrement, elle est globalement cohérente avec les tendances passées en fonction de l'évolution anticipée de l'inflation (effet prix) et du trafic (effet volume).** Ainsi, en ne tenant pas compte des hausses spécifiques liées à la mise en service de nouveaux projets, les charges sont en légère hausse en euros constants, et en légère baisse en euros constants par passager, ce qui est cohérent avec l'historique. Il faut toutefois noter que l'hypothèse d'inflation retenue, de 2% par an, est surestimée<sup>45</sup> : elle devrait être revue à la baisse pour ajuster les prévisions.
148. **Deuxièmement, les charges liées à l'achèvement des grands projets devraient être optimisées.** S'il est légitime que la mise en service de grandes infrastructures se traduise par des coûts de maintenance supplémentaires, les hypothèses retenues sont telles que les OPEX évolueraient de IPC + 2,2 % en moyenne entre 2024 et 2030. Ainsi, avec les trajectoires de la société AMP, les OPEX en euros constants sont 14 % plus élevées en 2030 qu'en 2024, et 0,9 % plus élevés si on les rapporte au trafic. L'aéroport devrait rechercher des gains de productivité afin que, globalement, les OPEX par passager évoluent moins vite que l'inflation.
149. **Troisièmement, la trajectoire en hausse des charges opérationnelles, y compris en euros constants par passager, n'est pas cohérente avec le niveau de qualité de service proposé par la société AMP dans son avant-projet, qui apparaît stable pour la période.** En effet, les travaux sur le terminal 1 devraient se traduire par une amélioration sensible de la qualité de service. Si la société AMP propose bien une hausse des indicateurs de qualité de service sur la période du CRE pour ce terminal par rapport à la période de travaux, le niveau des indicateurs ne fait que retrouver la performance pré-travaux en 2026 pour augmenter ensuite faiblement.
150. **S'agissant du partage de risque, l'Autorité est favorable à la proposition de la société AMP qui porterait l'intégralité du risque associé à la trajectoire de charges opérationnelles.** Sous réserve de la fixation adéquate de la trajectoire initiale, cette approche est celle qui fournit les plus fortes incitations à l'efficacité de la gestion dès lors qu'un cadre pluriannuel laisse le temps à l'exploitant de mettre en œuvre et de recueillir les fruits des mesures visant à l'amélioration de la performance.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
16.	Rechercher des gains de productivité pour optimiser la trajectoire de charges opérationnelles	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
17.	Mettre en cohérence la trajectoire de charges opérationnelles avec les objectifs de qualité de service sur le terminal 1	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

<sup>45</sup> À titre d'illustration, la Banque de France retient dans ses dernières projections un taux plus proche de 1,7 % par an.

## 2.2.6. Les objectifs de qualité de service et les incitations mises en place sont perfectibles

151. **Les redevances aéroportuaires doivent refléter la qualité des infrastructures et des services offerts**, en tenant compte du rapport qualité-prix pour les usagers<sup>46</sup>. Les CRE doivent viser un équilibre entre la maîtrise des coûts et le respect des objectifs de qualité de service envisagés. Dans le cadre spécifique pluriannuel des CRE et en l'absence d'un facteur d'ajustement tarifaire lié aux charges, une trop faible incitation à la performance peut conduire un gestionnaire d'aéroport à dégrader les niveaux de qualité de service sans que cela s'accompagne d'incidence négative sur le niveau des redevances et, par conséquent, sur ses revenus et sa rémunération.
152. Pour prévenir ce risque, les CRE intègrent des mécanismes financiers devant inciter l'exploitant à respecter ses engagements en matière de qualité de service, conformément à l'article R. 6325-39 du code des transports<sup>47</sup>. À cet égard :
- d'une part, il est essentiel que les objectifs et les indicateurs de qualité de service retenus soient cohérents avec les objectifs stratégiques, économiques et financiers du CRE, dans la mesure où les niveaux de qualité de service dépendent largement des choix d'investissement, des charges d'exploitation et des gains de productivité réalisés ;
  - d'autre part, il est nécessaire d'évaluer si les mécanismes d'incitation financière sont de nature à dissuader l'exploitant de dégrader la qualité de service.
153. En l'espèce, les engagements de qualité de service retenus dans le préambule et le 2.2 de l'APC s'articulent autour de deux axes principaux : la satisfaction des passagers et la performance opérationnelle. L'objectif de satisfaction des passagers passe notamment par « *la proposition d'un parcours client fluide et digitalisé* ». La performance opérationnelle vise à « *assurer la disponibilité des équipements aux compagnies aériennes* ». En complément de la qualité offerte aux passagers et aux usagers, la société AMP inclut des objectifs de développement durable dont certains peuvent avoir une incidence sur le service offert aux usagers, comme l'équipement de nouvelles passerelles en PCA<sup>48</sup>.
154. L'APC prévoit 14 indicateurs de qualité de service, dont 11 sont assortis d'incitations financières et 3 sont des indicateurs de suivi n'incluant pas un tel mécanisme. Les indicateurs de développement durable incluent un indicateur assorti d'incitation financière et six indicateurs de suivi.

---

<sup>46</sup> Le considérant 15 de la directive 2009/12 CE indique que « les entités gestionnaires d'aéroports devraient être en mesure d'appliquer des redevances aéroportuaires correspondant aux infrastructures et/ou au niveau de service fournis, alors que les transporteurs aériens ont un intérêt légitime à demander aux entités gestionnaires d'aéroports des services correspondant au rapport qualité-prix ». L'article L. 6325-2 du code des transports prévoit que les CRE déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires en tenant notamment compte « d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant ». L'article R. 6325-19 du même code prévoit également que les tarifs des redevances sont fixés en fonction des « objectifs d'évolution des charges, tenant compte notamment de l'évolution de la qualité des services fournis aux usagers et de celle de la productivité de l'exploitant ».

<sup>47</sup> En vertu duquel les contrats de régulation économiques « déterminent (...) [l]es objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière ».

<sup>48</sup> Pre-conditionned unit : unité d'air préconditionné.

- a. Les perturbations significatives liées aux travaux durant le CRE justifieraient la définition d'indicateurs complémentaires pour suivre et évaluer l'efficacité des aménagements temporaires d'exploitation

155. **Les mesures d'atténuation relatives à la baisse de la qualité de service liée aux travaux pendant la durée du CRE devraient faire l'objet d'un meilleur suivi.** La société AMP prévoit une amélioration de la satisfaction des passagers au terminal 1 avec le projet « cœur d'aéroport » qui a été livré en 2024. Cependant, plusieurs indicateurs assortis d'une incitation financière – 5 sur 11, soit plus de 45 %<sup>49</sup> – verront leurs résultats dégradés en raison des diverses mises en chantier pendant la durée du CRE. Ces projets portent notamment sur (i) la modernisation du terminal 2 ; (ii) le remplacement des passerelles et équipements en PCA et (iii) le plan de rénovation des infrastructures aéroportuaires.
156. La baisse des niveaux des indicateurs de qualité de service concerne notamment :
- la baisse de la satisfaction des passagers au terminal 2<sup>50</sup>. En période de travaux, les passagers ayant plus de difficultés à s'orienter, la société AMP a revu à la baisse les objectifs de satisfaction correspondants<sup>51</sup>, sur la base de son retour d'expérience lors des travaux du terminal 1. Bien que la modernisation ait pour objectif à terme de « *rehausser la qualité d'accueil des passagers* », cet objectif ne sera atteint qu'après le CRE, la livraison des travaux étant prévue pour fin 2031 ;
  - la dégradation de la ponctualité des vols<sup>52</sup> en raison du remplacement des passerelles avec mise en place de PCA ;
  - la perturbation des taux d'avions au contact<sup>53</sup> pendant la durée des travaux, relative à la réfection des infrastructures aéronautiques.
157. La société AMP propose simplement d'abaisser les objectifs-cibles et les seuils des bonus et de malus associés alors même qu'elle indique notamment dans le DPC que « *des aménagements d'exploitation temporaires ont été mis en place par AMP pour passer ce cap dans l'attente de la livraison du projet de modernisation du terminal 2*<sup>54</sup> », sans préciser toutefois quelle serait la nature de ces aménagements. D'autre part, la société AMP ne propose pas d'engagements spécifiques visant à atténuer l'incidence négative des autres grands chantiers sur la qualité de service.
158. **L'Autorité recommande à la société AMP, en concertation avec les usagers, de définir des indicateurs complémentaires pour suivre et évaluer l'efficacité des aménagements temporaires d'exploitation pendant la durée des travaux.**

---

<sup>49</sup> Ces cinq indicateurs concernent la satisfaction globale des passagers au départ T2 (SGD-2) ; la satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2 (SCE-2) ; la satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport (SFO) ; le taux d'avions au contact (TCA) ; et le taux de retard à 15 minutes des vols au départ imputable au gestionnaire (TRVD).

<sup>50</sup> L'indicateur « SGD-2 » de satisfaction globale des passagers au T2 et « SCE 2 » de satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement au T2.

<sup>51</sup> Indicateur « SFO » de satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport.

<sup>52</sup> L'indicateur « TRVD » de taux de retard à 15 minutes des vols au départ (imputable au gestionnaire).

<sup>53</sup> L'indicateur « TAC » de taux d'avion au contact.

<sup>54</sup> Voir page 19 du DPC.

- b. Un cadre de concertation renforcé pour le choix des indicateurs assortis d'incitations financières ainsi qu'une meilleure transparence sur les données historiques associées sont nécessaires

159. **L'Autorité recommande un cadre de concertation amélioré concernant le choix des indicateurs assortis d'incitations financières et une meilleure transparence des données historiques relatives à ces indicateurs.**

160. **En premier lieu, l'Autorité constate que les indicateurs choisis sont globalement cohérents avec les engagements de qualité de service proposés, à l'exception de l'absence de mesures de temps d'attente sur plusieurs points-clés du parcours passagers, qui ne figurent pas dans le choix des indicateurs retenus.** Or, ces mesures, en lien direct avec la proposition d'un « *parcours client fluide et digitalisé* », permettraient de diversifier les indicateurs de satisfaction passagers en les complétant d'indicateurs objectivés, qui ne reposent pas entièrement sur la perception des passagers. De plus, au cours des auditions menées par l'Autorité, certains usagers ont indiqué que les indicateurs de performance opérationnelle n'intègrent pas ces mesures de temps d'attente ou qu'ils ne permettent pas d'assurer un suivi pertinent de la performance aéroportuaire.

161. **En second lieu, un cadre amélioré de concertation avec les usagers suppose une transparence accrue concernant la communication des données historiques des indicateurs incluant des incitations financières<sup>55</sup>.** La société AMP ayant opté pour un grand nombre d'indicateurs avec incitation financière (11 indicateurs), il est essentiel que les données historiques relatives à ces indicateurs soient mises à disposition des usagers. Or, le DPC inclut bien l'historique des indicateurs de satisfaction passagers (5 indicateurs<sup>56</sup>) mais il n'intègre pas l'historique des données relatives aux autres indicateurs (6 indicateurs<sup>57</sup>).

- c. Le dispositif incitatif est peu ambitieux en raison d'objectifs dégradés et de malus peu contraignants

162. L'Autorité prend acte de la volonté de la société AMP de privilégier le recours à des bonus et des malus symétriques pour les indicateurs de satisfaction des passagers et uniquement à des malus pour les indicateurs de performance opérationnelle. La société AMP a indiqué par ailleurs en cours d'instruction qu'elle avait entendu la demande des usagers, tendant à ce qu'aucun bonus ne soit appliqué sur les indicateurs relatifs à la performance opérationnelle, celle-ci devant uniquement correspondre à un niveau de qualité minimal à fournir. S'agissant des indicateurs de satisfaction des passagers, un dispositif combinant des ajustements par des bonus et des malus peut constituer une amélioration utile du système de qualité de service pour autant que les cibles de déclenchement et le montant des bonus et des malus soient bien calibrés.

163. **L'Autorité considère en l'espèce que le mécanisme d'incitations financières à la qualité de service est insuffisamment ambitieux**, en raison (i) du positionnement faiblement exigeant de certaines cibles pour l'application des bonus et des malus, (ii) du mécanisme de plafonnement des malus et (iii) de la possibilité de réviser le niveau des objectifs-cibles des indicateurs en cas d'application des malus deux années consécutives.

<sup>55</sup> En cours d'instruction, la société AMP a indiqué que les indicateurs sans incitation financière sont ceux pour lesquels il n'existe pas d'historique ou pour lesquels l'exploitant ne porte pas seul la maîtrise, le reste des indicateurs étant soumis à incitation financière.

<sup>56</sup> Voir page 84 du DPC.

<sup>57</sup> Disponibilité des passerelles (DPT) ; Disponibilité des postes 400 Hertz (DP400) ; Taux d'avions au contact (TCA) ; Taux de retard à 15 minutes des vols au départ imputable au gestionnaire (TRVD) ; Disponibilité du système d'information voyageur (DSIV) ; Disponibilité du système d'information d'enregistrement/embarquement (DSIEE).

164. **En premier lieu, le positionnement dégradé de nombreux objectifs limite l'application des malus<sup>58</sup> et ne constitue pas une incitation suffisante au maintien des niveaux actuels de qualité de service.** En effet, si les indicateurs de satisfaction liés au terminal 1 visent une amélioration, reflétant un retour aux niveaux de satisfaction d'avant la crise sanitaire, d'autres indicateurs – affectés par les travaux du programme d'investissement prévu durant le CRE – affichent des objectifs inférieurs aux performances actuelles ou récentes de l'aéroport. Les indicateurs concernant le terminal 2, en particulier, prévoient une baisse significative des objectifs, au point que des bonus pourraient être accordés malgré des performances inférieures aux niveaux actuels. En outre, le plafonnement du malus associé à chaque indicateur à -0,04 % du plafond d'évolution des redevances limite la portée de ce mécanisme incitatif, même en cas de forte dégradation d'un aspect particulier de la qualité de service.
165. **En deuxième lieu, l'incitation à la baisse des coûts associée au mécanisme de plafonnement tarifaire est supérieure à l'incitation à ne pas dégrader les niveaux de qualité de service.** La proposition de la société AMP limite les évolutions du plafond tarifaire liées à la mise en œuvre du dispositif incitatif à la qualité de service dans une fourchette comprise entre +0,20 % et -0,44 %<sup>59</sup> par an, en tenant compte de l'application simultanée de l'ensemble des bonus et des malus pour tous les indicateurs concernés.
166. **Lors de l'instruction, la société AMP a exprimé sa volonté de contenir l'impact des mécanismes incitatifs relatifs à la qualité de service,** en s'assurant qu'ils ne viennent pas exagérément s'ajouter aux autres ajustements tarifaires induits par les paramètres économiques intégrés dans le calcul du plafond. La société AMP indique que le montant du plafond de malus de -0,48 % (intégrant l'indicateur de développement durable) « *s'appliquera à 70 millions d'euros en moyenne annuelle de chiffre d'affaires SPA, soit un impact annuel moyen potentiel de 336 000 €* »<sup>60</sup>.
167. **L'Autorité rappelle toutefois que l'évaluation de la juste rémunération des capitaux investis repose notamment sur la prise en compte de la qualité de service,** au même titre que les hypothèses d'investissement et l'évolution des charges figurant dans l'avant-projet de contrat<sup>61</sup>. À une approche conservatrice des mécanismes incitatifs relatifs à la qualité de service doit ainsi correspondre un coût moyen pondéré du capital plus faible toutes choses égales par ailleurs.
168. **En tout état de cause, l'Autorité encourage et recommande la mise en place de dispositifs incitatifs adaptés aux enjeux spécifiques de chaque CRE et à chaque indicateur de performance, qui peuvent prendre d'autres formes que des ajustements tarifaires.** À cet égard, elle rappelle que les mécanismes d'incitations financières prévus au 7° de l'article R. 6325-39 du code des transports ne relèvent pas explicitement des facteurs d'ajustement du plafond tarifaire mentionnés au 4° du même article<sup>62</sup> et, partant, qu'ils peuvent prendre des formes et modalités variées, tant qu'ils présentent une incitation suffisante à la performance : certains aéroports (par exemple, Nice-Côte d'Azur ou Londres-Heathrow) ont ainsi mis en place des incitations financières sous forme de remises ou de compensations en cas de retards causés par l'exploitant d'aéroport<sup>63</sup>.

<sup>58</sup> Pour chaque objectif, il est défini des niveaux maximum (MI) ou minimum (mi) d'objectifs pour lesquels le bonus ou malus sont appliqués de manière progressive pour atteindre un niveau maximal de bonus/malus.

<sup>59</sup> + 0,20% / -0,48% en intégrant l'indicateur de développement durable.

<sup>60</sup> Réponses écrites aux questions posées par le Collège de l'Autorité lors de l'audition de la société AMP le 1<sup>er</sup> juillet 2025.

<sup>61</sup> Article L.6327-3 du code des transports.

<sup>62</sup> Les CRE doivent inclure l'ajustement du plafond du taux moyen d'évolution de ces redevances « *en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés en matière de trafic, d'investissements, de profits issus des activités non incluses dans le périmètre* » régulé.

<sup>63</sup> Cette approche présente plusieurs avantages : elle permet notamment d'éviter des décalages temporels significatifs entre les dégradations de qualité de service et les compensations financières versées, de cibler les compagnies aériennes effectivement affectées par les retards, de compenser celles opérant dans un même terminal ayant une qualité dégradée, ou encore de définir des objectifs différenciés selon les zones de l'aéroport.

169. **En troisième lieu, l'Autorité recommande de supprimer la stipulation de l'article 2.2.3 de l'APC, qui prévoit une revue entre les parties des bornes et objectifs des indicateurs en cas d'application de malus deux années consécutives<sup>64</sup>.** Une telle clause réduit en effet fortement les incitations à la qualité de service et la portée réelle des engagements pris par l'exploitant vis-à-vis des usagers pour la période couverte par le CRE.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
18.	Définir des indicateurs complémentaires pour suivre et évaluer l'efficacité des aménagements temporaires d'exploitation visant à réduire les perturbations résultant des travaux durant le CRE	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
19.	Assurer un cadre de concertation amélioré concernant le choix des indicateurs assortis d'incitations financières et une meilleure transparence des données historiques concernant ces indicateurs.	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
20.	Revoir à la hausse (en valeur absolue) le plafonnement des malus associés aux indicateurs de qualité de service	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
21.	Envisager des concertations avec les parties prenantes sur des mécanismes d'incitations financières qui ne se traduiraient pas exclusivement en facteurs d'ajustement du plafond du taux d'évolution moyen des redevances	Société AMP / DGAC / usagers	Projet de CRE
22.	Supprimer la possibilité de revoir les objectifs en cas d'application du malus deux années consécutives sur un indicateur donné	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

## 2.3. Sur les conditions d'évolution des tarifs et le partage du risque entre le concessionnaire et les usagers

### 2.3.1. La structure tarifaire évolue peu par rapport à celle actuellement en vigueur mais nécessite des clarifications et des ajustements

- a. La structure des redevances SPA soumises au plafond tarifaire proposée dans l'APC doit être mieux justifiée ou revue

170. **La société AMP propose de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur en intégrant une nouvelle redevance PCA.** Les redevances reconduites sont les trois redevances principales, à savoir les redevances d'atterrissage, de stationnement et la redevance par passager, ainsi que les redevances accessoires suivantes : (i) la redevance balisage, (ii) la redevance 400 Hz relative à la fourniture d'électricité, (iii) la redevance relative à l'utilisation des passerelles, (iv) la redevance perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes permettant le ravitaillement en carburant des avions et (v) les forfaits pour les avions de moins de deux tonnes et de deux à six tonnes.

<sup>64</sup> « Au cas où, pour chacun des indicateurs, le malus serait appliqué deux années consécutives, le niveau d'objectif de l'indicateur serait revu entre les parties ».

171. **La société AMP propose par ailleurs de reconduire la différenciation tarifaire de la redevance par passager en fonction des faisceaux géographiques et en fonction des terminaux**, selon les mêmes modalités et avec les mêmes niveaux de différenciation que dans la grille tarifaire en vigueur.
172. **Au cours de l'instruction, la société AMP a fourni une mise à jour de l'étude justifiant la mise en œuvre des différenciations par faisceau et par terminal.** Cette étude se base sur l'affectation des coûts des différentes infrastructures en fonction des trafics, des surfaces et des usages (notamment le taux d'utilisation des infrastructures bagages et les formalités douanières pour les faisceaux non Schengen).
173. **Il ressort de cette étude que les niveaux de différenciation tarifaire ne traduisent pas complètement la réalité économique des services publics aéroportuaires.**
174. D'une part, s'agissant de la différenciation par terminal, il ressort de l'étude que l'écart de coût moyen par passager entre le terminal 2 et le terminal 1 est plus élevé que l'écart des redevances passagers sur la période 2026-2030. Au regard des taux de couverture de la redevance par passager, cet écart plus réduit entre le niveau des redevances par passager est en faveur des usagers du terminal 1.
175. Dans ces conditions, l'Autorité recommande à la société AMP de différencier plus fortement, dès la première période tarifaire du CRE et potentiellement sur les périodes tarifaires suivantes, les taux d'évolution tarifaire des redevances par passager applicables aux terminaux 1 et 2, en rendant les premiers plus dynamiques que les seconds afin d'accroître l'écart entre les redevances passagers, en cohérence avec les écarts de coûts par passager observés. Par ailleurs, le projet de contrat devrait comporter des engagements permettant de garantir le respect du principe selon lequel l'écart entre les redevances passagers du terminal 1 et du terminal 2 devrait rester proportionnel à la différence de coûts de ces deux terminaux (comprenant, le cas échéant, les charges de capital liées aux travaux de rénovation du terminal 2) pendant toute la durée du CRE, conformément au 6° de l'article R. 6325-39 du code des transports. Ces engagements pourraient, par exemple, prendre la forme d'une trajectoire tarifaire différenciée par terminal, applicable à cette même redevance, qui pourrait être exprimée en écart de taux d'évolution comparé au taux d'évolution moyen du plafond tarifaire.
176. D'autre part, s'agissant de la différenciation entre les deux faisceaux géographiques « Schengen » et « Non Schengen », si les écarts de coûts sont convergents avec la différenciation tarifaire appliquée sur le terminal 2, tel n'est pas le cas sur le terminal 1. En effet, les écarts dans la structure de coût semblent plus restreints que les écarts sur le niveau des redevances entre les deux faisceaux du terminal 1. Au regard des taux de couverture de la redevance par passager, cet écart est plus favorable aux usagers du faisceau Schengen.
177. **L'Autorité recommande donc à la société AMP, soit d'apporter davantage de précisions dans la construction des sous-jacents à une telle différenciation tarifaire entre faisceaux géographiques soit, le cas échéant, de procéder à des ajustements, éventuellement progressifs, de sa tarification.**

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
23.	Différencier plus fortement, dès la première période tarifaire du CRE et potentiellement sur les périodes tarifaires suivantes, les taux d'évolution tarifaire des redevances par passager applicables aux terminaux 1 et 2, en cohérence avec les écarts de coûts moyens par passager	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
24.	Apporter des justifications complémentaires à la différenciation tarifaire de la redevance par passager entre faisceaux géographiques et, le cas échéant, adapter la structure tarifaire.	Société AMP	Projet de CRE

b. Les modulations tarifaires n'évoluent qu'à la marge, seule la modulation acoustique invite à un léger ajustement

178. Comme mentionné au point 45, **la société AMP propose de reconduire les modulations tarifaires actuellement en vigueur**, c'est-à-dire (i) la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage, (ii) la modulation pour création de nouvelles liaisons, (iii) la modulation pour développement du trafic, ainsi que (iv) l'aménagement de la redevance de stationnement de nuit, avec une évolution des modalités d'application pour la modulation de développement du trafic.
179. **En ce qui concerne la modulation acoustique**, la société AMP propose d'y apporter deux évolutions, à savoir :
- d'une part, d'amplifier les écarts de coefficients entre groupes acoustiques, favorisant davantage les aéronefs des groupes 4, 5 et 6 et pénalisant les aéronefs plus bruyants des groupes 1 et 2 ; et,
  - d'autre part, d'augmenter les coefficients de nuit.
180. En premier lieu, l'Autorité note que les coefficients entre groupes acoustiques proposés sont conformes aux dispositions de l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé.
181. En second lieu, l'Autorité remarque que cette évolution maintient un écart entre les coefficients des groupes acoustiques 5 et 6 (pénalisant les aéronefs relevant du groupe 5), alors qu'elle s'est déjà exprimée en faveur d'une convergence de ces coefficients<sup>65</sup>, pour les deux raisons suivantes :
- d'une part, alors que les coefficients de modulation doivent refléter le niveau des nuisances sonores pour les riverains, il est difficile, du fait de différences dans la méthode de mesure du bruit entre ces deux catégories d'aéronefs, de comparer les nuisances sonores liées aux mouvements des groupes 5 et 6 et, partant, de décider de l'écart relatif entre le coefficient du groupe 5 et celui du groupe 6 ;
  - d'autre part, la taxe sur les nuisances sonores aériennes, censée contribuer à l'internalisation de la même externalité, pénalise davantage les aéronefs du nouveau groupe 6 que ceux du groupe 5, ce qui plaiderait pour l'utilisation d'un coefficient de modulation supérieur, pour le groupe 6, à celui du groupe 5. Néanmoins, l'utilisation d'un coefficient strictement supérieur, pour les aéronefs du groupe 6, à ceux du groupe 5, n'est pas permise par l'arrêté du 24 janvier 1956 susvisé, qui dispose que le « *coefficient de modulation propre aux aéronefs d'un groupe donné est au moins égal à celui propre aux aéronefs du groupe qui le suit* ».

<sup>65</sup> Au point 85 de sa décision n° 2022-087 du 8 décembre 2022 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1<sup>er</sup> avril 2023.

182. **L'Autorité recommande à la société AMP, pour l'élaboration du projet de CRE qui sera soumis à son avis conforme, soit d'apporter des justifications robustes à la distinction actuelle, soit de faire converger les coefficients acoustiques des groupes 5 et 6.**
183. **En ce qui concerne les autres modulations**, les modifications apportées n'appellent pas de remarques particulières de la part de l'Autorité.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
25.	Apporter des justifications robustes à la distinction actuelle entre les coefficients des groupes 5 et 6 pour la modulation acoustique ou faire converger ces coefficients	Société AMP	Projet de CRE

### 2.3.2. Le taux moyen d'évolution des tarifs sur la durée du CRE peut être considéré comme modéré

- a. Le plafond prévu dans la grille tarifaire permet d'assurer la prévisibilité des évolutions tarifaires sur la période

184. **Le plafonnement tarifaire est défini dans l'avant-projet de contrat par une « grille tarifaire des redevances » (GT), dont la formule d'évolution contractuelle est construite autour de deux principales composantes :**

- **un plafond tarifaire P(n)**, lui-même composé (i) d'un indice reflétant l'inflation des prix (IPCH<sup>66</sup>) et (ii) d'un facteur X, égal à -0,80 % pour chaque période tarifaire du CRE, qui permet, sur la base des prévisions financières de la société AMP, d'établir une convergence entre le ROCE moyen calculé sur la durée du CRE et le CMPC proposé par la société AMP ;
- **un coefficient d'ajustement des tarifs des redevances A(n)**, reflétant l'effet sur les tarifs de l'apurement de l'APT (voir section 2.3.2.b ci-dessous), lui-même permettant de recueillir et de reporter sur la ou les périodes tarifaires suivantes l'effet tarifaire des facteurs d'ajustement. Ce coefficient A(n) est par ailleurs borné contractuellement dans une fourchette allant de -5 % à +5 %.

185. **Les modalités de calcul du plafond tarifaire P(n) n'appellent pas d'observation de la part de l'Autorité.** S'agissant en particulier du choix d'intégrer un indice reflétant l'inflation, en l'occurrence l'IPCH, l'Autorité relève que, même si cette indexation ne permet *a priori* pas une couverture naturelle et mécanique des charges sous-jacentes, certaines n'évoluant pas à l'inflation, notamment les dotations aux amortissements, le risque de décrochage entre les tarifs et les coûts si l'inflation réelle venait à différer fortement de celle utilisée pour la construction des trajectoires demeure raisonnable<sup>67</sup>. De façon générale, l'inflation étant un facteur sur lequel l'aéroport ne dispose ni de marges de manœuvre, ni d'asymétrie d'information, le risque peut aussi bien être porté par l'aéroport que par les usagers. L'Autorité relève également que ce choix renforce la lisibilité des évolutions tarifaires pour les usagers de la plateforme.

<sup>66</sup> Indice des prix à la consommation harmonisée publié par l'INSEE

<sup>67</sup> Au regard, d'une part, de la structure des coûts d'AMP et, d'autre part, des dynamiques d'évolutions passées des charges d'exploitation et de capital, évoluant respectivement pour les premières, plus rapidement que l'inflation et, pour les secondes, moins rapidement, l'évolution des coûts des services publics aéroportuaires paraît évoluer tendanciellement comme l'inflation au global.

186. **Concernant la définition du coefficient A(n), l'Autorité invite la société AMP à revoir sa formule afin d'annuler l'effet de l'ajustement sur une année donnée sur les périodes tarifaires ultérieures.** Elle a en effet relevé un biais dans la construction de la formule définissant le coefficient A(n) pouvant amener à prendre en compte, sur plusieurs périodes tarifaires successives, l'impact du coefficient d'ajustement tarifaire relatif à une période tarifaire donnée. Ainsi, à partir de la première application de ce coefficient, le niveau tarifaire étant décalé vers le haut ou vers le bas selon le sens de l'ajustement, l'évolution du plafond tarifaire suivant doit donc, toutes choses égales par ailleurs, annuler cette évolution pour recalculer la trajectoire tarifaire sur la trajectoire contractuelle initiale.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
26.	Revoir la formule tarifaire pour annuler l'effet du coefficient A(n) sur les exercices ultérieurs	Société AMP	Projet de CRE

b. Les effets des facteurs d'ajustement sur le plafond tarifaire en cours de CRE sont limités

187. **Dans son APC, la société AMP propose la mise en place d'un « ajustement du plafond tarifaire »<sup>68</sup> (APT) assurant le portage puis le règlement de l'ensemble des ajustements tarifaires.** Il rend fongibles les effets des différents facteurs d'ajustement et permet de les reporter d'une année sur l'autre. L'APT est ainsi une réserve en euros qui regroupe l'ensemble des effets des facteurs d'ajustement et des mécanismes d'incitations financières. Le coefficient d'évolution des tarifs A(n) est ensuite calculé afin d'apurer le montant de l'APT dans l'évolution tarifaire de la période suivante.

188. **Du fait du calendrier de construction des tarifs, l'APT est apuré avec un décalage temporel de deux ans.** Ainsi, l'APT d'une année n est calculé à partir des facteurs d'ajustement calculés sur le réalisé de l'année n-1, puis apuré par l'application du coefficient A dans l'évolution tarifaire relative aux tarifs de l'année n+1. L'APC prévoit<sup>69</sup> ainsi que « *[l]e calcul et l'apurement de l'APT s'appliquent également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032), afin de refléter, dans les tarifs des Redevances les facteurs d'ajustement au titre des périodes tarifaires 2029 et 2030.* »

189. **L'Autorité recommande toutefois à la société AMP d'explicitier l'application de ce mécanisme aux périodes tarifaires postérieures à ce CRE,** notamment dans l'hypothèse où un nouveau CRE ne serait pas conclu immédiatement après l'expiration de celui-ci entre l'État et la société AMP.

190. **L'APT permet également d'assurer un lissage des évolutions tarifaires.** En effet, les effets des facteurs d'ajustement ne sont apurés dans le tarif suivant que dans la limite d'un coefficient A(n) borné dans une fourchette de plus ou moins 5 % d'évolution annuelle du tarif<sup>70</sup>. Si le montant total des effets des facteurs d'ajustement implique un dépassement de cette limite, la part correspondant à une évolution supérieure à 5 % d'évolution du tarif est reportée à l'année suivante. Dans ce cas, le solde reporté est capitalisé au coût du CMPC chaque année pour ne pas privilégier (si son solde est positif) ou pénaliser (si son solde est négatif) l'exploitant du portage dans le temps, assurant ainsi sa neutralité financière<sup>71</sup>.

<sup>68</sup> Voir le 3.2.2.2 de l'avant-projet de contrat.

<sup>69</sup> Voir le 3.2.2.2.B de l'APC.

<sup>70</sup> En plus de l'application du plafond d'évolution tarifaire

<sup>71</sup> En ce sens, il rejoint les modalités des indus financiers mis en place dans le secteur autoroutier.

191. **Le mécanisme de l'APT apparaît globalement satisfaisant**, sous réserve que la société AMP apporte des corrections pour réduire le biais identifié concernant le coefficient A(n) mentionné au point 186. La limite de 5 % semble pertinente, au vu de la trajectoire tarifaire et du plafond tarifaire P(n), inférieur à l'inflation, proposés par la société AMP. Pour un projet de CRE présentant une trajectoire tarifaire en augmentation, une limite plus basse pourrait être nécessaire.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
27.	Explicitier dans le projet de CRE l'application de l'APT aux périodes tarifaires postérieures à ce CRE indépendamment du cadre tarifaire (homologation annuelle ou CRE)	Société AMP	Projet de CRE

- c. Compte tenu des éléments ci-dessus, le caractère modéré de l'évolution des tarifs sur la durée du CRE peut être retenu

192. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité se prononce notamment, dans ses avis sur les avant-projets de CRE, sur « *[l]es conditions d'évolution des tarifs prévues par l'avant-projet de contrat, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que l'évolution moyenne proposée est modérée* ». L'article R. 6325-39 du même code précise que les CRE « *déterminent (...) le plafond du taux moyen d'évolution de ces redevances pour chaque période tarifaire* » et « *[l]ajustement de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés (...) ainsi que la possibilité de reporter, en fin de contrat, le solde des ajustements sur les tarifs de la période suivante* ».
193. 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>72</sup>. Ainsi, l'Autorité apprécie la modération tarifaire dans sa globalité, du seul point de vue des usagers<sup>73</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.
194. Comme exposé au point 52 du présent avis, l'APC prévoit un « *taux plafond de base* » d'évolution des redevances, qui peut être adapté pour tenir compte du jeu des différents facteurs d'ajustement, comme exposé précédemment.
195. **La proposition de la société AMP peut être considérée, en première approche, comme modérée**, dès lors que l'évolution tarifaire proposée par la société AMP dans l'APC dans le cadre du taux plafond « *de base* » devrait conduire à une évolution annuelle suivant l'indice IPCH minoré de -0,80 % dès 2026, et ce sur la durée du contrat.
196. **Néanmoins, et au cas particulier des CRE, le caractère modéré de l'évolution des tarifs doit également être apprécié au regard des facteurs d'ajustements prévus et paramétrés *ab initio***. Ainsi, des décalages entre prévisionnel et réalisé pour les trafics, les CAPEX, les profits extra-aéronautiques ou la qualité de service pourront modifier le niveau des redevances initialement prévus, à la hausse comme à la baisse.

<sup>72</sup> CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, n° 424088.

<sup>73</sup> Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2020-085 et n° 2021-010 et la décision du Conseil d'État n° 450025 du 28 décembre 2021, dont il ressort singulièrement que l'appréciation de la modération tarifaire s'effectue en tenant compte de l'intérêt des usagers, indépendamment des autres critères d'appréciation de la légalité des tarifs des redevances aéroportuaires.

197. **À cet égard, l'ampleur totale des ajustements devrait rester limitée**, sous réserve du caractère réaliste des trajectoires prévisionnelles (voir section 2.2). Toutefois, il ne peut être absolument exclu qu'un facteur inattendu génère un décalage plus important entre prévisionnel et réalisé, et donc un ajustement plus important, en pourcentage du tarif. Le plafonnement de l'effet des facteurs d'ajustement à plus ou moins 5 % des tarifs, par l'application du coefficient A(n), et le lissage de ces effets sur les années suivantes garantissent cependant le caractère modéré de la hausse.
198. **La hausse peut donc être considérée comme modérée** sous réserve de la suppression des autres clauses de modification du plafond tarifaire évoquées au point 2.3.3. ci-après.

### 2.3.3. L'APC intègre d'autres clauses de modification du plafond tarifaire et des clauses de révision du contrat qui appellent des observations de la part de l'Autorité

199. **En vertu de l'article R. 6325-39 du code des transports, les contrats de régulation économique déterminent notamment :**

- **les ajustements du plafond du taux moyen d'évolution des redevances** dans des cas limitativement énumérés : en matière de trafic, d'investissements, de profits issus des activités du périmètre non régulé contributif, de charges et en cas d'introduction de nouvelles redevances ;
- **les conditions de leur révision ou de leur fin anticipée**, notamment lorsque des circonstances exceptionnelles et imprévisibles affectent les éléments prévisionnels pris en compte en matière de trafic et d'investissements, dans une mesure telle qu'elles se traduisent par un bouleversement de l'économie du contrat.

200. **Une distinction doit donc être opérée entre les ajustements du plafond tarifaire et les cas de révision du CRE.** Ainsi, si la révision du CRE permet une modification du contenu du contrat en cours d'exécution, les ajustements doivent quant à eux être précisément définis *ab initio* dès la signature du contrat et ne jouer par la suite que de manière mécanique. Ils constituent donc une application du contrat et non une modification de ce dernier. Les caractéristiques et les conditions de mise en œuvre de ces ajustements sont ainsi soumises à l'avis conforme rendu sur le projet de CRE par l'Autorité, qui prend en considération leurs effets potentiels sur le plafond tarifaire, notamment dans son appréciation du caractère modéré de l'évolution proposée. La mise en œuvre des ajustements est ensuite contrôlée par l'Autorité lors des homologations annuelles, tandis que la révision des CRE doit être préalablement soumise à un nouvel avis conforme de l'Autorité.

201. Si l'APC de la société AMP prévoit des facteurs d'ajustement présentés *supra*, il prévoit également des cas de révision du contrat ainsi que plusieurs autres cas conduisant à un « *ajustement des taux d'évolution des redevances* » qui appellent plusieurs observations de l'Autorité.

- **Sur les cas de révision du contrat**

202. Les articles 5.2.1 et 5.2.2 de l'APC prévoient la possibilité de réviser le CRE dans les cas suivants :
- si le trafic mesuré dépasse pendant deux années consécutives, ou au contraire est inférieur deux années consécutives, à des valeurs cibles définies dans le contrat ;
  - si l'évolution en pourcentage de l'ICPH sort d'une fourchette comprise entre -2 % et +5 % ;

- si une évolution du cadre juridique ou fiscal a pour effet une modification substantielle des conditions économiques du contrat, une telle modification étant définie comme une dégradation d'au moins 4 % du montant des redevances aéroportuaires ;
  - dans le cas où une partie estime que des faits ou des circonstances insusceptibles d'être prévus dans leur nature et/ou leur ampleur au moment de la conclusion du contrat, ou des éléments relevant de l'imprévision ou de la force majeure, sont de nature à bouleverser l'économie du contrat, cette situation étant définie comme toute dégradation supérieure ou égale à 7 % du montant des redevances aéroportuaires. Dans ce dernier cas, l'article 5.2.2 prévoit également la possibilité pour les parties de mettre fin au contrat de façon anticipée.
203. En cas de survenance de tels événements, l'APC prévoit que l'État et l'exploitant recherchent un accord amiable pour réviser le contrat ou y mettre fin de manière anticipée. Si un tel accord est trouvé pour une éventuelle révision du contrat, les parties saisissent l'Autorité « *pour avis* » et révisent le contrat « *conformément à cet avis* », aucune stipulation ne régissant le cas d'un accord des parties aboutissant à une fin anticipée du contrat. À défaut d'accord, il est prévu que le ministre chargé de l'aviation civile saisisse l'Autorité, puis que « *[l]es parties révisent alors le contrat de manière à rétablir son équilibre ou y mettent fin de manière anticipée conformément à l'avis de l'Autorité de régulation des transports* ».
204. **Il apparaît essentiel que les cas de révision des CRE, et à plus forte raison les cas de fin anticipée, soient strictement limités aux circonstances exceptionnelles entraînant un bouleversement, éventuellement insurmontable, de l'équilibre économique du contrat,** au regard des objectifs de stabilité et de prévisibilité poursuivis par les CRE, qui déterminent les conditions d'évolution des redevances aéroportuaires pour une durée de cinq ans. En effet, il résulte des dispositions législatives et réglementaires que les CRE sont établis dans une logique de prix plafond ou « *price cap* », conduisant à un transfert de risque à l'exploitant d'aéroport, la seule entorse à cette logique résidant dans l'ajustement du plafond tarifaire par le jeu des facteurs d'ajustement pour mettre en œuvre les transferts de risques pertinents. En dehors de ces cas, l'exploitant assume un transfert de risque sur la durée du CRE.
205. **En l'espèce, les cas de révision prévus par l'APC de la société AMP sont nombreux et présentent des seuils de déclenchement relativement faibles.** De plus, certains des éléments susceptibles de déclencher une clause de révision font aussi l'objet de facteurs d'ajustement (trafic, par exemple). Dans ces conditions, le facteur d'ajustement protégeant déjà l'exploitant de tout ou partie du risque, les clauses de révision deviennent redondantes et utiles uniquement en cas de bouleversement de l'économie du contrat.
206. **Par suite, l'Autorité recommande de limiter les cas de révision du contrat aux cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles bouleversant son économie.**
207. **L'APC prévoit, à juste titre, de soumettre les propositions de révision des CRE à l'avis conforme de l'Autorité,** dès lors que ces modifications sont de nature à remettre en cause des éléments sur lesquels l'Autorité a fondé son avis conforme initial. Il reviendra de même à l'Autorité de se prononcer sur l'ensemble des éléments prévus au II de l'article L. 6327-3 du code des transports, ce qui gagnerait à être précisé dans le projet de contrat.
208. En l'absence d'accord entre les parties, l'Autorité comprend que le ministre chargé de l'aviation civile fera usage de son pouvoir de modification unilatérale du contrat, le contrat ainsi modifié étant soumis à l'avis conforme de l'Autorité. Les stipulations de l'APC mériteraient cependant d'être clarifiées sur ce point. Par ailleurs, et par parallélisme des formes, le CRE devrait prévoir explicitement la saisine de l'Autorité pour avis conforme préalablement à toute résiliation anticipée du contrat.

- **Sur les cas ouvrant droit à un ajustement des taux d'évolution des redevances**

209. **Le 3.4.2 de l'APC prévoit la possibilité de modifier « les taux d'évolution des redevances » dans plusieurs cas énumérés au A de l'article 3.4.2. :**

- si la société AMP est « amenée à rémunérer par des redevances des services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, représentant un coût annuel pour la société de plus de 0,5 M€ hors taxes [...] et qui étaient jusqu'alors rémunérés par des recettes extérieures à ce périmètre » ;
- si des dispositions législatives ou réglementaires nouvelles, spécifiques ou non spécifiques aux exploitants d'aéroports, des stipulations nouvelles du contrat de concession ou une décision de l'État, entraînent une évolution annuelle des coûts ou des produits de la société AMP au titre du périmètre régulé, à la hausse ou à la baisse, de plus de 0,5 M€ hors taxes ;
- en cas de « dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou [de] décision de l'État » déchargeant la société AMP, au titre du périmètre régulé, de la fourniture de services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, dès lors qu'elles représentent un coût annuel pour la société de plus de 0,5 M€ ;
- si la société AMP prévoit, « pour répondre à des besoins exprimés par des [...] usagers, de réaliser une nouvelle opération d'investissement ou d'anticiper une opération prévue » conduisant à accroître le volume prévisionnel d'investissements sur la période du contrat de plus de 3 M€.

210. La procédure de modification prévue par le B. de l'article 3.4.2 de l'APC prévoit que la société AMP propose à l'État, après avis de la CoCoÉco, « *des modalités d'ajustement des taux d'évolution des redevances afin de compenser les écarts prévisionnels de coûts ou de produits au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées* ». Cette proposition serait soumise à l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, lequel pourrait être obtenu implicitement à l'expiration d'un délai d'un mois, puis à l'avis conforme de l'Autorité. L'APC prévoit également que « *[l]es [p]arties ajustent le taux d'évolution des [r]edevances afin de compenser les écarts prévisionnels de coûts ou de produits au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées en se conformant à l'avis de l'Autorité de régulation des transports dans le délai d'un mois à compter de cet avis* ».

211. **Le fait de prévoir de tels cas de modification en sus des facteurs d'ajustement et des cas de révision soulève plusieurs difficultés.**

212. En premier lieu, les cas prévus au A. de l'article 3.4.2 de l'APC sont en réalité des cas de révision du contrat qui, en dépit du mécanisme d'ajustement de l'évolution du plafond tarifaire auquel ils sont associés, ne relèvent aucunement des cas d'ajustement prévus au 4° de l'article R. 6325-39 susmentionné. Dans ces conditions et pour les raisons exposées précédemment, leur déclenchement devrait être limité aux cas de bouleversement de l'économie du contrat<sup>74</sup>.

213. En deuxième lieu, le fait de multiplier les cas de modification du plafond tarifaire est contraire à l'objectif de stabilité, de lisibilité et de prévisibilité des CRE. En tout état de cause, une réduction du risque liée à une multiplication des cas de modification du plafond tarifaire ou de révision du contrat devra être prise en compte dans le niveau de CMPC retenu *in fine*.

<sup>74</sup> Au cas particulier, les seuils de déclenchement des cas de modification prévus à l'article 3.4.2 apparaissent bas, laissant anticiper un déclenchement très fréquent. Ce constat est renforcé par le fait que certaines évolutions, notamment en matière de trafic, font également l'objet d'un véritable facteur d'ajustement en plus d'un cas de modification prévu par l'article 3.4.2, conduisant à complexifier la lecture du contrat et à réduire de nouveau très fortement le risque supporté l'exploitant.

214. En troisième lieu, en ce qui concerne plus particulièrement le cas relatif à l'introduction de nouvelles redevances, qui, mécaniquement, conduirait l'exploitant à percevoir des produits complémentaires non intégrés *ab initio* dans le plafond tarifaire global posé par le CRE, l'Autorité relève qu'en vertu de l'article R. 6325-39, ce cas devrait relever d'un mécanisme d'ajustement, et non d'un cas de modification du contrat, dont les modalités de calcul et l'impact sur la formule tarifaire devraient être prévus ex ante. L'ajustement correspondant devrait être calculé sur la base des produits prévisionnels de cette redevance, estimés à partir des hypothèses du contrat à sa date de signature.
215. **Par conséquent, l'Autorité recommande d'abord d'adapter la rédaction du projet de contrat afin de limiter les cas d'ajustement du plafond tarifaire à ceux prévus par l'article R. 6325-39, en prévoyant précisément leurs conditions de déclenchement et leurs effets sur le plafond tarifaire dans le contrat. Elle recommande ensuite, et en tout état de cause, de clarifier la rédaction des stipulations relatives à la révision du contrat pour limiter leur application à des situations exceptionnelles et imprévisibles bouleversant son économie ou de les supprimer.** De façon générale, l'Autorité appelle l'attention de l'État concédant sur les difficultés d'exécution du contrat que sont susceptibles de générer des dispositifs complexes dans leur interprétation et leur application comme dans l'appréciation de leurs effets. Ces difficultés seraient d'autant plus difficiles à maîtriser que les dispositifs sont nombreux et susceptibles d'être dupliqués dans d'autres CRE.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
28.	Limiter les cas de révision du contrat aux cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles bouleversant son économie, et ne prévoir d'intervention de l'Autorité que pour émettre des avis conformes sur les projets de révision de CRE, qu'ils soient convenus entre les parties ou décidés unilatéralement par l'État, dans les conditions du II de l'article L. 6327-3 du code des transports	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
29.	Clarifier la rédaction relative à l'avis conforme de l'Autorité en cas de révision unilatérale d'un CRE par l'État en l'absence d'accord amiable avec l'exploitant	Société AMP / DGAC	Projet de CRE
30.	Limiter les cas d'ajustement du plafond tarifaire à ceux prévus par l'article R. 6325-39, en prévoyant précisément leurs conditions de déclenchement et leurs effets dans le contrat Supprimer les cas actuellement prévus à l'article 3.4.2 de l'APC, qui pourront en tout état de cause donner lieu à une révision du contrat en cas de bouleversement de son économie	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

## 2.4. Sur la juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur le périmètre régulé et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus

216. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité se prononce notamment, dans son avis sur les avant-projets de CRE, sur « *[l]es conditions d'évolution des tarifs prévues par l'avant-projet de contrat, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, (...) que l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre des activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre, et que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus* ».
217. 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 de la société AMP, l'Autorité a porté son attention notamment sur : (i) les mécanismes d'allocation des produits, des actifs et des charges entre les différents périmètres ; (ii) les modalités de contribution des activités du périmètre non régulé contributif au périmètre régulé ; (iii) les projections des produits, des actifs et des charges pour la période couverte par le contrat ; et (iv) le CMPC retenu.

### 2.4.1. La conformité de l'allocation comptable des actifs, produits, et charges entre les différents périmètres aux principes établis par l'Autorité n'est pas garantie

- a. En l'état, l'Autorité ne peut s'assurer de la conformité des règles d'allocation aux principes qu'elle a déterminés

218. **Les règles d'allocation comptable sont indissociables des contrôles opérés sur la juste rémunération des capitaux de l'exploitant et la couverture des coûts.** Le contrôle effectué par l'Autorité sur ces éléments implique qu'elle se prononce au préalable sur ces règles et leur respect des principes définis dans la décision n° 2022-024 susvisée, telle qu'interprétée par la décision n° 2022-025 susvisée. À cet égard, l'Autorité rappelle que, dans l'hypothèse où, soit elle ne serait pas en mesure de s'assurer du respect des principes précités par les règles d'allocation, soit elle constaterait que les règles ne respectent pas ces principes, elle serait potentiellement dans l'incapacité de se prononcer sur le respect du principe de juste rémunération ou de proportionnalité des redevances aux coûts des services rendus, ce qui pourrait la conduire à rendre un avis défavorable sur le projet de CRE qui lui serait soumis.
219. L'analyse du modèle de projection financier de la société AMP permettant la construction des trajectoires financières par périmètre de régulation sur la période couverte par le CRE révèle que les règles d'allocation comptable mises en œuvre par la société AMP pour établir sa comptabilité analytique annuelle ont été transposées de manière simplifiée et adaptée à des fins de modélisation au sein de ce modèle de projection, afin d'être appliquées aux prévisions d'actifs, de produits et de charges.
220. Si le DPC et l'APC présentent des éléments de documentation relatifs au modèle d'allocation comptable, la méthodologie d'allocation simplifiée retenue dans le CRE et les hypothèses sous-jacentes ne sont pas suffisamment documentées.
221. L'Autorité relève par ailleurs, que la société AMP n'a pas organisé d'échanges portant spécifiquement sur l'allocation comptable avec les usagers depuis la CoCoÉco du 28 juin 2022. Ceux-ci ont fait état de ce manque de concertation lors des auditions menées par l'Autorité.

222. **Au regard de ces éléments, l'Autorité considère ne pas être en mesure, à ce stade, d'exercer pleinement son office en s'assurant du respect du principe de juste rémunération ou de proportionnalité des redevances aux coûts des services rendus :**

- en premier lieu, l'Autorité estime que d'une manière générale, la documentation relative au système d'allocation comptable mis en place par la société AMP pour établir ses comptes analytiques annuels ne décrit pas les règles d'allocation comptable de manière suffisamment complète, claire et détaillée pour lui permettre d'en apprécier la conformité aux principes fixés par la décision n° 2022-024 susvisée. Elle estime en outre que la méthode d'allocation simplifiée mise en œuvre par la société AMP au sein de son modèle de projection n'a pas été suffisamment documentée et justifiée et ne permet pas à l'Autorité de s'assurer de sa cohérence avec sa méthode de comptabilité pour la production de ses comptes analytiques annuels ;
- en deuxième lieu, une présentation aux usagers des règles d'allocation comptable ainsi que de la méthodologie d'allocation comptable utilisée pour établir les trajectoires financières dans le cadre du CRE apparaît indispensable dans un contexte de passage à un système de caisse aménagée. À cet égard, les représentants des usagers avaient souligné, lors de la CoCoÉco du 28 juin 2022, que les enjeux de l'exercice d'allocation comptable sont plus forts dans un système en caisse double<sup>75</sup> qu'ils ne le sont pour les aéroports en caisse unique.

223. **En conséquence, l'Autorité recommande à la société AMP, d'ici à la saisine pour avis conforme sur le projet de CRE :**

- **d'une part, de poursuivre ses travaux sur l'allocation comptable**, en concertation avec les usagers, afin que le projet de contrat qui lui sera soumis soit fondé sur des règles d'allocation comptables conformes aux principes de la décision n° 2022-024 susmentionnée. En particulier, l'Autorité invite la société AMP à porter une attention particulière à l'amélioration de la qualité de la documentation et, à ce titre, à se référer aux points 37 et 45 de la décision n° 2022-025 ;
- **d'autre part, d'annexer au projet de CRE l'ensemble des éléments relatifs à l'allocation comptable**, notamment le modèle de projection et une documentation descriptive suffisamment complète et détaillée des règles d'allocation comptable retenues dans le CRE pour démontrer leur conformité aux principes fixés par la décision n° 2022-024 susvisée.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
31.	Assurer la conformité des règles d'allocation comptables avec les principes édictés par l'Autorité	Société AMP	Projet de CRE
32.	Annexer au projet de CRE, l'ensemble des éléments relatifs à l'allocation comptable	Société AMP	Projet de CRE

b. Sur les stipulations de l'APC relatives aux modifications des règles d'allocation en cours de CRE

224. **L'Autorité rappelle que les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges doivent, en principe, être stables pour la durée du contrat, conformément à l'article 2 de la décision n° 2022-024 susvisée, tel qu'éclairé par la décision n° 2022-025 susvisée.**

<sup>75</sup> Le système de caisse aménagée n'existait pas à la date de cette CoCoÉco. Cependant, la position des usagers peut être considérée tout autant valable pour un passage en caisse aménagée.

225. **Par exception, une modification de ces règles en cours d'exécution d'un CRE est néanmoins possible, en cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles** affectant les charges ou les profits des différents périmètres et se traduisant par un bouleversement de l'économie du contrat, conformément aux dispositions de l'article R. 6325-39 du code des transports.
226. En tout état de cause, dans la mesure où l'avis conforme rendu par l'Autorité sur un CRE est indissociable des règles d'allocation comptable en vigueur au moment où elle se prononce, **toute modification postérieure de ces règles implique un nouvel avis conforme de l'Autorité sur le contrat**, portant notamment sur « *les conditions de l'évolution des tarifs prévues par le projet de contrat* », conformément à l'article L. 6327-3 du code des transports.
227. **En l'espèce, l'APC<sup>76</sup> prévoit la possibilité de modifier les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités de l'exploitant en cours d'exécution du contrat**, sous réserve d'obtenir un avis conforme de l'Autorité. Il prévoit par ailleurs la possibilité de mettre en œuvre des « *[ajustements annuels] de l'évolution tarifaire des [r]edevances, afin de compenser l'amélioration du taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé consécutive à cette évolution de méthode* ».
228. **Conformément au cadre juridique rappelé précédemment, l'Autorité recommande aux parties de modifier cette clause** afin de préciser qu'une modification des règles d'allocation comptable en cours d'exécution du CRE (i) ne peut intervenir qu'en cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles conduisant à un bouleversement de l'économie du contrat et (ii) donnera lieu à une révision du contrat, impliquant un nouvel avis conforme de l'Autorité dans le cadre duquel cette dernière se prononcera sur l'ensemble des éléments prévus par l'article L. 6327-3 du code des transports. En dehors de ce cas, et compte tenu de l'impact potentiel des règles d'allocation sur des paramètres déterminants du CRE (juste rémunération des capitaux, équivalence entre le produit global des redevances et le coût des services rendus, etc.), l'Autorité considère que le niveau des redevances ne saurait faire l'objet d'ajustements en cours de CRE justifiés par des modifications des règles d'allocation comptable retenues.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
33.	Préciser qu'une modification des règles d'allocation comptable en cours d'exécution du CRE (i) ne peut intervenir qu'en cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles conduisant à un bouleversement de l'économie du contrat et (ii) donnera lieu à une révision du contrat impliquant un nouvel avis conforme de l'Autorité	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

#### 2.4.2. Le CMPC proposé par la société AMP est au-dessus de la fourchette estimée par l'Autorité

229. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, dans le cadre de ses avis sur les avant-projets de CRE, l'Autorité se prononce notamment sur « *[l]e coût moyen pondéré du capital retenu dans l'avant-projet de contrat* ».

<sup>76</sup> Voir l'article 3.4.5 de l'APC.

230. Conformément aux lignes directrices relatives à l'évaluation du CMPC des périmètres régulés aéroportuaires, telles qu'adoptées par la décision n° 2023-052 susvisée, le calcul du CMPC a été réalisé par l'Autorité à la date de la saisine, soit le 5 juin 2025. Il sera également actualisé à la date de saisine pour avis conforme du ministre chargé de l'aviation civile concernant le projet de contrat. Cette estimation a été réalisée en deux temps :
- dans un premier temps, l'Autorité a estimé la fourchette de CMPC applicable au périmètre régulé de la société AMP. Cette estimation, fondée sur des données arrêtées au 5 juin 2025, conduit à une fourchette comprise entre 4,2 % et 5,4 % en valeur nominale après impôts. Cette estimation est confortée par l'ensemble des contrôles de cohérence définis dans les lignes directrices ;
  - dans un second temps, afin d'affiner le positionnement au sein de cette fourchette, l'Autorité a mené une analyse qualitative fondée sur les mêmes critères de risque ;
  - dans ce cadre, le facteur principal ainsi que trois facteurs secondaires, relatifs à l'intensité concurrentielle dans le secteur de la mobilité, à la structure et à l'équilibre de la base clientèle et à la part des compagnies à bas coûts ont conduit à un positionnement dans la partie haute de la fourchette. À l'inverse, les deux autres facteurs secondaires – couvrant la diversité et le dynamisme de l'environnement économique local, et la flexibilité des capacités d'adaptation – justifient un positionnement plutôt en milieu, voire en bas de fourchette.
231. **En conséquence, l'Autorité retient, dans le cadre du présent avis, une valeur cible de CMPC fixée à 5,2 % après impôts.**
232. Parallèlement, la société AMP a réalisé sa propre estimation du CMPC après impôts, couvrant la période tarifaire prévue par l'APC. À cette fin, elle a adapté son calcul afin d'intégrer les recommandations précisées dans les lignes directrices de l'Autorité.
233. **Le taux de CMPC ainsi déterminé par la société AMP s'élève à 5,7 % en valeur nominale après impôt, soit 30 points de base au-dessus de la borne haute estimée par l'Autorité**, en raison d'un écart dans l'appréciation du paramètre bêta. Pour justifier ce niveau, la société AMP s'appuie sur les critères d'analyse qualitative définis dans les lignes directrices. Cette analyse repose sur un facteur principal – le niveau de rigidité du plafonnement des tarifs – considéré comme déterminant pour le positionnement du CMPC, ainsi que sur cinq facteurs secondaires<sup>77</sup>. Tous ces facteurs ont été positionnés dans la partie haute de la fourchette.
234. **À ce stade, le taux de CMPC proposé par la société AMP se situe au-dessus de la borne supérieure de la fourchette résultant de l'application des lignes directrices et dépasse de 50 points de base le taux cible estimé par l'Autorité.** En tout état de cause, l'Autorité estime que (i) le caractère prudent des trajectoires prévisionnelles présentées par l'exploitant, tant en matière de trafic que d'investissements, (ii) l'absence de gains de productivité sur les charges d'exploitation, (iii) les objectifs peu ambitieux et les faibles incitations financières sur la qualité de service ainsi que (iv) l'existence de facteurs d'ajustement globalement favorables limitant l'exposition de la société AMP au risque durant la période du CRE s'opposent au choix d'un taux de CMPC qui se situe au-dessus de la fourchette recommandée de CMPC.

<sup>77</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.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
34.	Revoir à la baisse le CMPC proposé pour s'aligner sur la valeur cible estimée par l'Autorité (5,2 %), toutes choses égales par ailleurs	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

#### 2.4.3. Le niveau de ROCE moyen prévu sur la durée du CRE est supérieur au CMPC estimé par l'Autorité

235. **L'analyse du plan d'affaires de la société AMP couvrant la période de l'APC a poursuivi trois grands objectifs.**
236. **En premier lieu, l'Autorité s'est attachée à vérifier l'intégrité méthodologique et technique des éléments de modélisation financière mis en place par la société AMP** et permettant de construire ses trajectoires financières sur la durée couverte par le CRE. La société AMP a eu recours à un cabinet externe afin de l'accompagner dans l'élaboration de son modèle d'affaires, ce qui contribue à faciliter l'audit de l'intégrité technique et la compréhension de ce modèle. Le modèle d'affaires permet notamment de simuler les impacts sur le ROCE de changements d'hypothèses.
237. **En deuxième lieu, l'Autorité s'est attachée à vérifier le respect du cadre réglementaire posé par l'arrêté du 23 mai 2024.**
238. L'analyse de l'Autorité a ainsi porté sur le respect des définitions de cet arrêté, en particulier de ses articles 7 et 8, pour la détermination du résultat opérationnel et de la base d'actifs régulés pris en compte dans l'appréciation de la rémunération des capitaux investis. En particulier, l'Autorité a porté son attention sur la correcte prise en compte de l'impôt sur les sociétés dans le calcul du résultat opérationnel et sur les projections d'amortissements, y compris de caducité, dans le calcul du résultat opérationnel et de la base d'actifs régulés.
239. L'Autorité a par ailleurs examiné la prise en compte, dans le résultat opérationnel du périmètre régulé de la société AMP au regard duquel s'apprécie la rémunération des capitaux investis, en vertu de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024, de la contribution des profits des activités du périmètre non régulé contributif, dans la limite de 30 % des coûts des services publics aéroportuaires et de 50 % du profit résiduel.
240. **En troisième lieu, l'Autorité a examiné la méthode de calcul du ROCE moyen pluriannuel utilisée par la société AMP.** Celui-ci correspond au calcul d'un ROCE moyen pondéré par la base d'actifs régulés, consistant à calculer le rapport entre (i) la somme des résultats opérationnels annuels sur la durée du CRE et (ii) la somme des bases d'actifs régulés sur la même période. Cette méthode n'appelle pas de commentaire particulier de l'Autorité.
241. **À l'issue de ces analyses, la méthode de détermination du résultat opérationnel appliquée par la société AMP n'appelle pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité, à l'exception du traitement réservé aux accords commerciaux qui devrait être amélioré.**
242. Comme elle l'a écrit dans sa décision n° 2025-047 du 27 mai 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1<sup>er</sup> août 2025<sup>78</sup>, l'Autorité considère que les éléments à exclure du calcul du résultat opérationnel, conformément aux dispositions de l'article 7 de l'arrêté susmentionné, visent (i) la contrepartie financière due au titre de l'accord et (ii) le profit extra-aéronautique lié au trafic supplémentaire généré par l'accord.

<sup>78</sup> Voir les points 115 et suivants de la décision.

243. **À ce stade, si la société AMP a bien exclu le coût de ces contrats du périmètre SPA, elle n'a pas retraité les éléments relatifs à ces contrats dans la détermination du résultat opérationnel non régulé contributif.** Elle a néanmoins fourni un certain nombre d'hypothèses sous-jacentes pour la détermination des profits extra-aéronautiques liés aux accords commerciaux, qui montrent en première approche que les accords commerciaux conclus par la société AMP n'entraînent *a priori* pas de hausse des redevances. Ces éléments devront toutefois être davantage justifiés et correctement intégrés au calcul du résultat opérationnel. Ainsi, au regard des éléments transmis au cours de l'instruction, l'Autorité considère que le traitement des accords commerciaux devrait être amélioré en explicitant et en justifiant les hypothèses sous-jacentes à la détermination des profits extra-aéronautiques liés au trafic supplémentaire généré par les accords en vigueur.
244. En tout état de cause, comme l'a déjà rappelé l'Autorité<sup>79</sup>, l'existence d'accords commerciaux visant à accroître ou à maintenir le trafic conduit à s'interroger sur le dimensionnement des modulations poursuivant le même objectif (modulation pour la croissance du trafic et la création de nouvelles lignes notamment).
245. **Aussi l'Autorité recommande-t-elle à la société AMP de revoir l'ensemble de sa panoplie de mesures tarifaires incitatives à l'accroissement de trafic** de façon à mieux répondre, dans le cadre défini à l'article R. 6325-15 du code des transports, aux attentes des usagers.
246. **La société AMP prévoit, en moyenne sur la durée couverte par le CRE, un niveau de ROCE égal à 5,7% aux bornes du périmètre régulé, supérieur de 0,5 point au niveau cible de CMPC estimé par l'Autorité.**
247. **Dans ces conditions, l'Autorité considère que la proposition tarifaire formulée par la société AMP ne remplit pas la condition de juste rémunération** et qu'elle est de nature à conduire à une rémunération excessive des capitaux investis par l'exploitant sur le périmètre régulé pour la période de CRE.
248. Ce taux de ROCE résultant de l'allocation comptable opérée par la société AMP, l'analyse du respect du principe de juste rémunération des capitaux par l'Autorité dans l'avis qu'elle rendra sur le projet de CRE qui lui sera soumis dépendra des résultats des travaux de mise en conformité des règles aux principes édictés par l'Autorité attendus de la part de la société AMP.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
35.	Améliorer le traitement des accords commerciaux en justifiant davantage les hypothèses sous-jacentes à la détermination du niveau des profits extra-aéronautiques liés à ces accords	Société AMP	Projet de CRE
36.	Étudier l'opportunité de revoir la politique des mesures tarifaires incitatives au développement des trafics afin de réduire la nécessité de recours aux accords commerciaux	Société AMP	Projet de CRE
37.	Revoir à la baisse le ROCE moyen proposé pour s'aligner sur la valeur cible de CMPC estimée par l'Autorité (5,2 %) toutes choses égales par ailleurs	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

<sup>79</sup> Voir le point 74 de la décision n° 2024-040 du 30 mai 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1<sup>er</sup> août 2024.

#### 2.4.4. Le produit global des redevances ne semble, en première approche, pas excéder le coût des services rendus mais la différenciation tarifaire dans les évolutions des différentes redevances devrait être accentuée

249. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, dans le cadre de ses avis sur les avant-projets de CRE, l'Autorité se prononce, notamment, sur les conditions d'évolution des tarifs des redevances prévues, « *en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, (...) que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus* ». Le Conseil Constitutionnel admet « *qu'une compensation limitée [soit] organisée entre différentes redevances sans que celles-ci perdent leur caractère de redevances pour service rendu, dès lors que les prestations qu'elles rémunèrent concourent à la fourniture du même service global et que leur produit total n'excède pas le coût des prestations servies* »<sup>80</sup>. Dans ces conditions, le Conseil d'État a jugé que « *ces dispositions permettent de retenir un tarif de redevance qui ne soit pas strictement proportionné au coût du service correspondant dès lors, d'une part, que le produit global des redevances n'excède pas le coût des prestations servies et, d'autre part, que la compensation entre les différentes redevances est limitée* »<sup>81</sup> et a précisé que « *le caractère limité de la compensation opérée entre redevances s'apprécie au regard, d'une part, du rapport entre le montant compensé et le produit de l'ensemble des redevances et, d'autre part, de l'écart entre le tarif fixé pour la redevance concernée et la valeur de la prestation ou du service correspondant.* »<sup>82</sup>
250. Si le modèle financier de la société AMP présente le taux de couverture des coûts des services rendus par le produit global des redevances pour les périodes tarifaires du CRE, celui-ci n'est pas présenté dans le DPC.
251. **Ainsi, l'Autorité invite la société AMP à communiquer à ses usagers en amont de la consultation sur le projet de contrat la trajectoire de taux de couverture des coûts des services rendus par le produit global des redevances.**
252. Sur la base des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges, ainsi que des règles de comptabilité analytique de la société AMP, le taux de couverture augmente légèrement sur la période du CRE mais reste, du fait notamment de la contribution des activités non régulées, largement inférieur à 100 %.
253. **Il résulte de l'ensemble de ces éléments qu'en dépit des incertitudes relatives à la conformité des règles d'allocation comptable aux principes déterminés par l'Autorité, compte tenu du niveau des taux de couverture calculés, l'Autorité estime que le produit global des redevances ne devrait pas excéder le coût des services rendus.**
254. Par ailleurs, l'évolution tarifaire différenciée par redevance, proposée pour la période 2026, a pour objectif annoncé<sup>83</sup> de permettre une convergence des taux de couverture pour chaque redevance, les redevances d'atterrissage et « 400 Hertz » étant déjà couvertes à des niveaux excédant, largement dans le cas de la redevance d'atterrissage, le seuil de 100 % en début de CRE.
255. Compte tenu du poids non négligeable du produit de la redevance d'atterrissage par rapport au produit global des redevances (en moyenne de 16 % sur la durée du CRE contre 2 % seulement pour la redevance « 400 Hertz ») et de l'écart entre le montant de cette redevance et le coût du service correspondant, l'Autorité s'interroge sur le caractère « limité » de cette sur-couverture – d'autant que, malgré l'objectif de convergence annoncé, cette sur-couverture devrait augmenter tout au long de la durée du CRE tout comme celle de la redevance « 400 Hertz ».

<sup>80</sup> Décision n°2005-513 DC du 14 avril 2005, Loi relative aux aéroports.

<sup>81</sup> CE, 1er juin 2018, Chambre syndicale du transport aérien, n° 409929.

<sup>82</sup> CE, 21 juillet 2022, Société Aéroports de Paris c. Easyjet, n°459433.

<sup>83</sup> Voir page 92 du DPC

256. **Afin d'assurer le respect du principe de proportionnalité entre le montant des redevances et le coût des services rendus sur toute la durée du CRE, l'Autorité recommande à la société AMP de réduire la sur-couverture des redevances d'atterrissage et « 400 Hertz » dès la première année du CRE**, par exemple en différenciant plus fortement les taux d'évolution tarifaire par redevance. En outre, conformément au 6° de l'article R. 6325-39 du code des transports, le projet de CRE devra comporter des engagements de réduction progressive du taux de sur-couverture de la redevance d'atterrissage sur toute la durée du CRE.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
38.	Communiquer aux usagers, lors de la prochaine CoCoÉco, le taux de couverture du service public aéroportuaire	Société AMP	Projet de CRE
39.	Prévoir une différenciation tarifaire applicable à la redevance d'atterrissage afin de corriger sur la durée du CRE la sur-couverture liée à cette redevance	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

## 2.5.L'avant-projet de contrat doit apporter une certaine visibilité sur les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite

257. 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, répartie entre les usagers en proportion du nombre total de tous les passagers et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers de l'aéroport. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans une décision du 31 décembre 2019<sup>84</sup>, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément à ces dernières.
258. L'article 3.2.1 de l'APC prévoit que la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (dénommée « redevance PHMR » par la société AMP) est établie sur une base annuelle et n'est pas soumise au plafond d'évolution des tarifs des redevances prévu par le CRE.
259. **Si la trajectoire tarifaire de la redevance PHMR sur la durée du CRE a été indiquée à titre indicatif par la société AMP dans le dossier public de consultation<sup>85</sup>, l'Autorité recommande qu'elle soit intégrée au projet de CRE<sup>86</sup>.**
260. Cette redevance n'étant pas soumise au plafond tarifaire, l'Autorité rappelle qu'elle fera l'objet d'un contrôle plein et entier de sa part lors de chaque homologation annuelle et, pour la première période tarifaire, lors de son avis conforme sur le projet de contrat<sup>87</sup>. Par conséquent, la société AMP devra, à ces occasions, fournir à l'Autorité l'ensemble des éléments justificatifs lui permettant de s'assurer que le montant de la redevance PHMR qui sera soumis à son homologation remplit les conditions rappelées au point 257.

<sup>84</sup> CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. N° 424088.

<sup>85</sup> Voir les pages 92 du dossier public de consultation rendu public le 27 mai 2025.

<sup>86</sup> Comme elle a pu le rappeler au point 149 de la décision n° 2024-087 du 12 décembre 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1er avril 2025.

<sup>87</sup> En effet, l'article R. 6325-40 du code des transports dispose que les CRE peuvent prévoir « *Les tarifs et leurs modulations applicables sur leur première période tarifaire* ». Dans un tel cas, l'avis conforme de l'Autorité sur le projet de CRE vaut homologation de ces tarifs, en application de l'article R. 6325-51 du même code.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
40.	Inclure dans le projet de CRE une trajectoire prévisionnelle d'évolution des tarifs de la redevance PHMR pour la période couverte par le contrat	Société AMP / DGAC	Projet de CRE

## Conclusion

L'avant-projet de contrat de régulation économique entre la société AMP et l'État pose les bases du futur contrat de régulation économique applicable sur la période 2026-2030 pour l'aéroport Marseille Provence et présente certaines des caractéristiques essentielles à une régulation efficace.

L'Autorité émet cependant plusieurs recommandations à destination de la société AMP et de la DGAC, la plupart en vue de la phase de négociation du projet de contrat entre les deux parties en amont de sa saisine pour avis conforme sur ce projet de contrat.

**Ces recommandations répondent à quatre objectifs principaux.**

**Le premier objectif est l'amélioration de la transparence et de l'intelligibilité du contrat**, afin d'assurer une bonne compréhension de ses stipulations et d'éviter les erreurs d'interprétation en cours de CRE. Ces recommandations sont pour la majorité formelles et n'appellent pas d'évolutions majeures du contenu de l'APC. Il s'agit principalement d'éléments de précision et d'informations complémentaires à faire figurer plus explicitement dans le projet de CRE.

Ces recommandations concernent également :

- les obligations de la société AMP en ce qui concerne la mise en conformité de ses règles d'allocation des produits, des actifs et des charges aux principes fixés par la décision de l'Autorité n° 2022-024 du 31 mars 2022 ;
- l'apport de justifications détaillées permettant à l'Autorité de s'assurer de la correcte application des dispositions de l'arrêté du 23 mai 2024 concernant le traitement des accords bilatéraux conclus entre les exploitants d'aéroports et certaines compagnies aériennes en vue de développer le trafic.

Ces deux dernières recommandations ne sont pas spécifiques à la négociation d'un projet de CRE et sont applicables à toute demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires.

**Le deuxième objectif est l'amélioration de la concertation avec les usagers**, afin d'assurer l'effectivité de leur consultation et de leur permettre de donner un avis éclairé et éclairant pouvant être pris en compte dans le projet de CRE qui sera soumis à l'avis conforme de l'Autorité. Ces recommandations concernent essentiellement l'amélioration de la qualité du contenu des échanges entre la société AMP et ses usagers en amont de la saisine de l'Autorité sur le projet de CRE. Les échanges entre l'Autorité et la société AMP au cours de l'instruction ont montré que cette dernière disposait des informations dont l'Autorité recommande la communication aux usagers. La société AMP est donc en mesure, sans accroître de façon déraisonnable sa charge administrative, d'améliorer significativement la qualité de la consultation.

Ces recommandations concernent notamment la transparence sur le contenu et la documentation du dossier de saisine de la société AMP lors de la prochaine phase de consultation de ses usagers et une saisine de l'Autorité pour avis conforme après réception, par cette dernière, du procès-verbal de la CoCoÉco.

**Le troisième objectif est le rééquilibrage et le ciblage des mécanismes incitatifs**, afin d'assurer le correct partage des risques entre les parties et le caractère incitatif à la performance de l'exploitant. Ces recommandations, adressées à la fois à la société AMP et à la DGAC, visent à éclairer les parties sur les attentes de l'Autorité en matière de mécanismes incitatifs pour la phase de négociation du projet de CRE.

Ces recommandations concernent notamment :

- une revue des mécanismes d'ajustement du plafond tarifaire proposés dans l'APC, lesquels ne répondent pas aux objectifs d'équilibre économique et de prévisibilité du CRE ;
- la définition des objectifs de qualité de service et des incitations financières associées.

**Le quatrième et dernier objectif est la révision de certains paramètres, afin d'assurer l'équilibre économique et financier du contrat et la juste rémunération de l'exploitant.** Ces recommandations portent principalement sur la revue ou le réexamen, d'ici la saisine de l'Autorité sur le projet de CRE, de certaines des hypothèses économiques et financières sous-tendant la trajectoire tarifaire de la société AMP, ainsi que de certaines clauses contractuelles proposées dans l'avant-projet de contrat.

Ces recommandations concernent notamment :

- une revue des hypothèses économiques sous-tendant la trajectoire tarifaire proposée, notamment à l'aune de la visibilité accrue dont disposera la société AMP lors de l'élaboration de la trajectoire qui figurera dans le projet de contrat ;
- la définition des cas de révision du CRE et la clarification des dispositions prévues dans ces cas ;
- la baisse du niveau de CMPC retenu et sa justification détaillée.

**L'Autorité estime que la mise en œuvre de ces recommandations représente un effort raisonnable à déployer par la société AMP et la DGAC d'ici la saisine sur le projet de CRE.** Par ailleurs, elle se tient à la disposition des parties afin d'accompagner la mise en œuvre de ces recommandations, qui sera appréciée par l'Autorité dans son avis conforme à l'aune des enjeux propres à chacune.

Enfin, l'examen du présent avant-projet de CRE ne peut que conforter l'Autorité dans sa recommandation, déjà faite au concédant dans un précédent avis et auparavant dans son rapport de septembre 2023<sup>88</sup>, de simplifier le processus d'élaboration des CRE en mettant en place une trame de « CRE-type » comportant l'essentiel des clauses à prévoir dans le contrat, en cohérence avec le cadre doctrinal ainsi posé.

\*

---

<sup>88</sup> Voir rapport complet portant préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports, septembre 2023, recommandation opérationnelle n° 3, p. 36 ([lien](#)).

Le présent avis sera notifié au ministre chargé de l'aviation civile et publié sur le site internet de l'Autorité.

*L'Autorité a adopté le présent avis le 24 juillet 2025.*

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;  
Madame Florence Rousse, vice-présidente ;  
Monsieur Patrick Vieu, vice-président ;  
Madame Sophie Auconie, vice-présidente.

Le président

Thierry Guimbaud

## ANNEXE – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

Les recommandations formulées sont classées ci-dessous selon les objectifs présentés en conclusion du présent avis.

### Liste des recommandations visant l'amélioration de la transparence et de l'intelligibilité du contrat

N°	Recommandation	Acteur	Horizon	Section
5	Documenter précisément les indices de coûts retenus et leurs hypothèses d'évolution	Société AMP	Projet de CRE	2.2.1
10	Préciser la définition du facteur EXTR et afficher les trajectoires au titre des profits résiduels initialement prévus (terme EXTRRef(n)) en milliers d'euros	Société AMP	Projet de CRE	2.2.3
18	Définir des indicateurs complémentaires pour suivre et évaluer l'efficacité des aménagements temporaires d'exploitation visant à réduire les perturbations des travaux durant le CRE	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.6
24	Apporter des justifications complémentaires à la différenciation tarifaire de la redevance par passager et le cas échéant adapter la structure tarifaire.	Société AMP	Projet de CRE	2.3.1
25	Apporter des justifications robustes à la distinction actuelle entre les coefficients des groupes 5 et 6 pour la modulation acoustique ou faire converger ces coefficients	Société AMP	Projet de CRE	2.3.1
27	Expliciter dans le projet de CRE l'application de l'APT aux périodes tarifaires postérieures à ce CRE indépendamment du cadre tarifaire (homologation annuelle ou CRE)	Société AMP	Projet de CRE	2.3.2
29	Clarifier la rédaction relative à l'avis conforme de l'Autorité en cas de révision unilatérale d'un CRE par l'État en l'absence d'accord amiable avec l'exploitant	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.3.3
31	Assurer la conformité des règles d'allocation comptables avec les principes édictés par l'Autorité	Société AMP	Projet de CRE	2.4.1
32	Annexer au projet de CRE, l'ensemble des éléments relatifs à l'allocation comptable	Société AMP	Projet de CRE	2.4.1
35	Améliorer le traitement des accords commerciaux en justifiant davantage les hypothèses sous-jacentes à la détermination du niveau des profits extra-aéronautiques liés à ces accords	Société AMP	Projet de CRE	2.4.3
36	Étudier l'opportunité de revoir la politique des mesures tarifaires incitatives au développement des trafics afin de réduire la nécessité de recours aux accords commerciaux	Société AMP	Projet de CRE	2.4.3
38	Communiquer aux usagers lors de la prochaine CoCoÉco le taux de couverture du service public aéroportuaire	Société AMP	Projet de CRE	2.4.4
40	Inclure dans le projet de CRE une trajectoire prévisionnelle d'évolution des tarifs de la redevance PHMR pour la période couverte par le contrat	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.5

## Liste des recommandations visant l'amélioration de la concertation avec les usagers

N°	Recommandation	Acteur	Horizon	Section
1	Saisir l'Autorité, pour avis simple sur un avant-projet de CRE, à l'issue de la phase de concertation avec les usagers et après transmission du procès-verbal de la CoCoÉco à l'Autorité	DGAC	Prochaine saisine pour avis sur un avant-projet de CRE	2.1.2
2	Saisir l'Autorité, pour avis conforme sur un projet de CRE, une fois l'avis de la CoCoÉco sur le projet de CRE transmis à l'Autorité	DGAC	Prochaine saisine pour avis sur un projet de CRE	2.1.2
3	Fournir aux usagers, en amont de la CoCoÉco, un dossier complet et détaillé sur les règles d'allocation comptable, les trajectoires de CAPEX et d'OPEX, le jeu des facteurs d'ajustement ainsi que sur les accords commerciaux	Société AMP	Projet de CRE	2.1.2
19	Assurer un cadre de concertation amélioré concernant le choix des indicateurs assortis d'incitations financières et une meilleure transparence des données historiques concernant ces indicateurs.	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.6
22	Supprimer la possibilité de revoir les objectifs en cas d'application du malus deux années consécutives sur un indicateur donné	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.6

## Liste des recommandations visant le rééquilibrage des mécanismes incitatifs

N°	Recommandation	Acteur	Horizon	Section
7	Supprimer ou réduire à une simple bande technique la « plage de franchise » du facteur d'ajustement des trafics	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.2
9	Prendre en compte l'impact du trafic dans le partage de risque lié au profit résiduel du périmètre contributif	Société AMP	Projet de CRE	2.2.3
11	Réaliser systématiquement un audit externe pour valider les trajectoires financières et les délais en amont de la mise en place d'un mécanisme incitatif sur les grands projets. Si la validation à la date d'approbation du CRE n'était pas possible pour certains investissements : - reporter l'intégration du montant définitif pour le mécanisme incitatif ultérieurement, lorsque le niveau de l'avancement des études le permettra ; - abaisser significativement le taux de transfert de risque ou plafonner le facteur d'ajustement ; - supprimer la plage de franchise.	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.4
12	Corriger le paramétrage des facteurs Inv1 et Inv2 pour : - prendre intégralement en compte les annulations de projet ; - éviter que le facteur Inv1 ne viennent rétribuer l'aéroport en cas de hausse des coûts ; - prendre en compte, dans la régulation incitative, les effets de la rémunération des capitaux	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.4

13	Élargir la liste des projets concernés par la régulation incitative des grands projets au titre des facteurs Inv1 et Inv2	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.4
14	Faire évoluer le mécanisme d'ajustement Inv3 vers un mécanisme d'enveloppe, où l'ajustement n'a lieu qu'en cas de trajectoire réalisée inférieure à l'enveloppe	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.4
15	Supprimer les facteurs de 70 % appliqués aux ajustements liés aux investissements	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.4
17	Mettre en cohérence la trajectoire de charges opérationnelles avec les objectifs de qualité de service sur le terminal 1	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.5
20	Revoir à la hausse (en valeur absolue) le plafonnement des malus associés aux indicateurs de qualité de service	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.6
21	Envisager des concertations avec les parties prenantes sur des mécanismes d'incitations financières qui ne se traduiraient pas exclusivement en facteurs d'ajustement du plafond du taux d'évolution moyen des redevances	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.6

### Liste des recommandations visant la révision de certains paramètres

N°	Recommandation	Acteur	Horizon	Section
4	Réviser la trajectoire d'inflation prévisionnelle à l'aune des éléments disponibles d'ici la saisine de l'Autorité pour avis conforme	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.1
6	D'ici la saisine de l'Autorité pour avis conforme, (i) évaluer l'effet réel de la TSBA sur le trafic en 2025 au regard des trafics réalisés, (ii) évaluer si la dynamique de reprise post crise sanitaire se poursuit et (iii) réexaminer, à cette aune, la hausse de croissance prévue pour la période 2025-2030	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.2
8	Assurer une contribution uniforme des activités en lien avec le trafic au périmètre régulé indépendamment de la forme juridique retenue pour les exercer	DGAC	Dès que possible	2.2.3
16	Rechercher des gains de productivité pour optimiser la trajectoire de charges opérationnelles	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.2.5
23	Différencier plus fortement, dès la première période tarifaire du CRE et potentiellement sur les périodes tarifaires suivantes, les taux d'évolution tarifaire des redevances par passager applicables aux terminaux 1 et 2, en cohérence avec les écarts de coûts moyens par passager	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.3.1
26	Revoir la formule tarifaire pour annuler l'effet du coefficient A(n) sur les exercices ultérieurs	Société AMP	Projet de CRE	2.3.2

<b>28</b>	<p>Limiter les cas de révision du contrat aux cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles bouleversant son économie, et ne prévoir d'intervention de l'Autorité que pour émettre des avis conformes sur les projets de révision de CRE, qu'ils soient convenus entre les parties ou décidés unilatéralement par l'État, dans les conditions du II de l'article L. 6327-3 du code des transports</p>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.3.3
<b>30</b>	<p>Limiter les cas d'ajustement du plafond tarifaire à ceux prévus par l'article R. 6325-39, en prévoyant précisément leurs conditions de déclenchement et leurs effets dans le contrat ; Supprimer les cas actuellement prévus à l'article 3.4.2 de l'APC, qui pourront en tout état de cause donner lieu à une révision du contrat en cas de bouleversement de son économie</p>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.3.3
<b>33</b>	<p>Préciser qu'une modification des règles d'allocation comptable en cours d'exécution du CRE (i) ne peut intervenir qu'en cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles conduisant à un bouleversement de l'économie du contrat et (ii) donnera lieu à une révision du contrat impliquant un nouvel avis conforme de l'Autorité</p>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.4.1
<b>34</b>	<p>Revoir à la baisse le CMPC proposé pour s'aligner sur la valeur cible estimée par l'Autorité (5,2 %) toutes choses égales par ailleurs</p>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.4.2
<b>37</b>	<p>Revoir à la baisse le ROCE moyen proposé pour s'aligner sur la valeur cible de CMPC estimée par l'Autorité (5,2 %) toutes choses égales par ailleurs</p>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.4.3
<b>39</b>	<p>Prévoir une différenciation tarifaire applicable à la redevance d'atterrissage afin de corriger sur la durée du CRE la sur couverture liée à cette redevance</p>	Société AMP / DGAC	Projet de CRE	2.4.4