

PROJET DE CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE ENTRE L'ETAT ET AÉROPORT MARSEILLE PROVENCE SA

2026-2030

Version du 20 janvier 2025

Sommaire

1	Objet et champ d'application du contrat	7
1.1	Objet du contrat	7
1.2	Durée du contrat	7
1.3	Périmètre régulé	7
2	Investissements, qualité de service et développement durable	9
2.1	Investissements	9
2.2	Qualité de service	10
2.2.1	Indicateurs de qualité de service	10
2.2.2	Définition et mesure des indicateurs de qualité de service	11
2.2.3	Objectifs de qualité de service	11
2.3	Développement durable	12
2.3.1	Indicateurs de développement durable	12
2.3.2	Définition et mesure des indicateurs de développement durable	12
2.3.3	Objectifs de développement durable	13
3	Tarification	14
3.1	Définition des périodes tarifaires	14
3.2	Conditions d'évolution des tarifs des redevances	14
3.2.1	Redevances soumises au contrat	14
3.2.2	Principe d'évolution des tarifs des Redevances	15
3.2.3	Taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances	16
3.2.4	Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances	17
3.2.5	établissement de la Grille tarifaire	18
3.2.6	Facteurs d'ajustement des tarifs versés pour l'APT	18
3.3	Politique tarifaire	23
3.3.1	Structure de tarification	23
3.3.2	Modulations des redevances	23
4	Concertation et coopération avec les clients	25
4.1	Commission consultative économique	25
4.2	Suivi des opérations majeures d'investissements	26
4.3	Lancement de nouvelles opérations	26
5	Modalités d'exécution du contrat	27
5.1	Information et contrôle	27
5.1.1	Informations à fournir par Aéroport Marseille Provence dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs des redevances (articles L. 6325-2 et R.6325 25 à R.6325 37 du code des transports)	27
5.1.2	Comité de suivi	27
5.1.3	Auditabilité	27
5.1.4	Non homologation des tarifs	27
5.2	Révision ou fin anticipée du contrat visées à l'article r.6325-39 du code des transports	28
5.2.1	Révision ou fin anticipée du contrat en cas de modification substantielle ou de bouleversement de l'économie du contrat	28
5.2.2	Fin anticipée du contrat en cas de non-respect des obligations relatives à l'intervention d'entreprises liées	29
5.2.3	Fin anticipée du contrat par accord des parties	30
6	Dispositions diverses	31
6.1	Sanctions	31

6.2	Préparation du contrat suivant.....	31
6.3	Transmission de notifications.....	31
6.4	Publicité	31
7	Annexes	32

Préambule

Sur la période 2026-2030, Aéroport Marseille Provence a pour objectif d'adapter les infrastructures afin qu'elles accompagnent au plus juste le trafic, respectent l'écosystème environnemental (biodiversité, désimperméabilisation des sols) et répondent aux besoins des voyageurs. Cela passe par la restructuration des taxiways, la rénovation des passerelles d'accès aux avions (tout en leur adjoignant l'air préconditionné) et le lancement des travaux de modernisation du terminal 2.

Quant à la proposition d'un parcours client fluide et digitalisé, elle vise à faire de l'aéroport Marseille-Provence une référence européenne en matière de satisfaction client.

Aéroport Marseille Provence ambitionne également de devenir une référence durable, performante et humaine, au service de son territoire, de ses voyageurs et de ses clients professionnels. C'est pour accompagner cette démarche que AMP s'inscrit dans une vision pluriannuelle proposant une évolution tarifaire modérée, juste équilibre entre les ambitions du projet industriel, une maîtrise des dépenses et le développement des activités commerciales.

1. En application des articles L. 6325-2 et R. 6325-39 du code des transports, la régulation économique des exploitants d'aérodromes civils relevant de la compétence de l'Etat repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique pluriannuels, facteur à la fois de visibilité pour l'entreprise et ses clients, et d'incitation à l'amélioration des performances.

Ces contrats de régulation économique ont pour objet, en particulier, d'établir le plafond d'évolution des principales redevances pour services rendus au vu du programme d'investissements défini, et de fixer les objectifs de qualité de service ainsi que le régime d'incitation financière associé.

Conformément aux articles R. 6325-19 et R. 6325-20 du code des transports, ces contrats se basent sur l'application du critère de juste rémunération des capitaux investis appréciée sur un périmètre d'activités donné. Ce périmètre, défini par les articles L. 6325-1 et R. 6325-1 du code des transports complétés par l'article 4 de l'arrêté du 24 mai 2024, couvre l'ensemble des services publics aéroportuaires et est appelé « périmètre régulé ».

2. La préparation de ce contrat a fait l'objet :

- D'ateliers de travail entre les usagers et Aéroport Marseille Provence pour échanger sur les prévisions de trafic, le programme d'investissement, les indicateurs de qualité de service aux clients passagers et compagnies aériennes et les indicateurs RSE ;
- De plusieurs réunions de CoCoEco :
 - o Le 2 octobre 2023 : présentation d'hypothèses pour un CRE 2025-2029 : trafic, programme d'investissements et indicateurs de qualité de service
 - o Le 7 janvier 2025 : une réunion pour synthétiser et actualiser les éléments prévisionnels de trafic, d'investissement et de qualité de service
 - o Le 31 mars 2025 : présentation de proposition de principes d'ajustement des trajectoires tarifaires
- D'un dossier de consultation diffusé le 27 mai 2025 par Aéroport Marseille Provence, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions initiales.
- D'un avis de la commission consultative économique de l'aérodrome, sollicité le 26 juin 2025, sur l'avant-projet de contrat ;
- D'un avis motivé rendu par l'Autorité de régulation des transports le 24 juillet 2025 sur l'avant-projet de contrat suite à la saisine par le ministre chargé de l'aviation civile.

3. Le présent projet de contrat sur la période 2026-2030 a été négocié entre le ministre chargé de l'aviation civile et Aéroport Marseille Provence.

A l'issue de cette négociation et après accord du ministre chargé de l'aviation civile, Aéroport Marseille Provence a convoqué la commission consultative économique de l'aérodrome le 20 janvier 2026 sur la base du présent projet de contrat.

Ce projet de contrat a obtenu un favorable de la commission consultative économique de l'aérodrome.

1 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT

1.1 OBJET DU CONTRAT

Le présent Contrat est conclu en application des articles L. 6325-2 et R. 6325-39 du code des transports.

Il fixe en particulier, sur la période 2026-2030 et en référence au programme d'investissements prévu sur le périmètre régulé, le plafond d'évolution des principales redevances pour services rendus. Il détermine en outre les objectifs de qualité de service et de productivité d'Aéroport Marseille Provence sur cette période.

1.2 DUREE DU CONTRAT

Sans préjudice des ajustements sur les périodes tarifaires 2031 et 2032, le présent contrat entre en vigueur le 1^{er} mai 2026 et vient à échéance le 31 décembre 2030.

1.3 PERIMETRE REGULE

A- En application des articles L. 6325-1, R. 6325-1, R. 6325-20 et R. 6325-22 du code des transports et de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités d'Aéroport Marseille Provence pour lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre les services publics aéroportuaires de Aéroport Marseille Provence.

La rémunération des capitaux investis sur le « périmètre régulé » est appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre et évalué à 5,4%, et au regard du rapport entre le résultat opérationnel après impôt sur les sociétés et la base d'actifs régulés.

Le résultat opérationnel du « périmètre régulé » et la base d'actifs régulés sont déterminés en application des articles 7 et 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

B- Conformément à l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024, pour les besoins du calcul de la rémunération des capitaux investis sur le « périmètre régulé », le résultat opérationnel du « périmètre régulé » est augmenté, avant application de l'impôt sur les sociétés, des profits de l'ensemble des activités objet de la concession ainsi que l'ensemble de celles exercées par Aéroport Marseille Provence sur le domaine concédé, à l'exception :

- Des services publics aéroportuaires ;
- Des activités d'assistance en escale listées à l'annexe de l'article R. 6236-1 du code des transports ;
- Des activités menées par des entreprises liées au concessionnaire au sens de l'article L. 2511- 8 du code de la commande publique ;
- Des activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6328-3 du code des transports ;
- Des activités mentionnées à l'article L. 571-14 du code de l'environnement ;
- Des activités de production de carburants et d'hydrogène utilisés pour 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) ;
- 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 prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports et aux activités en rapport avec ces services ;
- Le cas échéant, des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

C- Cette augmentation s'effectue dans la limite de 30% du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports. Dans l'hypothèse où les profits mentionnés au A- du présent 1.3 excèdent cette limite, le résultat opérationnel mentionné à l'article 7 de l'arrêté du 23 mai 2024 est également augmenté

à hauteur de 50% du profit résiduel entendu comme la différence positive entre les profits mentionnés au A- du présent 1.3 et le montant correspondant à 30% du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports.

D- Les profits mentionnés au B- du présent 1.3 correspondent au résultat opérationnel avant application de l'impôt sur les sociétés et après une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités tel que mentionné au B- du présent 1.3. La juste rémunération des capitaux investis sur ce périmètre d'activités est appréciée à partir de la base d'actifs de ce périmètre et au regard du même coût moyen pondéré du capital que celui estimé en application de l'article L. 6325-1 du code des transports.

E- Le résultat opérationnel et la base d'actifs sont calculés conformément aux dispositions des articles 7 et 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

F- La méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports est définie à l'annexe 9 du présent contrat.

G- AMP s'engage à ce que toute opération par laquelle il confie, par contrat ou tout acte équivalent, à une entreprise qui lui est liée au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique certaines activités ne relevant pas du service public aéroportuaire au sens du premier alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports, n'ait ni pour objet ni pour effet d'exclure de la contribution au résultat opérationnel du périmètre régulé des profits ou perspectives de profits qui seraient de ce fait dégagés par cette entreprise liée.

Les activités mentionnées au précédent alinéa couvrent :

- les activités commerciales et de services liées majoritairement au passager aérien, telles que celles relatives aux boutiques, à la restauration, aux services bancaires et de change, à l'hôtellerie, à la location d'automobiles et à la publicité ;
- les activités domaniales en aérogare ;
- les activités consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour le stationnement automobile public et par abonnement.

AMP s'engage à ce que l'intégralité des profits des activités précitées, sur le domaine concédé, confiées par AMP à une entreprise liée contribuent au résultat opérationnel du périmètre régulé d'AMP selon les modalités fixées aux B-, C- et D- du présent 1.3.

A cette fin, AMP déclare au ministre chargé de l'aviation civile tout projet d'opération avec une entreprise liée sur le domaine concédé portant sur tout ou partie des activités précitées au moins six (6) mois avant sa conclusion éventuelle, et lui transmet les éléments justifiant l'absence d'effets négatifs de cette opération sur la contribution de ces activités au résultat opérationnel du périmètre régulé.

Cette absence d'effets négatifs est caractérisée :

- par une valeur actuelle nette (VAN) de ces activités, actualisée au coût moyen pondéré du capital fixé par le présent contrat et calculée sur la période d'effet de l'acte avec l'entreprise liée, positive ou nulle pour AMP (hors consolidation des entreprises liées) ;
- cette VAN étant mesurée entre les situations avec et sans intervention de l'entreprise liée.

H- Sans préjudice des dispositions du G- supra, les profits d'une entreprise liée à AMP, au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique, exerçant une activité d'investisseur immobilier sur le domaine concédé, hors aérogare, ne contribuent pas au résultat opérationnel du périmètre régulé lorsque ces activités ne relèvent pas du service public aéroportuaire et ne sont pas majoritairement liées au passager aérien.

2 INVESTISSEMENTS, QUALITE DE SERVICE ET DEVELOPPEMENT DURABLE

2.1 INVESTISSEMENTS

Sur la période 2026-2030, l'aéroport Marseille Provence (AMP) met en œuvre un programme d'investissements d'un montant prévisionnel de 288 millions d'euros constants (2025).

Structuré autour de quatre axes (modernisation des infrastructures, pérennisation du patrimoine, amélioration de l'expérience passager et transition environnementale et sociétale), ce programme affecte 174 millions d'euros constants (2025) aux infrastructures et services publics aéroportuaires. Ce programme est détaillé en annexe 1 du présent contrat.

Le projet industriel d'AMP comprend des chantiers structurants :

- Le Terminal 2, dédié au trafic low-cost, bénéficie d'une modernisation de 47 millions d'euros sur la période 2026-2030 dont 39 millions d'euros sur le périmètre régulé. Le projet porte principalement sur l'extension de l'aérogare (côté ville et côté piste) ainsi que des aires de stationnement avions.
- Les passerelles sont entièrement renouvelées pour céder la place à des équipements de dernière génération, intégrant des unités de pré-conditionnement d'air afin de limiter le recours aux générateurs à fuel. Le remplacement s'étale de 2025 à 2030 avec 18M€ prévus de 2026 à 2030.
- L'électrification de quatre premières zones aires appareils utilisées par les assistants au sol est réalisée pour 3.5M€ d'ici 2030. Ces zones seront ainsi dédiées à la recharge d'engins de piste électriques (ou e-GPU) pour les assistants (tapis bagages, GPU, push-back, escaliers...).
- En fin de contrat, un autre projet est amorcé : l'électrification des postes avions au large, permettant aux compagnies aériennes d'abandonner les moteurs auxiliaires (APU) et de réduire ainsi les émissions polluantes.
- Les infrastructures aéronautiques -taxiways et aires avions- font l'objet d'un vaste plan de rénovation ayant pour objectif de diminuer les contraintes d'exploitation et de pallier le mauvais état actuel de ces infrastructures vétustes. Ce plan de 81M€ au total prévoit une enveloppe d'investissements de 39M€ entre 2026 et 2030.
- Enfin l'aménagement des aires avions de la zone sud est (zone anciennement dévolue aux avions de la Sécurité Civile - BASC) démarré en 2025 prévoit la réalisation d'aires de stationnement occasionnelles en 2026 pour 2.7M€.

La pérennité des infrastructures constitue un autre point majeur du programme d'investissement. AMP prévoit d'engager près de 72 millions d'euros dans la maintenance et la rénovation. Des réseaux d'éclairage aux systèmes de sécurité, de la distribution électrique à l'évolution de ses systèmes informatiques et de cybersécurité, de la piste 1 à la piste 2, tout est revu, consolidé, modernisé.

En parallèle, AMP s'attache à l'expérience clients avec pour ambition de rendre la venue à l'aéroport agréable et sans friction notamment avec le programme RITA (Réinvention du parcours digital le parcours du voyageur) et avec le développement de services fluides et intelligents : dépose-bagages automatique, bornes en libre-service et reconnaissance biométrique.

Enfin, AMP vise la neutralité carbone à l'horizon 2030 et investit près de 19M€ pour poursuivre sa transition énergétique. Panneaux solaires sur les parkings, bornes de recharge pour véhicules électriques, électrification du tarmac : chaque initiative vise à construire un aéroport à la fois performant et exemplaire.

Le projet de liaison par téléphérique entre la gare SNCF de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence, le site d'Airbus Helicopters et la plateforme aéroportuaire permettra de développer les mobilités décarbonées et de favoriser le report modal des usagers. Ce projet structurant, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la métropole Aix-Marseille-Provence, s'inscrit dans les engagements environnementaux de l'exploitant.

2.2 QUALITE DE SERVICE

Pour mesurer l'impact de sa stratégie sur la satisfaction des passagers, Aéroport Marseille Provence (AMP) s'appuie sur le programme international Airport Service Quality (ASQ) ainsi que divers outils concrets : Smiley Box, tournées et points métiers, passager mystère.

La performance opérationnelle est également un axe important : AMP s'engage notamment pour assurer la disponibilité des équipements aux compagnies aériennes et aux assistants en escale.

Le suivi de chacun de ces indicateurs de qualité de service est présenté annuellement par AMP aux usagers de l'aérodrome en commission consultative économique et au ministre chargé de l'aviation civile en comité de suivi tel que défini à l'article 5.1.2 afin de vérifier l'atteinte de l'objectif correspondant.

A compter de la période tarifaire 2028 et jusqu'en 2032, la non-atteinte par AMP des objectifs fixés par les indicateurs de satisfaction passagers et de performance opérationnelle listés ci-dessous pour la période de référence n-2, entraîne la prise en compte d'un malus au compte d'Ajustement du Plafond Tarifaire (APT) en période tarifaire n dans les conditions fixées au 3.2.5.4.

2.2.1 INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE

A. Indicateurs de qualité de service faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières

i. Indicateurs de satisfaction des passagers

Les indicateurs de satisfaction des passagers, basés sur des réponses aux questionnaires ASQ, permettent à AMP de mesurer le ressenti des passagers dans le T1 et le T2 et de mettre en regard les performances observées avec celles d'aéroports comparables.

Catégorie	Indicateurs	Code
Satisfaction des passagers	Satisfaction globale des passagers au départ T1	SGD-1
	Satisfaction globale des passagers au départ T2	SGD-2
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	SCE-1
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	SCE-2
	Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	SFO

ii. Indicateurs de performance opérationnelle

Les indicateurs de performance opérationnelle rendent compte de l'efficacité de l'aéroport en termes de disponibilité de ses ressources aéroportuaires indispensables aux tiers utilisant ses infrastructures. Ces indicateurs reflètent les gains d'efficacité opérationnelle attendus.

Catégorie	Indicateurs	Code
Performance opérationnelle	Disponibilité des passerelles	DPT
	Disponibilité des postes 400Hz	DP400
	Taux d'avions au contact	TCA
	Taux de prise en charge des passagers à mobilité réduite notifiées 36h à l'avance	PHMR

B. Indemnité compensatoire liée au retard au décollage supérieur à 30 minutes (imputable au gestionnaire)

Dans le cadre des engagements de qualité de service définis dans ce présent contrat, l'exploitant s'engage à mettre en œuvre un dispositif d'indemnité compensatoire destiné à diminuer les retards et ainsi améliorer la ponctualité des vols au départ.

Ainsi, lorsque survient un retard de décollage supérieur à 30 minutes imputable exclusivement à l'exploitant aéroportuaire (cause DL87), Aéroport Marseille Provence verse une indemnité forfaitaire par passager départ sur le vol concerné. Cette indemnité est directement versée à la compagnie aérienne victime du préjudice et correspond à 50% de la redevance passager appliquée initialement pour le vol concerné.

C. Indicateurs de qualité de service faisant l'objet d'une obligation de suivi

Les indicateurs de qualité de service retenus dans le cadre du présent contrat et donnant lieu à une obligation de suivi sont listés ci-dessous. Il s'agit d'indicateurs pour lesquels AMP ne porte pas seule la maîtrise ou pour lesquels il n'existe pas d'historique.

Catégorie	Indicateurs	Code
Indicateurs de suivi	Satisfaction globale des usagers	SGU
	Densité dans les terminaux T1 et T2	DEN-t1/t2
	Taux de disponibilité du tri bagages	TD-TRI
	Taux de bagages mal aiguillés T1	TBMA-1

2.2.2 DEFINITION ET MESURE DES INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE

Les définitions et modalités de mesure des indicateurs mentionnés au 2.2.1 figurent en annexe 2 du présent contrat.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroport Marseille Provence ou par des tiers agissant pour le compte de Aéroport Marseille Provence. Ils sont réalisés et conservés de sorte que la méthodologie employée et les résultats puissent être audités par un tiers.

2.2.3 OBJECTIFS DE QUALITE DE SERVICE

Pour chacun des indicateurs mentionnés au 2.2.1, Aéroport Marseille Provence s'engage à atteindre, sur les périodes définies ci-après, les objectifs suivants :

Période tarifaire	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	Mai-déc26	Jan-déc27	Jan-déc28	Jan-déc29	Jan-déc30
Indicateurs satisfaction des passagers					
Satisfaction globale des passagers au départ T1	3,91	3,92	3,93	3,94	3,95
Satisfaction globale des passagers au départ T2	3,41	3,41	3,31	3,31	3,31
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	3,66	3,67	3,68	3,69	3,70
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	2,89	2,89	2,79	2,79	2,79
Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	3,72	3,72	3,62	3,62	3,62
Période tarifaire	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	Mai-déc26	Jan-déc27	Jan-déc28	Jan-déc29	Jan-déc30
Indicateurs performance opérationnelle (en %)					
Disponibilité des passerelles	98,20	98,50	98,80	99,20	99,20
Disponibilité des postes 400 Hertz	98,20	98,50	98,50	98,80	98,80
Taux d'avions au contact	80,00	80,00	88,00	88,00	88,00
Taux de prise en charge des PHMR notifiés 36 heures à l'avance	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Dans les tableaux ci-dessus les objectifs de qualité de service sont les objectifs de la période de référence (n-2) utilisés pour les ajustements de la période tarifaire (n).

2.3 DEVELOPPEMENT DURABLE

Les indicateurs de développement durable répondent aux objectifs fixés par AMP dans son plan stratégique :

- Une accélération de la transition énergétique et de la décarbonation des activités ;
- L'amélioration de la qualité de vie des riverains via la réduction de l'impact sonore et des émissions atmosphériques des activités ;
- La préservation des ressources (eau et terre) en tendant vers davantage de sobriété et de la biodiversité.

2.3.1 INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Il est proposé un indicateur soumis à incitation financière ainsi que 6 autres indicateurs de suivi.

Domaine	Indicateurs	Code
Energie	Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)	PAE

Les autres indicateurs de développement durable ont uniquement une vocation de suivi.

Ces indicateurs répondent à des objectifs inscrits dans la stratégie de développement durable d'AMP et suivent la trajectoire de décarbonation de l'aéroport dont la cible est d'atteindre le Net Zero en 2030. Ils mesurent aussi l'efficacité de l'exploitation d'une nouvelle infrastructure.

Domaine	Indicateurs	Code
Transport	Pourcentage de personnes utilisant les transports en commun pour venir à l'aéroport	PTC
Emissions	Suivi des émissions scopes 1 et 2 (tCO2)	ECO2
Energie	Equipement du T1 en PCA (indexé sur le rythme de changement de passerelles au T1)	EPCA
Energie	Evolution de consommation des clients de la station carburant de l'aéroport	ECC
Déchets	Pourcentage de déchets valorisés	PDV
Eau	Gestion de l'eau par passager (l)	GE

2.3.2 DEFINITION ET MESURE DES INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Les définitions et modalités de mesure des indicateurs mentionnés au 2.3.1 figurent en annexe 2 du présent contrat.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroport Marseille Provence ou par des tiers agissant pour le compte de Aéroport Marseille Provence. Ils sont réalisés et conservés de sorte que la méthodologie employée et les résultats puissent être audités par un tiers.

2.3.3 OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Pour l'indicateur mentionné au 2.3.1, Aéroport Marseille Provence s'engage à atteindre, sur les périodes définies ci-après, les objectifs suivants :

Période tarifaire	2028	2029	2030	2031	2032
<i>Période de référence</i>	<i>Mai- déc26</i>	<i>Jan- déc27</i>	<i>Jan- déc28</i>	<i>Jan- déc29</i>	<i>Jan- déc30</i>
Indicateur de développement durable (en %)					
Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)	18,00	21,00	26,00	30,00	35,00

Dans le tableau ci-dessus l'objectif de qualité de développement durable est l'objectif de la période de référence (n-2) utilisés pour les ajustements de la période tarifaire (n).

3 TARIFICATION

3.1 DEFINITION DES PERIODES TARIFAIRES

Les cinq périodes tarifaires relatives au présent contrat, sous réserve le cas échéant du 5.1.4. (non-homologation), sont les suivantes :

- Période tarifaire 2026 : du 1er mai 2026 au 31 décembre 2026 ;
- Période tarifaire 2027 : du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027 ;
- Période tarifaire 2028 : du 1er janvier 2028 au 31 décembre 2028 ;
- Période tarifaire 2029 : du 1er janvier 2029 au 31 décembre 2029 ;
- Période tarifaire 2030 : du 1er janvier 2030 au 31 décembre 2030.

Pour la période tarifaire 2026, les données économiques et financières prévisionnelles (les produits et les charges) ont été déterminées au prorata du trafic passager.

Les deux périodes tarifaires suivant le présent contrat sont les suivantes :

- Période tarifaire 2031 : du 1er janvier au 31 décembre 2031 ;
- Période tarifaire 2032 : du 1er janvier au 31 décembre 2032.

3.2 CONDITIONS D'EVOLUTION DES TARIFS DES REDEVANCES

3.2.1 REDEVANCES SOUMISES AU CONTRAT

En application des articles R. 6325-1 à D. 6325-12 du code des transports, les redevances suivantes (ci-après désignées par les « Redevances ») sont dans le périmètre couvert par le présent contrat :

- La redevance passagers perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que de services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, et d'installations de tri des bagages. Pour les aéroports mis en service après le 01 avril 2005, des tarifs différenciés peuvent être fixés en fonction des coûts d'investissements et d'exploitation afférents à ces aéroports et du niveau de qualité de service préalablement défini ;
- La redevance d'atterrissage perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol ;
- La redevance de stationnement perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement ;
- La redevance de balisage perçue en contrepartie de l'usage des installations de balisage lumineux nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation des aéronefs sur l'aérodrome de nuit ou par mauvaise visibilité. Ce service complémentaire de la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une redevance spécifique ;
- La redevance passerelles perçue en contrepartie de l'utilisation des passerelles télescopiques mises à disposition pour l'embarquement et le débarquement des passagers depuis ou vers l'aéronef. Ce service complémentaire de la redevance de stationnement fait l'objet d'une redevance spécifique. Le Terminal 2 ne dispose pas de passerelle ;
- La redevance 400 Hertz perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs. Ce service complémentaire de la redevance de stationnement fait l'objet d'une redevance spécifique ;
- La redevance PCA perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de pré conditionnement d'air ;
- La redevance carburant perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes permettant le ravitaillement en carburant des aéronefs ;

- Toute redevance nouvellement créée pour une nature de services existant ou prévue à la date de conclusion du présent contrat ;
- Un forfait pour les avions de moins de 6 tonnes couvre les redevances atterrissage, balisage et stationnement.

Les redevances sont soumises à un plafond d'évolution tarifaire tel que défini au 3.2.3.

La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite est établie sur une base annuelle et dans les conditions prévues au code des transports à l'article 8 du 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 et à l'article 3.2.6.6 du présent contrat. Elle n'est pas soumise au plafond d'évolution tarifaire du présent contrat.

3.2.2 PRINCIPE D'EVOLUTION DES TARIFS DES REDEVANCES

3.2.2.1. Principes généraux

Un plafonnement annuel s'impose au taux moyen d'évolution des tarifs des Redevances. Ce taux moyen est égal à la variation en prix de l'ensemble des prestations concernées.

Conformément à l'article R. 6325-39 du code des transports, Aéroport Marseille Provence justifie le caractère proportionné des Redevances aux coûts correspondants. Cette proportionnalité s'établit grâce à l'allocation des actifs, des produits et des charges dont la méthodologie et les principales règles sont présentées en annexe 9 du présent contrat. Les dites-règles permettent de ventiler les coûts relatifs à chacun des services rendus et d'y associer les produits afférents. Ainsi AMP peut justifier de la proportionnalité des tarifs à travers le taux de couverture par les produits des coûts de chaque service rendu.

Par ailleurs, l'évolution des tarifs des Redevances d'une période tarifaire à l'autre est ajustée, le cas échéant, pour tenir compte de plusieurs facteurs correctifs :

- Un facteur lié au trafic s'applique si le niveau annuel de celui-ci sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, le facteur correctif a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, 50 % du déficit ou 50% de l'excédent de produit des redevances ;
- Un ajustement du plafond est susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de malus, pour refléter la performance d'Aéroport Marseille Provence en matière de qualité de service ou de développement durable ;
- Un ajustement du plafond peut également s'appliquer pour prendre en compte les écarts entre les trajectoires prévisionnelles et les trajectoires constatées des dépenses d'investissement, résultant d'un retard, d'un abandon, d'une réduction ou d'une augmentation des dépenses d'investissement ;
- Un ajustement de plafond est également susceptible de s'appliquer en cas de baisse ou d'augmentation des profits des activités autres que celles du service public aéroportuaire sur le domaine concédé (activités dites « extra-aéronautiques ») par rapport aux prévisions initiales.

Les conditions de mise en œuvre de ces ajustements sont définies ci-après. Compte-tenu du décalage de deux ans entre les résultats constatés pour l'année de référence n-2 et la période tarifaire n, les facteurs d'ajustement s'appliquent sur les périodes tarifaires annuelles du contrat de 2028 à 2030. Le solde des ajustements des années de référence 2029 et 2030 sont reportés sur les tarifs de la (ou des) période(s) consécutive(s) au contrat. Les modalités de prise en compte de ce solde d'ajustement seront prévues dans le cadre de la procédure d'homologation des tarifs mentionnée aux articles R. 6325-17 à R. 6325-22 du code des transports ou à l'occasion de la conclusion d'un nouveau contrat de régulation économique conformément aux articles R. 6325-39 à R. 6325-51.

Il peut être mis fin au contrat ou procéder à sa révision dans les conditions prévues à l'article 5.2.

3.2.2.2. Ajustement du plafond tarifaire

L'Ajustement du Plafond Tarifaire (APT) permet de mettre en œuvre les facteurs d'ajustement des tarifs des Redevances mentionnés ci-dessus.

L'ajustement des tarifs relatif aux périodes tarifaires 2029 et 2030 doit s'effectuer avant 2032, conformément aux dispositions de l'APT précisées ci-dessous, au travers de :

- L'homologation tarifaire annuelle d'AMP ; ou
- Le contrat de régulation économique ultérieur liant AMP au ministre chargé de l'aviation civile.

A. Calcul de l'APT pour l'ajustement des tarifs

L'APT de la période tarifaire n est égal à la somme des facteurs d'ajustement de l'année n au titre des résultats de l'année n-2, et de l'éventuel solde résiduel de l'APT qui n'aurait pas été apuré en année n-1.

Par ailleurs, afin d'assurer la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des tarifs, les facteurs d'ajustement versés au titre de l'APT pour la période tarifaire n sont actualisés au coût moyen pondéré du capital selon des modalités précisées par le contrat. L'éventuel solde de l'APT qui n'aurait pas été apuré en année n-1 est également actualisé au coût moyen pondéré du capital.

Aéroport Marseille Provence détermine donc l'APT de la période tarifaire n, tel que :

$$APT(n) = RES_{APT}(n-1) \times (1 + k) + TRAF(n) + INV1(n) + INV2(n) + INV3(n) + EXTR(n) + QDS(n) + DD(n)$$

Où

- $RES_{APT}(n-1)$ est le solde résiduel de l'ajustement du plafond tarifaire (APT) non apuré en n-1 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $TRAF(n)$ est la somme issue de l'application du facteur d'ajustement du trafic, défini au 3.2.6.1 ;
- $INV1(n)$, $INV2(n)$ et $INV3(n)$ sont les facteurs d'ajustement des investissements définis au 3.2.6.2 ;
- $EXTR(n)$ est le facteur d'ajustement liés à l'évolution des profits résiduels des activités extra-aéronautiques, défini au 3.2.6.3 ;
- $QDS(n)$ et $DD(n)$ sont les facteurs d'ajustement de la qualité de service et du développement durable, définis au 3.2.6.4 et 3.2.6.5.

B. Ajustement des tarifs par l'apurement du solde résiduel

Le solde de l'APT de l'année n est apuré après calcul d'un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances A(n) pour la période tarifaire de l'année n.

Ce coefficient d'ajustement s'applique au taux plafond de base des tarifs des Redevances. Les modalités de calcul de ce coefficient sont définies au 3.2.4.

Afin d'éviter une évolution brusque des tarifs des Redevances, le coefficient A(n) est plafonné à +/-5%. Dans le cas où ce plafond est atteint, le solde résiduel de l'APT est reporté à l'année suivante, selon les modalités définies au 3.2.4.

Le calcul et l'apurement de l'APT s'appliquent également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032).

3.2.3 TAUX PLAFOND DE BASE D'EVOLUTION DES TARIFS DES REDEVANCES

Pour chaque période tarifaire n, le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances, P(n), est égal à :

Période tarifaire	P(n)
« 2026 »	IC(2026) - 0,18%
« 2027 »	IC(2027) - 0,18%
« 2028 »	IC(2028) - 0,18%
« 2029 »	IC(2029) - 0,18%
« 2030 »	IC(2030) - 0,18%

Où IC(n) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (ref. 001759971), calculée pour la période tarifaire n, entre la valeur de l'indice du mois de mai n-2 et celle du mois de mai n-1.

Ainsi la valeur IC(2026) est de 0,59%.

Ce taux plafond a été établi en prenant l'hypothèse que 100% des coûts directement imputables aux services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, et de sûreté, ainsi qu'aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux sont éligibles, conformément au 2° de l'article L.6328-3 du code des transports, à un financement par des recettes fiscales dédiées.

RP(n) désigne les recettes prévisionnelles des Redevances des services publics aéroportuaires après ajustement tarifaire au taux plafond en euros courants correspondant au taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n.

L'inflation prévisionnelle retenue pour la détermination de RP(n) est fixée à 1,75 % pour chacune des périodes tarifaires 2027 à 2030. Cette estimation s'appuie sur les indices des prix à la consommation harmonisés (IPCH) prévisionnels pour les années 2026 et 2027, publiés par la Banque de France en juin 2025.

Pour chaque période tarifaire comprise en 2026 et 2030, RP(n) est égal à en milliers d'euros :

n	Mai-Déc 2026	Jan-Déc 2027	Jan-Déc 2028	Jan-Déc 2029	Jan-Déc 2030
RP(n)	39 867	55 264	57 893	60 433	62 549

La première période tarifaire couvrant seulement sur huit mois, les recettes prévisionnelles de l'année 2026 ont été retenues au prorata du trafic prévisionnel de la période mai à décembre 2026.

3.2.4 COEFFICIENT D'AJUSTEMENT DES TARIFS DES REDEVANCES

Aéroport Marseille Provence détermine un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances A(n) pour chaque période tarifaire n tel que :

Pour n > 2027 :

$$A(n) = \frac{APT(n)}{RP(n) \times \frac{\prod_{i=2028}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=2027}^n (1 + IP(i))}}$$

Où :

- APT(n) est l'APT de la période tarifaire n ;
- RP(n) est le montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n, tel que défini au 3.2.3 ;
- IC(n) est l'évolution constatée en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2 ;
- IP(n) est l'inflation prévisionnelle, elle est fixée à 1,75 % pour chacune des périodes tarifaires 2027 à 2030. Cette estimation s'appuie sur les indices des prix à la consommation harmonisés (IPCH) prévisionnels pour les années 2026 et 2027, publiés par la Banque de France en juin 2025 ;
- (i) varie pour couvrir l'ensemble des années jusqu'à la période tarifaire n.

Le coefficient d'ajustement A(n) est plafonné annuellement à +/-5%. Dans le cas où cette limite est atteinte, le solde résiduel de l'APT est reporté à l'année suivante. Il est déterminé tel que :

- Si A(n) > 5%,

$$RES_{APT}(n) = APT(n) - [5\% \times RP(n) \times \frac{\prod_{i=2028}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=2027}^n (1 + IP(i))}]$$

- Si $5\% \geq A(n) \geq -5\%$,

$$RES_{APT}(n) = 0$$

- Si $-5\% > A(n)$,

$$RES_{APT}(n) = APT(n) + [5\% \times RP(n) \times \frac{\prod_{i=2028}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=2028}^n (1 + IP(i))}]$$

Où :

- $RES_{APT}(n)$ est le solde résiduel de l'APT pour l'année n ;
- $APT(n)$ est l'APT pour l'année n ;
- $RP(n)$ est le montant de recettes prévisionnelles des redevances SPA pour la période tarifaire n, tel que défini au 3.2.3 ;
- $IC(n)$ est l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (ref. 001759971), calculée pour la période tarifaire n, entre la valeur de l'indice du mois de mai n-2 et celle du mois de mai n-1 ;
- $IP(n)$ est l'inflation prévisionnelle, elle est fixée à 1,75 % pour chacune des périodes tarifaires 2027 à 2030. Cette estimation s'appuie sur les indices des prix à la consommation harmonisés (IPCH) prévisionnels pour les années 2026 et 2027, publiés par la Banque de France en juin 2025 ;
- (i) varie pour couvrir l'ensemble des années jusqu'à la période tarifaire n.

Le coefficient d'ajustement $A(n)$ s'applique dans les mêmes conditions 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 deux dernières périodes tarifaires du contrat

3.2.5 ETABLISSEMENT DE LA GRILLE TARIFAIRE

En vue de chaque période tarifaire n, Aéroport Marseille Provence établit une Grille Tarifaire des Redevances (GT) telle que :

$$RT(GT(n), T_{ref}(n)) = RT(GT(n-1), T_{ref}(n)) \times (1 + P(n)) \times \frac{1 + A(n)}{1 + A(n-1)}$$

Où, pour tout $n > 2026$:

- $T_{ref}(n)$ est la référence de trafic pour la période tarifaire n, cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatées lors de l'année civile n-2 ;
- $GT(i)$ est la Grille Tarifaire des Redevances établie pour la période tarifaire i ;
- $RT(GT(n), T_{ref}(n))$ est la recette des Redevances définies au 3.2.1, mesuré par le produit de l'application de la Grille Tarifaire des Redevances établie pour la période tarifaire i à $T_{ref}(n)$;
- $P(n)$ est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n défini au 3.2.3 ;
- $A(n)$ est le coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances pour la période n défini ci-dessus ;
- $A(2027) = 0$.

3.2.6 FACTEURS D'AJUSTEMENT DES TARIFS VERSES POUR L'APT

3.2.6.1. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction du trafic

Conformément au code des transports, le plafond d'évolution des tarifs des redevances encadrées par le CRE 2026-2030 intègre un mécanisme d'ajustement fonction de l'écart qui sera constaté entre le trafic réel et la prévision initiale.

Pour les besoins du calcul du facteur $TRAF(n)$, il est défini la quantité de trafic $QT(n)$ de la façon suivante : $QT(n) = PAX(n-2)$

Où $PAX(n-2)$ est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année $n-2$.

Le scénario de référence de trafic retenu pour le présent contrat correspond à l'évolution du trafic de passagers hors transit suivante :

	2026	2027	2028	2029	2030
Trafic passagers	11 385 238	11 641 431	11 930 649	12 163 819	12 402 362

Il est en outre défini deux séquences $QTM(n)$ et $QTm(n)$ qui correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul.

n (période d'application)	2028	2029	2030	2031	2032
<i>n-2 (période de référence)</i>	<i>Mai-Déc 2026</i>	<i>Jan-Déc 2027</i>	<i>Jan-Déc 2028</i>	<i>Jan-Déc 2029</i>	<i>Jan-Déc 2030</i>
$QTref(n)$	8 292 473	11 641 431	11 930 649	12 163 819	12 402 362
$QTM(n)$	8 458 322	11 874 259	12 169 262	12 407 095	12 650 410
$QTm(n)$	8 126 623	11 408 602	11 692 036	11 920 542	12 154 315

Le facteur d'ajustement TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'au-delà de cette plage de franchise, 50% du déficit ou 50% de l'excédent de produit prévisionnel des redevances soient intégrés à l'APT et ainsi compensés par l'ajustement des tarifs de ces Redevances.

Il est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital afin de garantir la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des Redevances, et est versé à l'APT. Les modalités de calcul du facteur d'ajustement TRAF(n) sont précisées en annexe 5 du présent contrat. La première période tarifaire couvrant seulement huit mois, $QTm(n)$, $QTM(n)$ et $QT(n)$ sont proratisés sur la base du trafic prévisionnel entre le 1^{er} mai et 31 décembre 2026.

3.2.6.2. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la réalisation du programme d'investissements

Le programme initial des grands projets du périmètre régulé est défini au I. de l'annexe 1 du présent contrat, et le programme initial des autres investissements du périmètre régulé est défini au III. de l'annexe 1 du présent contrat.

Pour le présent contrat, est considéré comme grand projet tout projet dont le coût prévisionnel est supérieur à 2 % du montant total des investissements du périmètre régulé figurant à l'annexe 1 au moment de la signature du présent contrat sous réserve que le volume cumulé des grands projets représente au moins 50% du volume total des investissements du périmètre régulé sur la durée du contrat.

Les mécanismes d'ajustement distinguent les grands projets du périmètre régulé des autres investissements du périmètre régulé.

A - Ajustement de l'APT en fonction des écarts de charges liées aux dépenses d'investissement

Le facteur d'ajustement INV1(n), qui s'applique annuellement, a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges de capital liées aux dépenses d'investissement supportées par Aéroport Marseille-Provence, en cas de baisse ou de hausse des dépenses et/ou de décalage des dépenses par rapport au programme initial des grands projets du périmètre régulé et au programme initial des autres investissements du périmètre régulé définis aux I. et III. de l'annexe 1 du présent contrat. Il couvre 100% des écarts constatés par rapport aux trajectoires prévisionnelles.

Il repose sur le calcul de la différence entre :

- La somme des amortissements et de la rémunération avant impôt au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulés, fondés sur la valeur prévisionnelle des actifs selon les programmes d'investissement initial du périmètre régulé inclus aux I. et III. de l'annexe 1 du présent contrat, et ;
- La somme des amortissements et de la rémunération avant impôt au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulée, fondés sur la valeur réelle des actifs.

Le scénario de référence retenu par le présent contrat conduit aux valeurs suivantes de charges de capital de la base d'actifs régulés (BAR) en milliers d'euros courants :

Période tarifaire (n)	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence (n-2)	Mai-déc 2026	2027	2028	2029	2030
Charges de capital BAR (n)	29 918	42 557	42 351	42 752	43 903

La première période tarifaire couvrant seulement huit mois, les charges de capital prévisionnelles et constatées utilisées dans la formule du facteur d'ajustement INV1(n) sont proratisées sur la base du trafic prévisionnel entre le 1er mai et 31 décembre 2026.

Le facteur d'ajustement INV1(n) est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital et est versé à l'APT. Les modalités de calcul du facteur INV1(n) sont précisées en annexe 7 du présent contrat.

Ce facteur d'ajustement est complété de deux facteurs d'ajustement supplémentaires sur les dépenses d'investissement qui visent à inciter Aéroport Marseille Provence à l'efficacité des coûts.

B - Procédure d'ajustement et de validation des dépenses prévisionnelles des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé

Dès que le jalon d'avant-projet détaillé d'un grand projet figurant au I. de l'annexe 1 du présent contrat est atteint, Aéroport Marseille-Provence communique au ministre chargé de l'aviation le montant du programme initial correspondant à ajuster.

À cet effet, Aéroport Marseille-Provence transmet au ministre chargé de l'aviation civile, pour validation, sur la base du calendrier prévisionnel défini au I. de l'annexe 1 du présent contrat, l'ensemble des éléments nécessaires à l'analyse du nouveau montant prévisionnel de dépenses pour chaque grand projet concerné, en particulier toutes les pièces des études d'avant-projet définitif.

Toute demande d'informations complémentaires formulée par le ministre chargé de l'aviation civile devra être traitée avec la plus grande diligence par Aéroport Marseille-Provence.

Le ministre chargé de l'aviation civile se prononce sur ces niveaux de dépenses prévisionnelles au plus tard trois mois après transmission de l'ensemble des éléments demandés et peut, le cas échéant, exiger d'Aéroport Marseille Provence une contre-expertise indépendante du coût du projet, notamment si la complexité du projet le justifie.

Sur la base de ces niveaux de dépenses prévisionnelles validés par le ministre chargé de l'aviation civile, le programme d'investissement initial des grands projets figurant au II. de l'annexe 1 du présent contrat est ajusté en vue de l'application du facteur d'ajustement INV2(n) détaillé au C- du présent article.

Dans le cas où le ministre chargé de l'aviation civile ne validerait pas le niveau de dépenses prévisionnelles transmis par AMP, les parties se réunissent sans délai afin d'examiner conjointement les hypothèses retenues et rechercher un accord sur un niveau de dépenses révisé permettant la mise en œuvre du facteur d'ajustement INV2(n).

Une fois le programme ajusté validé par le ministre chargé de l'aviation civile, le II. de l'annexe 1 du présent contrat est modifié en conséquence. Les grands projets du périmètre régulé ayant atteint le stade d'avant-projet et dont le montant de dépenses prévisionnelles a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile avant l'entrée en vigueur du présent contrat figurent dès à présent au II. de l'annexe 1 du présent contrat.

En tout état de cause, le lancement des travaux ne peut pas avoir lieu avant cette validation du ministre chargé de l'aviation civile.

C - Ajustement de l'APT en fonction des écarts de dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé

Le facteur d'ajustement INV2(n) repose sur un système de bonus/malus qui prend en compte le cas échéant une réduction ou une augmentation des dépenses par rapport au programme ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé figurant au II. de l'annexe 1 du présent contrat. Il est appliqué à la valeur actualisée nette prévisionnelle des dépenses de chacun des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé (au coût moyen pondéré du capital), pour prendre en compte le rythme de décaissement des dépenses et du versement des bonus/malus.

Les bonus/malus sont calculés et versés à l'APT pour la période tarifaire n à la suite de la mise en service d'un grand projet intervenant pendant la période tarifaire n-2.

- Pour la mise en service de chacun des grands projets, dans le cas où les dépenses d'investissement constatées sont inférieures aux dépenses prévues dans le programme ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé, un bonus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses prévues dans le programme d'investissements ajusté est versé à l'APT.
- Pour la mise en service de chacun des grands projets, dans le cas où les dépenses d'investissement constatées sont supérieures aux dépenses prévues dans le programme ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé, un malus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses prévues dans le programme d'investissements ajusté est retiré de l'APT.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement INV2(n) sont précisées en annexe 7 du présent contrat.

D - Ajustement du solde de l'APT en fonction des écarts des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé

Le facteur d'ajustement INV3(n) repose sur un système de malus en cas d'augmentation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé par rapport au programme d'investissement initial du périmètre régulé défini au III. de l'annexe 1 du présent contrat.

Le facteur d'ajustement INV3(n) s'applique dans le cas où les dépenses d'investissement correspondantes seraient supérieures au montant prévu initialement au III. de l'annexe 1 du présent contrat relative aux autres investissements du périmètre régulé. Un malus égal à 50 % de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses initialement prévus sur la période tarifaire n-2 est alors appliqué.

En période tarifaire n, dans le cas où les dépenses constatées sont inférieures aux dépenses prévues au III. de l'annexe 1 du présent contrat, il est défini, pour la période du présent contrat, un reliquat RLQ(n) correspondant à la différence entre les dépenses prévisionnelles et les dépenses constatées, pouvant être reporté sur la dépense prévisionnelle de la période tarifaire n+1 jusqu'en 2030. Le reliquat de la période tarifaire n est plafonné à hauteur de 10% de la dépense prévue de la période tarifaire n, telle que définie au III. de l'annexe 1 du présent contrat. Les modalités de calcul du reliquat RLQ(n) sont précisées en annexe 7.

Le facteur d'ajustement INV3(n) est appliqué à chaque période tarifaire n et actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement INV3(n) sont précisées en annexe 7 du présent contrat.

3.2.6.3. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de l'évolution des profits résiduels des activités extra-aéronautiques

Le facteur d'ajustement EXTR(n), qui s'applique à partir de la période tarifaire 2028 a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, l'écart entre les profits initialement prévus et les profits constatés des activités autres que celles de service public aéroportuaire sur le domaine concédé (activités dites « extra-aéronautiques »).

L'ajustement est limité aux écarts constatés des profits résiduels, c'est-à-dire des profits extra-aéronautiques au-delà d'un niveau de 30% du coût des services publics aéroportuaires.

Sous réserve des stipulations du 1.3.G- et 1.3.H- relatives aux entreprises liées, la contribution des profits des activités autres que celles de service public aéroportuaire au résultat opérationnel du périmètre régulé est définie par l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes. Cette contribution comprend l'ensemble des revenus domaniaux dus à Aéroport Marseille-Provence, en contrepartie de l'occupation du domaine concédé, par des tiers incluant les éventuelles entreprises liées à Aéroport Marseille-Provence au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique.

Pour les besoins du calcul du facteur EXTR(n), il a été défini le coût des services publics aéroportuaires CSPA(n) et les profits des activités extra-aéronautiques contributives PEA(n),

Où :

- CSPA(n) est le coût des services publics aéroportuaires sur la période allant du 1er janvier de l'année n-2 au 31 décembre n-2, à l'exception de l'année 2026 pour laquelle les coûts ont été proratisés en fonction du trafic pour tenir compte d'une application des tarifs au 01/05/2026 ;
- PEA(n) sont les profits des activités extra-aéronautiques contributives sur la période allant du 1er janvier de l'année n-2 au 31 décembre n-2 à l'exception de l'année 2026 pour laquelle les profits ont été proratisés en fonction du trafic pour tenir compte d'une application des tarifs au 01/05/2026 ;
- PRref(n) sont les profits résiduels prévisionnels des activités extra-aéronautiques contributives sur la période allant du 1er janvier de l'année n-2 au 31 décembre n-2, à l'exception de l'année 2026 pour laquelle les profits ont été proratisés en fonction du trafic pour tenir compte d'une application des tarifs au 01/05/2026.

Le scénario de référence retenu par le présent contrat conduit aux valeurs suivantes en milliers d'euros courants :

Période d'application (n)	2028	2029	2030	2031	2032
---------------------------	------	------	------	------	------

Période de référence (n-2)	Mai-Déc 2026	Jan-Déc 2027	Jan-Déc 2028	Jan-Déc 2029	Jan-Déc 2030
CSPA(n)	75 071	106 959	108 609	111 195	114 413
PEA(n)	31 454	45 686	48 832	53 044	53 377
PRref(n)	8 933	13 599	16 249	19 685	19 053

Le facteur d'ajustement EXTR(n) compense par le tarif des redevances 50% du déficit ou 50% de l'excédent des profits résiduels réels des activités aéronautiques.

Le facteur d'ajustement EXTR(n) est alors calculé de telle sorte que le déficit ou l'excédent de profits résiduels des activités extra-aéronautiques soient actualisés au coût moyen pondéré du capital et intégrés à l'APT.

Les modalités de calcul du facteur EXTR(n) et le coût des services publics aéroportuaires sont précisées en annexe 8 du présent contrat.

3.2.6.4. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la qualité de service

Le facteur d'ajustement QDS(n) repose sur un système de malus.

Pour chaque indicateur de satisfaction des passagers mentionné au 2.2.1 et pour chaque année où s'appliquent les objectifs définis au 2.2.3, il est fixé un niveau minimum de l'indicateur correspondant au niveau en deçà duquel le malus maximal est appliqué. En deçà du niveau correspondant à l'objectif, le malus varie de manière linéaire jusqu'au niveau minimum, selon les formules définies en annexe 6 du présent contrat.

Les malus associés à chacun des indicateurs de satisfaction des passagers sont les suivants :

Catégorie	Indicateurs I	Code	Malus en K€ PBm(I)
Satisfaction des passagers	Satisfaction globale des passagers au départ T1	SGD-1	40
	Satisfaction globale des passagers au départ T2	SGD-2	30
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	SCE-1	25
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	SCE-2	15
	Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	SFO	30

Pour chaque indicateur de performance opérationnelle mentionné au 2.2.1 et pour chaque année où s'appliquent les objectifs définis au 2.2.3, il est établi un niveau minimum en deçà duquel le malus maximal est appliqué. En deçà du niveau correspondant à l'objectif, le malus varie de manière linéaire jusqu'au niveau minimum, selon les formules définies en annexe 6 au présent contrat.

Le malus associé à chacun des indicateurs de performance opérationnelle est le suivant :

Catégorie	Indicateurs I	Code	Malus en K€ PBm(I)
Performance opérationnelle	Disponibilité des passerelles	DPT	45
	Disponibilité des postes 400 Hertz	DP400	45
	Taux d'avions au contact	TCA	45
	Taux de prise en charge des PHMR notifiées 36 h à l'avance	PHMR	45

Les modalités de calcul du facteur QDS(n) sont précisées en annexe 6 du présent contrat.

3.2.6.5. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction des engagements RSE de l'aéroport

Domaine	Indicateurs I	Code	Malus en K€ PBm(I)
Energie	Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)	PAE	25

Pour chaque indicateur de RSE mentionné au 2.3.1 et pour chaque année où s'appliquent les objectifs définis au 2.3.3, il est établi un niveau minimum en deçà duquel le malus maximal est appliqué. En deçà du niveau correspondant à l'objectif, le malus varie de manière linéaire jusqu'au niveau minimum, selon les formules définies en annexe 6 au présent contrat.

3.2.6.6. Taux d'évolution des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite

Le taux d'évolution prévisionnel des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite est fixé à 15,0 % pour la période tarifaire 2026.

Pour la période 2027-2030, la trajectoire prévisionnelle est la suivante :

période tarifaire :	taux d'évolution :
« 2027 »	15,0%
« 2028 »	4,00%
« 2029 »	4,00%
« 2030 »	4,00%

Cette redevance n'étant pas soumise au plafond d'évolution des tarifs, elle fera l'objet d'une homologation annuelle séparée.

3.3 POLITIQUE TARIFAIRE

3.3.1 STRUCTURE DE TARIFICATION

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts, Aéroport Marseille Provence peut proposer, dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs des redevances, une évolution de la structure des tarifs ; cette évolution fait l'objet, pour chaque période tarifaire, d'un avis de la commission consultative économique compétente dans le cadre des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du code des transports.

Dans le cadre du présent contrat, Aéroport Marseille Provence prévoit la création d'une redevance liée au nouveau service de pré-conditionnement d'air (PCA) pour les postes au contact du terminal 1. En effet, des unités de pré-conditionnement d'air (PCA) vont être déployées au fur et à mesure du changement des passerelles télescopiques. Les premières unités seront opérationnelles à compter de 2026. Ce nouveau service fera l'objet d'une redevance propre payable pour chaque avion stationné.

3.3.2 MODULATIONS DES REDEVANCES

Sur la période du présent contrat, Aéroport Marseille Provence prévoit de poursuivre son système de modulations tarifaires incitatives au développement du trafic et à la meilleure utilisation des infrastructures.

Lorsque les redevances font l'objet de modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionnées aux articles L. 6325-1, R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports et détaillées en annexe 4, ces modulations sont soumises aux limites suivantes :

- AMP permet aux compagnies aériennes de passager uniquement de bénéficier de la gratuité du stationnement entre 22h00 et 6h00 (heures locales) pour les appareils stationnant au moins six heures consécutives dans cette tranche horaire à condition que la compagnie aérienne concernée exploite au moins 5 fréquences

hebdomadaires pendant une saison aéronautique IATA. Cette modulation vise à dissuader les compagnies aériennes de décoller sur cette tranche 22h00-06h00 (heures locales).

- Les mesures incitatives pour l'ouverture de nouvelles lignes proposent un abattement sur les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, et passager sur les deux ou trois premières années d'exploitation d'une nouvelle ligne si l'offre remplit un certain nombre de critères conformément à l'article R.6325-15 du code des transports. Il doit s'agir d'une ligne régulière à destination d'un aéroport non desservi de façon régulière.
- Les mesures incitatives pour le développement du trafic aérien proposent, conformément à l'article R.6325-15 du code des transports, un abattement sur la redevance passagers pour les passagers départs supplémentaires sur une ligne existante dans le cas où des conditions de croissance de l'offre et des passagers transportés sont réunies. Les lignes déjà soumises à la mesure création de lignes sont exclues de cette mesure.
- Les mesures incitatives liées au volume d'activité proposent, conformément à l'article R. 6325-15 du code des transports, un abattement maximal de 12% sur la redevance passagers dès lors que la compagnie aérienne atteint le seuil de passagers départ défini à l'annexe 4 du présent contrat. Pour bénéficier de cette mesure, chaque compagnie aérienne doit remplir les conditions détaillées dans l'annexe 4 du présent contrat.

Afin d'assurer un suivi de l'efficacité de ces modulations tarifaires, un indicateur annuel sera fourni pour chacune d'entre elles :

- Modulation pour stationnement de nuit : le nombre total d'aéronefs (en équivalent temps plein annuel) ayant bénéficié de la mesure.
- Modulation pour création de nouvelle ligne : le nombre de lignes ouvertes (avec le total des fréquences) bénéficiaires de cette mesure, ainsi que les destinations desservies.
- Modulation pour développement de trafic aérien sur des lignes existantes : la croissance ainsi créée du trafic passagers départ du dernier exercice civil.
- Modulation en fonction du volume d'activité : le nombre total de compagnies aériennes ayant bénéficié de la mesure.

4 CONCERTATION ET COOPERATION AVEC LES CLIENTS

Afin d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, Aéroport Marseille Provence s'engage à développer le partage d'informations et la concertation avec les usagers aéronautiques de sa plate-forme, notamment dans les instances de concertation existantes.

4.1 COMMISSION CONSULTATIVE ECONOMIQUE

La commission consultative économique d'Aéroport Marseille Provence constitue l'un des lieux privilégiés d'information et de concertation entre Aéroport Marseille Provence et ses usagers aéronautiques sur le service public aéroportuaire rendu par la Société, en particulier sur la qualité de service, les investissements aéroportuaires et les tarifs des redevances. Aéroport Marseille Provence réunit la commission consultative économique au moins une fois par an pour débattre de ces questions.

En application des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du code des transports, Aéroport Marseille Provence réunit notamment la commission préalablement à chaque nouvelle période tarifaire et fait parvenir au moins quatre mois avant le début de celle-ci le dossier préparatoire aux membres de la commission.

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires relatives à la commission consultative économique, celle-ci est destinataire des éléments suivants :

En matière financière :

- Le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ; Le compte d'exploitation au titre du dernier exercice connu ;
- Le total des coûts liés relatifs aux services rendus en contrepartie des redevances mentionnées aux articles R.6325-4 à R.6325-9 du code des transports, en précisant la structure d'ensemble de ces coûts, au titre du dernier exercice connu ; Les recettes liées à ces redevances, au titre du dernier exercice connu ;
- La base d'actif se rapportant à ce même périmètre au titre du dernier exercice clos ;
- Tout financement public des installations et services auxquels se rapportent ces redevances.

En matière d'investissements :

- Un point d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat et les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour les cinq exercices suivants, comprenant une distinction entre les grands investissements et les autres investissements ;
- Une information sur l'utilisation des infrastructures et des équipements aéroportuaires au cours de la dernière période connue ;
- Le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

En matière de trafic :

- Les résultats de trafic de passagers pour la dernière année civile connue et pour les mois connus depuis le début de l'année civile suivante, en distinguant le nombre de passagers par faisceau géographique (national, Espace Schengen, autres pays d'Europe et international) ;
- Les résultats de trafic de fret et de poste transportés par avion, sur les deux mêmes périodes ;
- Les résultats de trafic en nombre de mouvements d'aéronefs sur les deux mêmes périodes ;
- Les hypothèses de trafic de passagers et de nombre de mouvements globaux pour les cinq exercices suivants (année en cours et quatre années suivantes)

En matière de qualité de service et de développement durable :

- Les résultats des mesures, agrégés par semestre et par an, pour chaque indicateur mentionné aux 2.2.1 et 2.3.1 ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;

En matière de tarifs des redevances pour services rendus :

- La liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie des redevances perçues mentionnées aux articles R. 6325-4 à R. 6325-9 du code des transports ;
- La proposition détaillée d'Aéroport Marseille Provence pour la période annuelle à venir ;
- La méthodologie utilisée pour fixer les tarifs des redevances concernées ;
- Le compte de résultat opérationnel du périmètre d'activité mentionné à l'article L. 6325-1 du code des transports au titre du dernier exercice connu ainsi que la base d'actifs régulés s'y rapportant, calculé sur l'aérodrome conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 mai 2024 ;
- Au titre de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, le bilan de financement le plus récent des missions correspondantes, en distinguant produits et charges, ainsi que les prévisions pour la période tarifaire suivante.

Dans les conditions prévues par le décret n° 2025-377 du 25 avril 2025, les informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à une compagnie aérienne par Aéroport Marseille Provence 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 sont transmis à la commission économique consultative.

4.2 SUIVI DES OPERATIONS MAJEURES D'INVESTISSEMENTS

Aéroport Marseille Provence consulte annuellement les usagers en commission consultative économique et le ministre de l'aviation civile en comité de suivi, sur les opérations d'investissements majeures.

4.3 LANCEMENT DE NOUVELLES OPERATIONS

Avant de s'engager dans un nouveau projet d'investissements pouvant affecter la période ultérieure à celle visée au présent contrat et dont le montant est supérieur à 15 % du chiffre d'affaires du périmètre régulé de la dernière période tarifaire connu, Aéroport Marseille Provence s'engage à consulter au préalable le ministre chargé de l'aviation civile via le comité de suivi défini au 5.1.2 et les usagers dans le cadre de la commission consultative économique.

5 MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

5.1 INFORMATION ET CONTROLE

5.1.1 INFORMATIONS A FOURNIR PAR AEROPORT MARSEILLE PROVENCE DANS LE CADRE DE L'HOMOLOGATION ANNUELLE DES TARIFS DES REDEVANCES (ARTICLES L. 6325-2 ET R6325 25 A R.6325 37 DU CODE DES TRANSPORTS)

Conformément à l'article R. 6325-27 du code des transports, Aéroport Marseille Provence notifie chaque année les tarifs des redevances prévues par les articles R. 6325-4 et R. 6325-9 hormis celles prévues par le troisième alinéa de ce dernier article, et, le cas échéant, leurs modulations, au ministre chargé de l'aviation civile et à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, ainsi qu'à l'Autorité de régulation des transports.

Cette notification est accompagnée de tous les éléments permettant de vérifier le respect des stipulations de ce contrat.

5.1.2 COMITE DE SUIVI

Un comité de suivi du présent contrat réunissant Aéroport Marseille Provence et la direction générale de l'aviation civile se réunit annuellement pour examiner sur la période couverte par le présent contrat l'évolution des tarifs, du trafic, du programme d'investissements, de la qualité de service ou de la maîtrise des coûts opérationnels.

Dans ce cadre, Aéroport Marseille Provence met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

Lors de chaque réunion annuelle, le comité examine également de manière détaillée les résultats relatifs à la qualité de service et les indicateurs associés pour la période considérée.

5.1.3 AUDITABILITE

Aéroport Marseille Provence s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies au ministre chargé de l'aviation civile dans le cadre de l'exécution du présent contrat ainsi que les méthodes employées pour les recueillir puissent faire l'objet à tout moment de missions d'audit diligentées par le ministre chargé de l'aviation civile. Aéroport Marseille Provence est informé des décisions d'audit du ministre chargé de l'aviation civile avec un préavis d'au moins quinze jours. Il reçoit communication des résultats obtenus.

Les audits sont effectués selon les modalités choisies par le ministre chargé de l'aviation civile et sont à sa charge.

5.1.4 NON HOMOLOGATION DES TARIFS

En cas de non-homologation, en application des articles R. 6325-25 à R. 6325-37 du code des transports, des tarifs des redevances, Aéroport Marseille Provence peut faire une nouvelle proposition sans nouvelle consultation des usagers en appliquant la procédure mentionnée à l'article R. 6325-34 du code des transports. Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'application de nouveaux tarifs et, d'autre part, l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

Aéroport Marseille Provence peut alors proposer de prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat. Dans ce cas, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'ajustement de l'évolution induite par cette situation.

5.2 REVISION OU FIN ANTICIPEE DU CONTRAT VISEES A L'ARTICLE R.6325-39 DU CODE DES TRANSPORTS

5.2.1 REVISION OU FIN ANTICIPEE DU CONTRAT EN CAS DE MODIFICATION SUBSTANTIELLE OU DE BOULEVERSEMENT DE L'ECONOMIE DU CONTRAT

A la demande d'une des parties, le ministre chargé de l'aviation civile et Aéroport Marseille Provence (AMP) se consultent dans les meilleurs délais lorsque l'économie du présent contrat est :

- (i) substantiellement modifiée dans les conditions prévues au 5.2.1.1 ci-dessous ; ou
- (ii) bouleversée en raison de circonstances exceptionnelles et imprévisibles dans les conditions prévues au 5.2.2.2 ci-dessous.

Lors de ces consultations, la partie demanderesse présente, au regard d'au moins l'une des deux circonstances détaillées ci-après, les éléments permettant de démontrer la modification substantielle ou le bouleversement de l'économie du contrat.

Dès lors que la survenance de l'une de ces circonstances est démontrée, les parties font leurs meilleurs efforts pour arrêter, dans un délai maximum de 4 mois, les modalités de révision du contrat.

- 1) Si les parties parviennent à un accord sur les termes d'un contrat révisé :
 - Aéroport Marseille Provence (AMP) convoque, les membres de la commission consultative économique de l'aérodrome au moins un mois avant la date de la réunion afin de recueillir leur avis sur le projet de contrat révisé. A l'issue de cette consultation, le ministre chargé de l'aviation civile saisit l'Autorité de régulation des transports (ART) aux fins qu'elle rende un avis conforme sur le projet de contrat révisé au regard des éléments listés au II de l'article L. 6327-3 du code des transports.
 - Les parties signent la version révisée du contrat dans les meilleurs délais à compter de la publication de l'avis conforme de l'ART et de nouveaux tarifs entrent le cas échéant en vigueur sous un mois à partir de cette signature.
- 2) Si les parties ne parviennent pas, lors des consultations, à un accord sur les termes d'un contrat révisé, ou en cas d'avis non conforme de l'ART sur le projet de contrat révisé :
 - le ministre chargé de l'aviation civile met fin au contrat de manière anticipée sans qu'aucune partie ne puisse prétendre à une indemnité ; ou
 - les parties décident, d'un commun accord, de poursuivre le contrat dans les conditions initialement prévues.

En cas de fin anticipée du contrat, les derniers tarifs homologués sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs dans les conditions des articles R. 6325-17 et suivants du code des transports. La fixation de ces nouveaux tarifs prend en compte les ajustements du APT défini au III.2.2.2 calculés à la date de fin anticipée du contrat et leur notification doit être effectuée dans les 12 mois suivant la fin anticipée du présent contrat.

5.2.1.1. Révision ou fin anticipée en cas de modification substantielle de l'équilibre économique du contrat

Les circonstances modifiant substantiellement l'équilibre économique du contrat, pour les seuls besoins de la présente clause de révision, s'entendent limitativement des deux cas suivants :

- a. Lorsqu'il est constaté, à l'issue de chaque période tarifaire à compter de celle de 2027, une variation du montant cumulé des investissements sur le périmètre régulé depuis le 1^{er} mai 2026 supérieure, en euros constants, à 20% du montant total prévisionnel pour cette période définie en annexe 1 du présent contrat;

ou

Lorsqu'il est constaté, pour l'un des grands projets d'investissements mentionnés à l'annexe 1 du présent contrat, que :

- le projet est abandonné, en tout ou partie, avant son achèvement ou
- à l'issue de chaque période tarifaire à compter de celle de 2027, les dépenses d'investissements cumulées depuis le 1^{er} mai 2026 sont inférieures, en euros constants, à 75% de celles prévisionnelles, pour cette période et ce projet, définies en annexe 1 du présent contrat.

- b. Lorsqu'il est constaté qu'une ou plusieurs mesure(s) législative(s) ou réglementaire(s) entraîne(nt), au cours de l'exécution du contrat, une variation supérieure ou égale à 40 points de base, entre :
- d'une part, le ROCE moyen pluriannuel prévisionnel 2026-2030, tel que déterminé dans le plan d'affaires initial ayant fondé le présent contrat,
 - et d'autre part, le ROCE moyen pluriannuel 2026-2030 ressortant du plan d'affaires initial corrigé des effets de la mesure législative ou réglementaire à compter de son entrée en vigueur, ces effets étant minorés de toute mesure utile susceptible d'être prise par Aéroport Marseille Provence (AMP) pour en tempérer l'impact.

Le ROCE, qui se définit comme la rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports, est apprécié au regard des articles 6, 7, 8 et 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodrômes.

A ce titre, Le ROCE correspond au rapport entre :

- le résultat opérationnel du périmètre régulé, tel que défini à l'article 7, comprenant la contribution visée à l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024, diminué de l'impôt sur les sociétés et
- la base d'actifs régulés définie à l'article 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

Le ROCE moyen pluriannuel s'entend de la moyenne des ROCE de chaque période tarifaire du contrat, pondérée par la base d'actifs régulés actualisée au coût moyen pondéré du capital.

La variation doit résulter directement et de manière certaine de la ou des mesures visées.

5.2.1.2. Révision ou fin anticipée du contrat en cas de circonstances exceptionnelles et imprévisibles se traduisant par un bouleversement de l'équilibre économique du contrat

Les circonstances exceptionnelles et imprévisibles bouleversant l'équilibre économique du contrat s'entendent limitativement et pour les seuls besoins de la présente clause de révision, des deux cas suivants :

- Lorsque pendant deux années consécutives, la quantité de trafic, mesurée par l'indicateur QT(n), a dépassé, la valeur QTMM(n) ou est restée en-deçà, de la valeur QTmm(n). Les valeurs QTMM(n) et QTmm(n) sont définies ci-dessous.

n (période tarifaire)	2028	2029	2030
n-2 (période de référence)	Mai à décembre 2026	2027	2028
QTMM(n)	9 536 344	13 387 645	13 720 246
QTmm(n)	7 048 602	9 895 216	10 141 051

- Lorsqu'un événement exceptionnel, imprévisible et indépendant d'AMP nécessite des investissements nouveaux pour les besoins de continuité du service public aéroportuaire.

5.2.2 FIN ANTICIPEE DU CONTRAT EN CAS DE NON-RESPECT DES OBLIGATIONS RELATIVES A L'INTERVENTION D'ENTREPRISES LIEES

Si Aéroport Marseille Provence (AMP) conclut un contrat ou tout acte équivalent avec une entreprise qui lui est liée au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique en méconnaissance des stipulations des articles 1.3.G- et 1.3.H-, le ministre chargé de l'aviation civile met en demeure AMP de prendre les mesures nécessaires, dans un délai de trois mois, pour y remédier. En l'absence de telles mesures ou de mesures insuffisantes, le ministre chargé de l'aviation civile peut mettre fin au présent contrat de manière anticipée sans que AMP ne puisse prétendre à une quelconque indemnité.

En outre, le ministre chargé de l'aviation civile peut, en cas de méconnaissance des stipulations des articles 1.3.G- et 1.3.H-, imposer à AMP une contribution particulière des profits des activités confiées à l'entreprise liée au résultat opérationnel du périmètre régulé d'AMP. Cette contribution particulière peut couvrir jusqu'à 150% des profits de l'entreprise liée ayant échappé à la contribution prévue à l'article 1.3.G-. Ces profits sont évalués sur la durée du contrat avec l'entreprise liée.

5.2.3 FIN ANTICIPEE DU CONTRAT PAR ACCORD DES PARTIES

En dehors des cas prévus au 5.2.1 et 5.2.2, il peut être mis fin au contrat de manière anticipée à tout moment par accord entre les parties, sans ouvrir droit à aucune indemnité pour les parties. Les derniers tarifs homologués sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs dans les conditions des article R.6325-17 et suivants du code des transports. La fixation de ces nouveaux tarifs prend en compte les ajustements de l'APT, défini au 3.2.2.2, calculés à la date de fin anticipée du contrat et leur notification doit être effectuée dans les 12 mois suivant la fin anticipée du présent contrat.

6 DISPOSITIONS DIVERSES

6.1 SANCTIONS

Dans le cas de l'application par Aéroport Marseille Provence de tarifs de redevances non homologués en vertu des articles R. 6325-25 à R. 6325-38 du code des transports, la société est passible d'une sanction administrative prononcée par l'Autorité de régulation des transports en application de l'article L. 1264-7 du code des transports et dans les conditions définies dans ce même code.

6.2 PREPARATION DU CONTRAT SUIVANT

Les Parties conviennent de l'intérêt de préparer un contrat de régulation économique pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat. Aéroport Marseille Provence s'engage à publier au plus tard le 1er mars 2030 le dossier de consultation relatif à ce deuxième contrat. Dès la publication du dossier, Aéroport Marseille Provence sollicite l'avis de la commission consultative économique.

Ces engagements valent également, le cas échéant avec des délais différents, en cas de fin anticipée du présent contrat.

6.3 TRANSMISSION DE NOTIFICATIONS

La notification prévue à l'article V.1.1 est adressée aux adresses suivantes :

Direction générale de l'aviation civile / Direction du transport aérien
50, rue Henry Farman
75720 Paris Cedex 15

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes
59, boulevard Vincent-Auriol
75703 Paris Cedex 13.

Autorité de régulation des transports
11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon
CS 30054
75675 Paris Cedex 14

6.4 PUBLICITE

En application de l'article R. 6325-50 du code des transports, le présent contrat est rendu public par Aéroport Marseille Provence dès sa conclusion.

Paris, le

Pour le ministre des transports
et par délégation

Le président du directoire
Aéroport Marseille Provence

7 ANNEXES

Annexe 1

Programme d'investissements d'Aéroport Marseille Provence sur la période du contrat

Les montants de la présente annexe sont exprimés en milliers d'euros constants -2025 HT.

TYPOLOGIE PROJET	PROJETS D'INVESTISSEMENTS - SPA/NSPA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL 2026-2030
GRANDS PROJETS total SPA/NSPA	Modernisation du T2	580	960	3 470	3 350	16 390	22 690	46 860
	Remplacement des passerelles et équipement en PCA	1 030	9 330	7 370	570	520	260	18 050
	Electrification des zones appaux	400	2 680	640	-	-	130	3 450
	Electrification des postes au large	-	-	-	50	150	4 000	4 200
	Plan de rénovation des infras aéro - taxiways et aires avions	620	900	11 700	4 880	9 930	11 410	38 820
	Aménagement aires avions zone sud est (ex BASC)	1 230	2 720	-	-	-	-	2 720
	Sous-total Grands Projets	3 860	16 590	23 180	8 850	26 990	38 490	114 100
AMELIORATION SERVICE CLIENT	Digitalisation du parcours passager - RITA	950	440	440	380	420	-	1 680
	Amélioration expérience client - installations terminales	5 920	3 900	3 800	-	-	-	7 700
	Car Rental Center	-	-	-	200	5 300	22 000	27 500
	JO 2030	-	-	-	100	1 600	300	2 000
	Aménagements opérateurs frêt	-	800	3 720	150	2 000	830	7 500
	Création de parcs auto	13 300	6 820	-	-	-	-	6 820
	Autres opérations service client	3 320	3 620	1 090	820	1 610	1 870	9 010
	Sous-total Amélioration service client	23 490	15 580	9 050	1 650	10 930	25 000	62 210
DECARBONATION	Parcs photovoltaïques des parcs à étage	700	1 230	-	-	-	-	1 230
	Bornes de recharge véhicules électriques	10	200	770	600	600	600	2 770
	Autosuffisance énergétique PV : autoconsommation	-	-	480	1 200	320	-	2 000
	Accessibilité terrestre Aéroport -liaison par câble /Funitel	-	-	500	5 300	2 000	1 000	8 800
	Décarbonation scope 1	-	50	200	1 660	800	900	3 610
	Autres opérations décarbonation	-	-	-	-	-	-	-
	Sous-total Décarbonation	710	1 480	1 950	8 760	3 720	2 500	18 410
MAINTENANCE	Amélioration éclairage aires avions	3 400	1 670	500	-	-	-	2 170
	Réfection piste 1 et 2	-	-	-	-	200	600	800
	Centre de Commandement Opérationnel - APOC	4 540	300	-	-	-	-	300
	Courants forts - capacité réseau AMP	-	230	2 550	2 550	700	700	6 730
	Migration système Vidéo sur réseau IP	50	430	200	150	200	200	1 180
	Traitement eaux pluviales	350	2 030	750	-	-	-	2 780
	Réseau Aduction Eau Potable	30	1 530	570	1 150	-	-	3 250
	Sinistre centrale GE	20	660	4 320	3 150	800	-	8 930
	Autres opérations maintenance	11 350	11 090	10 930	8 970	7 330	7 480	45 800
	Sous-total Maintenance	19 740	17 940	19 820	15 970	9 230	8 980	71 940
TOTAL CAISSE AMENAGEE		47 800	51 590	54 000	35 230	50 870	74 970	266 660
Investissements non régulés sûreté		360	1 860	3 300	7 490	7 240	1 700	21 590
TOTAL HORS CAISSE AMENAGEE		360	1 860	3 300	7 490	7 240	1 700	21 590
TOTAL AMP		48 160	53 450	57 300	42 720	58 110	76 670	288 250

I. Programme initial des grands projets du périmètre régulé (montants exprimés en milliers d'euros constants)

TYPOLOGIE PROJET	PROJETS D'INVESTISSEMENTS - SPA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL 2026-2030
GRANDS PROJETS	Modernisation du T2	490	800	2 900	2 800	13 710	18 980	39 190
	Remplacement des passerelles et équipement en PCA	1 030	9 330	7 370	570	520	260	18 050
	Electrification des zones appaux	400	2 680	640	-	-	130	3 450
	Electrification des postes au large	-	-	-	50	150	4 000	4 200
	Plan de rénovation des infras aéro - taxiways et aires avions	620	900	11 700	4 880	9 930	11 410	38 820
	Aménagement aires avions zone sud est (ex BASC)	1 230	2 720	-	-	-	-	2 720
	Sous-total Grands Projets	3 770	16 430	22 610	8 300	24 310	34 780	106 430

II. Programme ajusté des grands projets du périmètre régulé validé par le ministre chargé de l'aviation civile au jalon d'avant-projet détaillé (montants exprimés en milliers d'euros constants)

Dans les conditions fixées à l'article 3.2.6.2 du présent contrat, les montants de dépenses prévisionnelles du programme initial peuvent être ajustés dès l'entrée en vigueur du présent contrat.

PROJETS D'INVESTISSEMENTS	COUT PREVISIONNEL K€	DATE APD PREVISIONNELLE	COUT APD VALIDE K€	DATE APD PROJETS VALIDES
Modernisation du Terminal 2	100 000	T4 2027		
Remplacement des passerelles et PCA		-	19 075	12/2025
Electrification des zones appareils		-	5 564	11/2025
Electrification des postes au large	5 000	T2 2027		
Aménagement aires avions zone sud est		-	3 650	Projet en cours
Plan de rénovation des infras aéro				
Sous-projet : Balisage D6 et réfection chaussées	2 560	T1 2026		
Sous projet : C1-C2 D1-D2	11 000	T2 2026		
Sous projet : C5-C6	15 609	T2 2026		
Sous projet : E2-E9	4 000	T2 2029		
Sous projet : voie Alpha	18 500	T1 2029		
Sous projet : réfection F3	7 500	T3 2029		
Sous projet : réfection F7	4 400	T3 2029		

III. Programme initial des autres investissements du périmètre régulé (montants exprimés en milliers d'euros constants)

TYPLOGIE PROJET	PROJETS D'INVESTISSEMENTS - SPA	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL 2026-2030
AMELIORATION SERVICE CLIENT	Digitalisation du parcours passager - RITA	810	380	380	320	360	-	1 440
	Amélioration expérience client - installations terminales JO 2030	3 300	3 330	3 240	-	-	-	6 570
	Autres opérations service client	-	-	-	90	1 360	260	1 710
		2 320	2 530	750	570	1 120	1 300	6 270
	Sous-total Amélioration service client	6 430	6 240	4 370	980	2 840	1 560	15 990
DECARBONATION	Autosuffisance énergétique PV : autoconsommation	-	-	250	640	170	-	1 060
	Accessibilité terrestre Aéroport -liaison par câble /Funitel	-	-	300	3 180	1 200	600	5 280
	Décarbonation scope 1	-	30	110	880	420	480	1 920
	Sous-total Décarbonation	-	30	660	4 700	1 790	1 080	8 260
MAINTENANCE	Amélioration éclairage aires avions	3 400	1 670	500	-	-	-	2 170
	Réfection piste 1 et piste 2	-	-	-	-	200	600	800
	Centre de Commandement Opérationnel - APOC	3 220	210	-	-	-	-	210
	Courants forts - capacité réseau AMP	-	120	1 340	1 340	370	370	3 540
	Migration système Vidéo sur réseau IP	30	280	130	100	130	130	770
	Traitement eaux pluviales	230	1 310	480	-	-	-	1 790
	Réseau Aduction Eau Potable	20	990	370	740	-	-	2 100
	Sinistre centrale GE	10	350	2 290	1 670	420	-	4 730
	Autres opérations maintenance	7 170	6 590	6 100	5 650	4 620	4 710	27 670
	Sous-total Maintenance	14 080	11 520	11 210	9 500	5 740	5 810	43 780
TOTAL AUTRES INVESTISSEMENTS SPA		20 510	17 790	16 240	15 180	10 370	8 450	68 030

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite ci-dessous :

$$IC_n = 0.3 \frac{BT01_n}{BT01_{2025}} + 0.4 \frac{TP01_n}{TP01_{2025}} + 0.15 \frac{CPF_n}{CPF_{2025}} + 0.15 \frac{ING_n}{ING_{2025}}$$

Où

- BT01 est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'INSEE - valeur de mai de l'année n
- TP01 est l'index général Travaux Publics tout corps d'état publié par l'INSEE - valeur de mai de l'année n
- CPF est l'indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français – CPF 33.20 publié par l'INSEE - valeur de mai de l'année n
- ING est l'index ingénierie technique publié par l'INSEE - valeur de mai de l'année n

Annexe 2

Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service et de développement durable

Satisfaction des passagers

Indicateurs N°1 et N°2 : Satisfaction globale des passagers au départ du T1 (SGD-1) et du T2 (SGD-T2)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer la satisfaction globale des passagers tout au long du circuit départ de l'aéroport sur les terminaux 1 et 2

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les notes de satisfaction globale des passagers au départ correspondent aux enquêtes du programme ASQ de l'ACI.

Ces enquêtes sont réalisées par un organisme extérieur, mandaté par Aéroport Marseille Provence, de façon trimestrielle auprès des passagers en salle d'embarquement.

Pour chaque trimestre, un échantillon de 1 000 passagers à interroger est défini par l'ACI selon un couple compagnie aérienne/destination afin d'être représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Cette enquête est réalisée par le biais d'un questionnaire sur tablette.

La question posée est : « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport ... Satisfaction globale ».

Et les réponses possibles sont :

- Excellent (5/5)
- Très bon (4/5)
- Bon (3/5)
- Passable (2/5)
- Mauvais (1/5)
- Pas utilisé / non concerné

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul des indicateurs SGD-1 et SGD-T2 est réalisé sur la base des notes ASQ de la question Q10 « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport ... Satisfaction globale » extraites chaque trimestre de la plateforme. Les notes sont pondérées en fonction du type de trafic (national ou international) afin d'assurer la représentativité du trafic de l'aéroport.

Indicateurs N° 3 et N° 4 : Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement (SCE-1/SCE-2)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer le confort des salles d'embarquement du point de vue des passagers au départ de l'aéroport sur les terminaux 1 et 2

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les notes de satisfaction globale des passagers au départ correspondent aux enquêtes du programme ASQ de l'ACI.

Ces enquêtes sont réalisées par un organisme extérieur de façon trimestrielle auprès des passagers en salle d'embarquement.

Pour chaque trimestre, un échantillon de 1 000 passagers à interroger est défini par l'ACI selon un couple compagnie/destination afin d'être représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Cette enquête est réalisée par le biais d'un questionnaire sur tablette.

La question posée est : « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Confort des salles d'embarquement ».

Et les réponses possibles sont :

- Excellent (5/5)
- Très bon (4/5)
- Bon (3/5)
- Passable (2/5)
- Mauvais (1/5)

Pas utilisé / non concerné

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul des indicateurs SCE-1 et SCE-2 est réalisé sur la base des notes ASQ de la question « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Confort des salles d'embarquement » extraites chaque trimestre de la plateforme. Les notes sont pondérées en fonction du type de trafic (national ou international) afin d'assurer la représentativité du trafic de l'aéroport.

Indicateur N°5 : Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport (SFO)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer les temps de transit des passagers dans l'aéroport.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les notes de satisfaction globale des passagers au départ correspondent aux enquêtes du programme ASQ de l'ACI.

Ces enquêtes sont réalisées par un organisme extérieur de façon trimestrielle auprès des passagers en salle d'embarquement.

Pour chaque trimestre, un échantillon de 1 000 passagers à interroger est défini par l'ACI selon un couple compagnie aérienne/destination afin d'être représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Cette enquête est réalisée par le biais d'un questionnaire sur tablette.

La question posée est : « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Facilité à s'orienter dans l'aéroport ».

Et les réponses possibles sont :

- Excellent (5/5)
- Très bon (4/5)
- Bon (3/5)
- Passable (2/5)
- Mauvais (1/5)
- Pas utilisé / non concerné

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur SFO est réalisé sur la base des notes ASQ de la question « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Facilité à s'orienter dans l'aéroport » extraites chaque trimestre de la plateforme. Les notes sont pondérées en fonction du type de trafic (national ou international) afin d'assurer la représentativité du trafic de l'aéroport.

Performance opérationnelle

Indicateur N°6 : Disponibilité des passerelles télescopiques (DPT)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer le taux de disponibilité des passerelles du terminal 1 pour les compagnies aériennes.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées à partir de relevés effectués par les techniciens de maintenance depuis l'outil GMAO de l'AMP.

Cet indicateur de disponibilité sera suivi mensuellement.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$DPT = Moyenne \left(\frac{\text{Temps effectif de fonctionnement passerelles}}{\text{Temps théorique d'utilisation passerelles}} \right) \times 100$$

Avec :

- Un temps théorique d'utilisation comptabilisé de 05h à 23h soit 18 heures ; et
- Un temps effectif de fonctionnement correspondant au temps théorique d'utilisation minoré des temps de dysfonctionnements et d'arrêts

Sont exclus :

- Les temps relatifs aux opérations de maintenance préventive ;
- Les arrêts causés par des dégradations volontaires, mauvaises utilisations ou un sinistre ; et
- Les arrêts programmés liés à des opérations de rénovation ou amélioration.

Indicateur N°7 : Disponibilité des postes 400 Hertz (DP400)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer le taux de disponibilité des postes 400 Hertz du Terminal 1 et Terminal 2 pour les compagnies aériennes.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées à partir de relevés effectués par les techniciens de maintenance depuis l'outil GMAO de l'AMP.

Cet indicateur de disponibilité sera suivi mensuellement.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$DP400 = Moyenne \left(\frac{\text{Temps effectif de fonctionnement postes 400 Hertz}}{\text{Temps théorique d'utilisation postes 400 Hertz}} \right) \times 100$$

Avec :

- Un temps théorique d'utilisation comptabilisé de 05h à 23h soit 18 heures ; et
- Un temps effectif de fonctionnement correspondant au temps théorique d'utilisation minoré des temps de dysfonctionnements et d'arrêts.

Sont exclus :

- Les temps relatifs aux opérations de maintenance préventive (convertisseurs et trappes) ;
- Les arrêts causés par des dégradations volontaires, mauvaises utilisations ou un sinistre ;
- Les arrêts programmés liés à des opérations de rénovation ou amélioration ; et
- Les arrêts d'un équipement disposant d'une redondance (poste double ou trappe adjacente).

Indicateur N°8 : Taux d'avions au contact (TAC)

1. Objectif de l'indicateur

Maintenir un taux d'avions au contact malgré la période intense de travaux (Terminal 1 et Terminal 2).

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les avions commerciaux sont considérés « au contact » s'ils sont accessibles via les passerelles télescopiques ou à pied depuis le terminal directement (distance de moins de 75m de la salle d'embarquement).

Les mesures du nombre de mouvements passagers traités au contact et du nombre total de mouvements passager sont effectuées tout au long de l'année et l'indicateur est calculé une fois par an.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TAC = \frac{\text{Mouvements passagers traités au contact}}{\text{Total des mouvements passagers}} \times 100$$

Dans le cas d'une touchée mixte (arrivée au contact, départ au large ou inversement), il est décompté un mouvement passager traité au contact sur les deux mouvements.

La valeur de l'indicateur TAC utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur la période tarifaire de référence « n-2 ».

Indicateur N°9 : Taux de prise en charge des passagers à mobilité réduite notifiés 36h à l'avance par les compagnies (PHMR)

1. Objectif de l'indicateur

Cet indicateur mesure le taux de prise en charge des passagers handicapés ou à mobilité réduite (PHMR) notifiés par les compagnies aériennes 36 heures à l'avance. Il concerne le DL 19 relatif à l'embarquement et au débarquement des PHMR.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Le nombre de PHMR traitées ainsi que le nombre de PHMR notifiés à l'avance sont enregistrés par le prestataire d'assistance PHMR. Le déclaratif renseigné est transmis à AMP qui réalise le calcul de l'indicateur sur une base mensuelle.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$PHMR = \frac{\text{Nombre de PHMR notifiés pris en charge}}{\text{Nombre de PHMR notifiés}} \times 100$$

Développement durable

Indicateur N° 10 : Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)

1. Objectif de l'indicateur

Suivre la part de la consommation totale d'électricité produite par les installations photovoltaïques de l'aéroport visant à servir les besoins d'AMP.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Indicateur basé sur les données issues des compteurs électriques installés au niveau des installations photovoltaïques (PV) des parkings P3 et P4 et de l'ensemble des compteurs électriques suivant la consommation totale de l'aéroport. De cette consommation totale sont soustraites les consommations électriques des clients AMP et celles relatives au 400 Hz, afin d'obtenir la consommation électrique propre d'AMP.

Fréquence : mensuelle

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$PAE = \frac{\text{Total de l'électricité produite via PV réinjectée dans le réseau AMP}}{\text{Total de l'électricité consommée par AMP}} \times 100$$

La valeur de l'indicateur PAE utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur la période tarifaire de référence « n-2 ».

Indicateurs avec obligations de suivi

Indicateur N° 11 : Satisfaction globale des usagers (SGU)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer la satisfaction des usagers de la plateforme.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les usagers de la plateforme sont les partenaires d'AMP sur la plateforme, une enquête de satisfaction leur est transmise par voie électronique une fois par an.

L'enquête interroge systématiquement les compagnies aériennes et assistants en escale présents sur la plateforme ainsi que la Police aux Frontières. Les autres partenaires (autres services compétents de l'Etat, commerces, sous-traitants, hôtels, loueurs, opérateurs fret) sont interrogés selon un roulement sur un cycle de 3 ans.

Environ une cinquantaine d'usagers sont interrogés chaque année parmi les 150 présents sur la plateforme.

Le questionnaire comprend une partie avec des questions communes et une partie dédiée aux compagnies aériennes et assistants en escale.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Cet indicateur se base sur les résultats de l'enquête de satisfaction à la question spécifique « Satisfaction globale » dont les réponses possibles sont :

- Très satisfait
- Satisfait
- Peu satisfait
- Insatisfait
- Très insatisfait

L'indicateur représente en pourcentage le cumul des réponses « Très satisfait » et « Satisfait ».

Indicateur N°12 : Densité dans les Terminaux 1 et 2 (DEN-t1/t2)

1. Objectif de l'indicateur

Limiter la saturation des terminaux et suivre l'impact des travaux réalisés sur la densité de passagers dans les deux terminaux par zone.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Pour chaque année n et pour chacun des terminaux (T1 et T2) sera déterminée la 30^{ième} heure la plus chargée de l'année passée n-1 pour les passagers « départ » et pour les passagers « arrivée ».

Pour chacun des terminaux, 3 zones seront analysées :

- Zone enregistrement + Hall départ
- Salles d'embarquement + circulations + zone Go-to-gate
- Salle de livraison bagages

Les surfaces considérées sont les surfaces utiles pour chaque zone, présentées ci-dessous. Un plan sera réalisé par AMP afin de préciser les surfaces utiles et sera mis à jour en fonction des évolutions des zones.

	Zone enregistrement et halls publics	Salles d'embarquement	Salle de livraison bagages
Terminal 1	7 529 m ²	14 900m ² (salles d'embarquement, attente et circulation, hors go-to-gate)	7 521 m ² (yc couloirs circulation)
Terminal 2	1 718,87 m ²	4 927,25 m ² (salles de pré-embarquement et circulation jetée)	1 349,03 m ²

Pour les zones situées dans le circuit départ (enregistrement et salles d'embarquement), la 30^{ième} heure considérée sera associée à la pointe départ.

Pour les zones situées dans le circuit arrivée (salle de livraison bagages), la 30^{ième} heure considérée sera associée à la pointe arrivée.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Pour chacune des zones et chaque terminal (T1/T2) le calcul de l'indicateur de densité sera le suivant :

$$DEN\ t1/t2 = \frac{30^{ième}\ heure}{Surface\ zone\ considérée}$$

A partir de l'indicateur de densité et par rapport aux seuils de référence ci-dessous, AMP communique mensuellement le nombre de jours de dépassement afin d'apprécier le niveau de saturation de chaque aéroport.

Seuils de référence :

Densité pax/m ²		Seuil 2025 retenu (base 2024)	2026	2027	2028	2039	2030
Terminal 1	Zone d'enregistrement (Z1)	0,21	0,22	0,23	0,25	0,27	0,28
	Salle d'embarquement (Z2)	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,13
	Salle de livraison bagages (Z3)	0,18	0,18	0,19	0,19	0,19	0,20
Terminal 2	Zone d'enregistrement	0,66	0,69	0,71	0,74	0,76	0,78
	Salle d'embarquement	0,22	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26
	Salle de livraison bagages	0,84	0,85	0,87	0,89	0,91	0,92

Indicateur N°13 : Taux de disponibilité du tri bagages (TD-TRI)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer le taux de disponibilité du tri bagages du Terminal 1.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées à partir de relevés effectués par les techniciens de maintenance depuis l'outil GMAO de l'AMP.

Cet indicateur de disponibilité sera suivi mensuellement.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TD - TRI = \left(\frac{\text{Temps effectif de fonctionnement tri bagages } T1}{\text{Temps théorique d'utilisation tri bagages } T1} \right) \times 100$$

Avec :

- Un temps théorique d'utilisation comptabilisé de 05h à 23h soit 18 heures ; et
- Un temps effectif de fonctionnement correspondant au temps théorique d'utilisation minoré des temps de dysfonctionnements et d'arrêts. Les temps d'arrêts du BHS seront pris en compte pour tout arrêt des enregistrements (arrêt partiel ou total) des banques d'enregistrement supérieur à 10 minutes

Sont exclus :

- Les temps relatifs aux opérations de maintenance préventive
- Les arrêts causés par des dégradations volontaires, mauvaises utilisations (bagages non convoyables ou hors format), détection incendie ou un sinistre
- Les arrêts programmés liés à des opérations de rénovation ou amélioration
- Les arrêts d'un équipement disposant d'une redondance (EDS, trieurs, carrousels...)

Indicateur N°14 : Taux de bagages mal aiguillés T1 (TBMA-1)

1. Objectif de l'indicateur

Améliorer le taux de bagages mal aiguillés dans le Terminal 1

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

Le système de tri bagages de l'aéroport est basé sur un trieur « crossbelt » (à tapis indépendant).

Chaque bagage enregistré se voit attribuer une sortie de tri (carrousel) de destination en fonction de la destination du vol et du plan d'allocation des vols déterminé par l'exploitation (une sortie de tri est associée à chaque vol).

Les bagages ont donc pour destination de sortie du système un carrousel Départ (carrousel 1 à 5).

En cas de problème de traitement, le bagage est envoyé vers une sortie de tri « rebut ».

Les causes d'envoi du bagage vers cette sortie de tri sont les suivantes :

- Impossibilité de décharger deux fois sur la chute prévue
- Vol clôturé
- Pas de vol alloué
- Bagage sans étiquette
- Purge pilotée

Les assistants en escale des compagnies aériennes doivent donc passer devant cette sortie « rebut » pour récupérer les bagages du vol à embarquer qui y seraient sortis.

Les mesures sont réalisées à partir de relevés effectués par les techniciens de maintenance depuis un outil tiers.

Cet indicateur de disponibilité sera suivi mensuellement.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$TBMA - 1 = \left(\frac{\text{Nombre de bagages sortis sur la chute "rebut" T1}}{\text{Nombre bagages traités par le système T1}} \right) \times 100$$

Indicateur N°15 : Pourcentage de personnes utilisant les transports en commun pour venir à l'aéroport (PTC)

1. Objectif de l'indicateur

Suivre la trajectoire d'augmentation du nombre de personnes utilisant les transports en commun pour accéder à l'aéroport (fréquentation globale).

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

- Indicateur basé sur les données de fréquentation communiquées par les autorités organisatrices de la mobilité (métropole et région) et exploitant de lignes (SLO)
- Fréquence : mensuelle

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$PTC = \left(\frac{\text{Fréquentation des lignes TC}}{\text{Nombre total de passagers}} \right) \times 100$$

Indicateur N° 16 : Suivi des émissions scopes 1 et 2 (tCO2) (ECO2)

1. Objectif de l'indicateur

Suivre les émissions de GES Scope 1 et 2 de façon annuelle et s'assurer de l'atteinte de l'objectif Net zero inscrit dans le plan stratégique Amplitude 30 d'AMP. Cet objectif prévoit une réduction de -90% des émissions de GES par rapport à 2013, soit des émissions résiduelles ne devant pas dépasser 600 tCO2 en 2030.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

- Le Scope 1 est défini par les émissions directes d'AMP provenant des installations fixes ou mobiles situées à l'intérieur du périmètre organisationnel. Les principaux postes du Scope 1 concernant la consommation de gaz naturel de la centrale de production thermo-frigorifique d'AMP, les consommations de carburant de la flotte de véhicules et d'engins de piste, les consommations de fioul des groupes électrogènes ainsi que les émissions fugitives de gaz frigorigènes.
- Le Scope 2 correspond aux émissions indirectes d'AMP associées à la production d'électricité.
- Fréquence : annuelle dans le cadre de la réalisation du bilan GES

3. Modalités de calcul de l'indicateur

- Produit de la donnée d'activité (donnée physique quantifiant les activités, par exemple la consommation de gaz naturel) et d'un facteur d'émission associé (coefficient qui permet de convertir une donnée d'activité en émissions de CO2)
- Les émissions du Scope 2 sont calculées selon la méthodologie market-based du GHG Protocol.

Indicateur N°17 : Equipement du T1 en PCA (EPCA)

1. Objectif de l'indicateur

Suivre le déploiement des installations permettant aux compagnies aériennes de couper leur moteur auxiliaire de puissance (APU) et ainsi de décarboner leurs activités au sol.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

- Indicateur basé sur le nombre d'unités d'air pré-conditionné (PCA) mises en service (indexé sur le rythme de changement de passerelles au T1)
- Fréquence : mensuelle ou trimestrielle

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Nombre de PCA mises en service au Terminal 1

Indicateur N° 18 : Evolution de consommation des clients de la station carburant de l'aéroport (ECC)

1. Objectif de l'indicateur

Cet indicateur vise à suivre l'évolution de la consommation des clients en lien avec les ambitions des assistants en escale en matière d'électrification de leur flotte. Celui-ci est aligné avec le projet d'aménagement d'aires de recharges pour les appareils électriques. Il tient compte également des autres clients consommateurs de gazole non-routier (GNR) de la plateforme, pour lesquels il n'existe pas à l'heure actuelle d'engagement spécifique.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

- Cet indicateur se base sur les volumes de GNR facturés aux clients de la station carburant de l'aéroport. Les principaux clients de cette station sont les entreprises d'assistance en escale et d'avitaillement.
- L'analyse des variations d'une année sur l'autre est effectuée à périmètre constant (ex. les données d'une entreprise choisissant de ne plus utiliser la station d'AMP pour son avitaillement ne seront pas utilisées pour comparer les résultats avec ceux de l'année suivante).
- Fréquence : annuelle

3. Modalités de calcul de l'indicateur

Nombre de litres de carburants consommés à la station AMP

Indicateur N° 19 : Pourcentage de déchets valorisés (PDV)

1. Objectif de l'indicateur

Suivre le pourcentage de déchets émis sur la plateforme par AMP et ses partenaires et inciter au recyclage ou au réemploi des déchets.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

- La gestion des déchets produits sur la plateforme est déléguée à la société Suez, qui suit et communique à AMP de façon mensuelle les volumes de déchets produits sur l'aéroport par type de déchets, ainsi que le taux de valorisation.
- Fréquence : annuelle

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$PDV = \left(\frac{Qté\ déchets\ valorisés\ annuel}{Qté\ déchets\ générés\ annuel} \right) \times 100$$

La quantité de déchets est exprimée en tonne.

Indicateur N°20 : Gestion de l'eau par passager (I) (GE)

1. Objectif de l'indicateur

Suivre la consommation d'eau qui doit, in fine, diminuer dans une logique de sobriété des usages en eau.

2. Modalité et fréquence de mesure de l'indicateur

- Cet indicateur se base sur les données relevées à partir des compteurs d'eau répartis sur la plateforme, mesurant les consommations relatives au réseau d'eau potable, celles relatives aux espaces verts et enfin celles du réseau d'incendie.
- Fréquence : annuelle

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$GE = \left(\frac{\text{Total des m3 d'eau consommés}}{\text{Nombre de passagers}} \right)$$

Annexe 3

Grille des redevances à la date de signature du contrat

Redevance d'atterrissage

0-2 tonnes	
Atterrissage	14,64 €
Forfait atterrissage + balisage + stationnement	84,42 €
Frais de recouvrement (Pour facture différée, due au non-respect du paiement avant décollage)	15,24 €
2 à 6 tonnes	
Atterrissage	14,64 €
Forfait atterrissage + balisage + stationnement	84,42 €
Frais de recouvrement (Pour facture différée, due au non-respect du paiement avant décollage)	15,24 €
Plus de 6 tonnes	
6 à 13 tonnes	14,64 €
14 à 25 tonnes	$14,64 + 1,362 \times (T-13)$ €
26 à 75 tonnes	$30,98 + 2,724 \times (T-25)$ €
Plus de 75 tonnes	$167,18 + 4,085 \times (T-75)$ €

Le forfait « atterrissage + balisage + stationnement » correspond à la somme d'un atterrissage d'un appareil de 6 tonnes, de 50 % d'un balisage et de 40 % de la redevance de stationnement applicable à un appareil de 6 tonnes stationnant 16 heures sur une aire au contact de jour et 8 heures sur une aire au contact de nuit.

En application de l'arrêté du 8 septembre 2021, le taux de redevance d'atterrissage est soumis à un coefficient de modulation variant avec le type de chaque appareil et la plage horaire.

Les coefficients de modulation applicables en fonction du groupe acoustique de l'appareil et de la plage horaire sont décrits ci-dessous :

	Coefficient		
	Jour (de 6h à 18h)	Soir (de 18h à 22h)	Nuit (de 22h à 6h)
Groupe 1	1,940	2,130	2,910
Groupe 2	1,200	1,500	1,800
Groupe 3	1,000	1,250	1,500
Groupe 4	0,850	1,063	1,275
Groupe 5 et 6	0,685	0,856	1,027

Redevance de balisage

Cette redevance est due par tout aéronef qui effectue un envol ou atterrissage sur l'aéroport lorsque le balisage a été allumé de nuit ou par mauvaise visibilité de jour, soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage. Le tarif est identique quel que soit le régime du vol.

Trafic National, Européen et International

Par mouvement	73,90 €
---------------	---------

Redevance de stationnement

Cette redevance est due pour tout aéronef stationnant sur les aires, elle est calculée par tonne et par heure. La masse à considérer est la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil. Toute heure commencée est due. Une franchise de 45 minutes est appliquée sur les aires au contact et d'une heure sur les aires au large. En revanche, aucun délai de franchise n'est prévu pour les aires de stationnement à usage restreint.

Les aires de stationnement situées dans la zone ouest (zone des hangars Fourès et Boussiron), ainsi que celles dénommées aires Z1-Z2, sont classées comme des aires à usage restreint.

Stationnement (+6T)	Jours (06 h/ 22h)	Nuit (06 h/ 22h)
Aire au contact	0,64 €	0,43 €
Aire au large	0,55 €	0,38 €
Aire à usage restreint	0,38 €	0,38 €

Stationnement (-6T)	
Stationnement (par jour)	32,76 €
Forfait jour suivant	32,76 €

Le forfait de stationnement -6T correspond à 40% de la redevance de stationnement applicable à un appareil de 6 tonnes stationnant 16 heures sur une aire au contact de jour et 8 heures sur une aire au contact de nuit.

Redevance passagers

La redevance est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers, et ce pour tous passagers au départ, à l'exception de ceux embarquant à bord d'un appareil d'une masse maximale au décollage inférieure à 6 tonnes non exploités à des fins commerciales.

Tarif par passager départ

Terminal 1		Terminal 2	
Schengen (*)	Non Schengen (**)	Schengen	Non Schengen
6,87 €	11,43 €	2,93 €	4,36 €

(*) Y compris Islande, Norvège et Suisse

(**) Y compris DROM

Redevance pour personnes handicapées ou à mobilité réduite (PHMR)

Cette redevance est due pour assistance aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite :

Tarif par passager départ

Compagnies dont le taux de notification préalable est \geq à 65%	0,70 €
Compagnies dont le taux de notification préalable est \leq à 65%	0,77 €

Période de référence du taux : 1er octobre N-2 au 30 septembre N-1 pour un trafic applicable au 1er avril N

Utilisation de passerelles

L'utilisation est facturée par passerelle et par ¼ heure indivisible. Application d'une franchise d'¼ d'heure à chaque utilisation, d'une heure sur la dernière utilisation par jour des avions basés, plafond de facturation de 6 ¼ heure maximum.

Utilisation passerelle par ¼ heure indivisible	13,02 €
--	---------

Distribution du 400 Hertz

Usage fréquent (>25 prises par quinzaine)	23,52 €
Usage occasionnel	35,28 €

Redevance PCA (pré-conditionnement d'air)

Utilisation de la PCA/mouvement	50,00 €

Redevance de carburant

(Par m ³)	
Carburants moteurs à pistons	4,33 €
Carburants réacteurs	3,19 €
Carburants vols d'entrainements	2,00 €

Annexe 4

Modulations tarifaires

En application des articles R6325-14 à R6325-16 du code des transports, et afin d'optimiser ses installations existantes, l'aéroport de Marseille Provence souhaite encourager les compagnies aériennes déjà présentes ainsi que les compagnies aériennes nouvellement implantées à ouvrir de nouvelles destinations, et/ou à accroître leur trafic, et/ou à stationner la nuit leurs avions sur ses aires de parking. Les mesures proposées ci-après sont ouvertes à toute compagnie aérienne, et seront appliquées sous réserve de respect des critères d'attribution précisés ci-après.

Aménagement de la redevance de stationnement de nuit

Principe

Sous réserve du respect de l'ensemble des conditions énumérées ci-après, il est accordé aux compagnies aériennes la gratuité du stationnement compris entre 22h00 et 6h00 (heures locales) aux appareils stationnant au moins six heures consécutives dans cette tranche horaire.

Conditions d'application

- Cette mesure n'est applicable qu'à la seule activité de transport de passagers.
- Pour en bénéficier, la compagnie aérienne devra exploiter au moins 5 fréquences hebdomadaires pendant au moins une saison aéronautique (« IATA »)
- Dans tous les cas, une demande comportant notamment le détail des fréquences programmées devra au préalable avoir été formalisée par la compagnie aérienne auprès des services d'AMP
- En cas de non-respect des conditions ci-dessus, la compagnie aérienne perd le bénéfice de la mesure et se voit facturer les sommes ayant bénéficié de l'exonération.

Incitation à la création de nouvelles lignes

Principe

En cas de création par une compagnie aérienne d'une liaison répondant à l'ensemble des conditions énumérées ci-après, cette ligne bénéficie, sur demande préalable de la compagnie, d'un abattement limité dans le temps et dégressif, qui s'applique sur les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement et de passager pour les liaisons passagers et sur les redevances d'atterrissage, de balisage, et de stationnement pour les vols cargo.

La durée d'application de ces remises est limitée à deux ans ou trois ans, selon le schéma suivant :

Distance	Postes	1ère année d'exploitation	2ème année d'exploitation	3ème année d'exploitation
< 3,400 km	Atterrissage	60%	40%	-
	Balisage	60%	40%	-
	Stationnement	60%	40%	-
	Passager	60%	40%	-
> 3,400 km	Atterrissage	60%	40%	20%
	Balisage	60%	40%	20%
	Stationnement	60%	40%	20%
	Passager	60%	40%	20%

L'application de ces remises est garantie et réservée pour une ouverture de ligne entre le 01/04/2025 et le 31/03/2026

Conditions d'application

Pour bénéficier de ces abattements, la "nouvelle ligne" doit répondre à l'ensemble des conditions ci-dessous :

- La nouvelle ligne doit être exploitée en « vol régulier » au sens du code des transports (article D.6332-18).
- La nouvelle ligne doit être exploitée au moins une fois par semaine pendant un minimum de quatre mois consécutifs.
- La nouvelle ligne doit être exploitée à destination d'un aéroport non desservi de façon régulière au moment de la création de la ligne.

- La nouvelle ligne doit être exploitée à destination d'un aéroport distant d'au moins 50 km d'un aéroport déjà desservi ou dont la zone de chalandise est substantiellement différente de celle d'un aéroport déjà desservi (temps d'accès en voiture entre les 2 aéroports visés au moins supérieur à 45 minutes).
- La nouvelle ligne ne doit pas avoir été exploitée au cours des vingt-quatre mois précédents par la compagnie elle-même, une de ses filiales, une compagnie aérienne appartenant au même groupe ou liée par des accords commerciaux (notamment franchise, partage de code sur ladite destination, ...).
- En cas d'arrêt saisonnier, le processus incitatif dégressif se poursuit au moment de la reprise de la ligne comme si elle n'avait jamais été suspendue : la période d'interruption est incluse dans la période d'abattement.
- Plus généralement, le début de la période d'abattement est fixé au premier jour de l'exploitation de la nouvelle ligne. La dégressivité s'opère aux dates anniversaires de ce démarrage.
- En adéquation avec la politique RSE d'Aéroport Marseille Provence, les lignes domestiques pour lesquelles une solution alternative à l'offre aérienne en moins de 2 heures et 30 minutes de temps de trajet existe ne sont pas éligibles à cette mesure.

Pendant la période au cours de laquelle une compagnie aérienne bénéficie, pour l'exploitation d'une destination donnée, des réductions ci-dessus, si une ou plusieurs autres entreprises décidaient d'exploiter une liaison vers cette même destination, cette ou ces dernières bénéficieraient de la même mesure dans la limite du calendrier défini pour la première entreprise.

Par ailleurs, si une ou plusieurs compagnies aériennes décidaient d'exploiter une liaison vers cette même destination sur une période non couverte par les opérations de la première compagnie (par exemple : mise en place d'opérations sur la saison hiver tandis que la première entreprise n'exploite la ligne que de manière estivale), ces entreprises bénéficieraient de l'abattement sur la période jusque-là non couverte par les opérations de la première entreprise.

En cas d'ouverture de ligne "multi-tronçons" reliant l'Aéroport Marseille Provence à une destination qui ne serait pas commercialisée au départ de Marseille ou serait déjà reliée à Marseille, l'abattement prévu est minoré de moitié si une escale intervient entre l'Aéroport Marseille Provence et la nouvelle destination. Cependant, si l'Aéroport Marseille Provence est relié en direct avec une escale en amont ou en aval, la totalité de l'abattement est appliqué.

> Exemple 1 : Dans le cas de l'ouverture d'une ligne Marseille / Lyon / New York, l'abattement prévu est minoré de moitié.

> Exemple 2 : Dans le cas de l'ouverture d'une ligne Marseille / Réunion / Maurice, l'abattement prévu est minoré de moitié (étant entendu que la destination Réunion est déjà opérée au départ de l'aéroport).

> Exemple 3 : Dans le cas de l'ouverture d'une ligne Paris / Marseille / Dzaoudzi ou Marseille / Dzaoudzi / Réunion, la totalité de l'abattement est appliqué.

En cas de non-respect des conditions ci-dessus durant les deux premières années d'exploitation, la compagnie aérienne perd le bénéfice de la mesure et se voit facturer les redevances ayant bénéficié de l'exonération.

Incitation au développement du trafic sur lignes existantes

Principe

La modulation tarifaire pour développement de trafic sur une ligne existante est applicable sur une durée de cinq ans maximum. Cette modulation concerne le développement de trafic réalisé en année N (année du 01/04/N au 31/03/N+1) par une compagnie aérienne régulière d'ores et déjà cliente de l'aéroport Marseille Provence en année N-1. Sous réserve du respect des conditions d'application énumérées ci-après, la compagnie aérienne bénéficie d'un avoir calculé sur la base d'un abattement de 40% sur la redevance passager par passager départ supplémentaire enregistré en année N (par rapport à l'année N-1)

- Assiette de calcul du développement de trafic : nombre de passagers départ transportés par la compagnie aérienne sur l'ensemble de ses destinations.
- Déclencheurs : hausse de l'offre siège et du trafic passagers départ.

Le montant annuel de cette mesure incitative est valorisé puis attribué à la compagnie aérienne dans le mois suivant la fin de la période annuelle écoulée. Les périodes annuelles d'octroi de cette mesure démarreront le 1er avril de chaque année. Ainsi, le montant calculé par période annuelle se fera comme suit : trafic local départ en année N comparé au trafic local départ en année N-1, multiplié par le pourcentage d'abattement de 40% sur la redevance passager annuelle.

Conditions d'application

Pour bénéficier de cette modulation tarifaire, la compagnie aérienne régulière devra répondre à l'ensemble des conditions ci-dessous :

- Augmentation de l'offre sièges constatée en année N par rapport à l'année N-1 de plus de 5%.
- Augmentation du trafic passager en année N par rapport à N-2.
- La compagnie a transporté un seuil minimal annuel de 10 000 passagers départ en année N.

En cas de fusion/acquisition de compagnies aériennes, la croissance du trafic est naturellement calculée sur la somme des trafics des compagnies concernées. Il en va de même dans le cas de reprise de lignes d'une société par une autre au sein d'un même groupe.

Attention : Est exclu de cette mesure le trafic bénéficiant de la modulation pour ouverture de nouvelle ligne. Ainsi, le calcul du montant de la modulation se fera déduction faite du trafic sur de nouvelles destinations qu'une même compagnie aérienne pourrait mettre en place au départ de l'AMP.

Modulation de la redevance passager en fonction du volume d'activité

Principe

La redevance passager est assortie d'une modulation calculée par exploitant d'aéronef en fonction du volume de passagers au départ traité en année N (année du 01/04/N au 31/03/N+1).

Les conditions d'éligibilité sont cumulatives. Pour bénéficier de cette mesure, les compagnies aériennes doivent remplir un certain nombre de critères. Notamment, sur la période concernée :

- Le trafic passager au départ d'AMP est supérieur à 89 000
- Le trafic total de l'année N est supérieur à 95% du trafic N-1
- Le trafic total de l'année N est supérieur à 90% du trafic maximum au cours des 3 dernières années
- Justifier de 2 ans d'exploitation de vols au départ/arrivée de l'Aéroport Marseille-Provence

N s'entend comme l'année tarifaire du 1er avril N-1 au 31 mars N.

Le pourcentage de modulation applicable est celui correspondant au trafic départ atteint au cours de l'année tarifaire, mesuré tous faisceaux confondus et s'applique à compter du premier passager.

Seuils de passagers au départ :

SEUIL DE PAX DEPART - % modulation en fonction du volume						
89 000	100 000	125 000	150 000	200 000	225 000	250 000
0,50%	0,54%	0,62%	0,70%	0,86%	0,94%	1,02%
275 000	300 000	325 000	350 000	375 000	400 000	500 000
1,10%	1,18%	1,26%	1,34%	1,42%	1,50%	2,67%
600 000	700 000	800 000	900 000	1 000 000	1 100 000	1 200 000
3,83%	5,00%	6,17%	7,33%	8,50%	9,67%	10,83%
= ou >1 300 000						
12,00%						

Annexe 5

Modalités de calcul du facteur trafic

Le facteur trafic mentionné au 3.2.5.1 se calcule de la manière suivante :

$$\text{TRAF}_{2026} = 0$$

$$\text{TRAF}_{2027} = 0$$

- Si $Q_{Tm_{n-2}} \leq Q_{T_{n-2}} \leq Q_{TM_{n-2}}$ où $n > 2027$, alors $\text{TRAF}_n = 0$;
- Si $Q_{T_{n-2}} > Q_{TM_{n-2}}$, alors $\text{TRAF}_n = \left(-50\% \times \frac{Q_{T_{n-2}} - Q_{TM_{n-2}}}{Q_{Tref_{n-2}}} \right) \times RC (n - 2) \times (1 + k)^2$;
- Si $Q_{T_{n-2}} < Q_{Tm_{n-2}}$, alors $\text{TRAF}_n = \left(50\% \times \frac{Q_{Tm_{n-2}} - Q_{T_{n-2}}}{Q_{Tref_{n-2}}} \right) \times RC (n - 2) \times (1 + k)^2$.

Où :

- Q_{T_n} est le trafic constaté à l'année n ;
- Q_{Tref_n} est le trafic de référence à l'année n ;
- Q_{TM_n} est le trafic maximum de la zone de franchise à l'année n ;
- Q_{Tm_n} est le trafic minimum de la zone de franchise à l'année n ;
- RC est le montant des recettes constatées des redevances sur la période tarifaire $n-2$.

Le facteur TRAF s'applique à la grille tarifaire en année n , se calcule en année $n-1$ sur la base des données de l'année $n-2$.

Annexe 6

Modalités de calcul du facteur QDS

Les niveaux d'objectifs et les niveaux minima et maxima des indicateurs QDS et DD mentionnées au 2.2.1 et au 2.3.1 sont les suivants :

Période tarifaire		2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence n		Mai-déc26	Jan-déc27	Jan-déc28	Jan-déc29	Jan-déc30
Indicateurs satisfaction des passagers						
Satisfaction globale des passagers au départ T1	Objectif(l,n)	3,91	3,92	3,93	3,94	3,95
	m(l,n)	3,87	3,88	3,89	3,90	3,91
Satisfaction globale des passagers au départ T2	Objectif(l,n)	3,41	3,41	3,31	3,31	3,31
	m(l,n)	3,38	3,38	3,28	3,28	3,28
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	Objectif(l,n)	3,66	3,67	3,68	3,69	3,70
	m(l,n)	3,62	3,63	3,64	3,65	3,66
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	Objectif(l,n)	2,89	2,89	2,79	2,79	2,79
	m(l,n)	2,86	2,86	2,76	2,76	2,76
Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	Objectif(l,n)	3,72	3,72	3,62	3,62	3,62
	m(l,n)	3,68	3,68	3,58	3,58	3,58
Indicateurs performance opérationnelle (en %)						
Disponibilité des passerelles	Objectif(l,n)	98,20	98,50	98,80	99,20	99,20
	m(l,n)	97,20	97,50	97,80	98,20	98,20
Disponibilité des postes 400 Hertz	Objectif(l,n)	98,20	98,50	98,50	98,80	98,80
	m(l,n)	97,20	97,50	97,50	97,80	97,80
Taux d'avions au contact	Objectif(l,n)	80,00	80,00	88,00	88,00	88,00
	m(l,n)	79,00	79,00	87,00	87,00	87,00
Taux de prise en charge des PHMR notifiés 36 heures à l'avance	Objectif(l,n)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
	m(l,n)	98,00	98,00	98,00	98,00	98,00
Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)	Objectif(l,n)	18,00	21,00	26,00	30,00	35,00
	m(l,n)	17,00	20,00	25,00	29,00	34,00

L'incitation financière se calcule sur la base d'un système de malus.

Pour chaque indicateur I, il est défini un niveau objectif (Objectif AMP, abrégé en Objectif(I) ci-après) en dessous duquel un malus est appliqué avec une progression linéaire, jusqu'à un niveau maximal de malus lorsque l'indicateur atteint une valeur notée m(I).

Le mécanisme d'ajustement est le suivant :

Pour chaque indicateur « I » et pour chaque période tarifaire « n » sur la période du présent contrat :

- I(n) désigne la valeur de l'indicateur correspondant ;
- PBm(I) désigne le malus relatif à l'indicateur « I », tel que défini au 3.2.6.4 et 3.2.6.5 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- N_0 correspond à l'année initiale du contrat, soit 2026 ;
- BM(I,n) est le malus calculé suivant le processus ci-dessous.

- Si $l(n) < m(l,n)$:

$$BM(I,n) = PBm(I) \times (1 + k)^{n-N_0}$$

- Si $m(l,n) \leq l(n) \leq \text{Objectif}(l,n)$:

$$BM(I,n) = PBm(I) \times \frac{l(n) - \text{Objectif}(I,n)}{m(I,n) - \text{Objectif}(I,n)} \times (1 + k)^{n-N_0}$$

La valeur de QDS et DD pour la période tarifaire « n » se définit donc comme la somme des malus de chaque indicateur, calculée au titre de la qualité de service et du développement durable lors de la période tarifaire de référence « n-2 » :

$$QDS(n) + DD(n) = \sum_{l=1}^{10} BM(I, n - 2)$$

Annexe 7

Modalités de calcul des facteurs d'ajustement « INV »

Facteur « INV1 »

Le facteur d'ajustement INV1(n) mentionné au 3.2.6.2.a de la période tarifaire n a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges liées aux dépenses d'investissement supportées par Aéroport de Marseille Provence, en cas de baisse ou de hausse et/ou de décalage des dépenses d'investissement par rapport aux trajectoires prévisionnelles.

La valeur prévisionnelle des actifs est fondée sur le programme d'investissements initial inclus au 1) et 3) de l'annexe 1 du présent contrat. Le facteur d'ajustement INV1(n) s'applique annuellement à toute la base d'actifs régulée (BAR).

Pour chaque période tarifaire, INV1(n) est calculé par :

$$INV1(n) = (Charges\ de\ capital_{BAR\ constatée\ en\ année\ n-2} - Charges\ de\ capital_{BAR\ prévisionnelle\ en\ année\ n-2}) \times (1 + k)^2$$

Où :

- les charges de capital sont égales à la somme des amortissements et de la rémunération avant impôt de la base d'actifs régulée au coût moyen pondéré du capital ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

Les montants présentés au A du 3.2.6.2 sont exprimés en euros courants. Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice d'IPCH publié par l'INSEE (ref. 001759971).

Facteur « INV 2 »

Le facteur d'ajustement INV2(n) mentionné au 3.2.6.2.b de la période tarifaire n a pour objet d'intégrer un bonus/malus à l'APT en cas d'écart constaté sur le programme d'investissement ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, lors de la mise en service de chacun des grands projets. Les dépenses associées à ce jalon et déjà connues au moment de la signature du contrat sont présentées au 2) de l'annexe 1 du présent contrat.

Pour tout grand projet du périmètre régulé, dont le coût prévisionnel au jalon d'avant-projet détaillé a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile conformément aux dispositions du 3.2.5.3-b, et dont la mise en service était prévue en année n, et réceptionné(e) en année n-2 :

$$INV2(n) = 50\% \times \left(1 - \left(\frac{DTC(n-2)}{DTP(n-2)} \right) \right) \times \sum_i (DP(i) * (1 + k)^{m+2-i})$$

Où :

- DTC(n-2) correspond aux dépenses totales constatées exprimées en euros constants à la mise en service ;
- DTP(n-2) correspond aux dépenses totales prévues pour le projet, inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- DP(i) correspond aux dépenses prévisionnelles en période tarifaire i, inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

Facteur « INV 3 »

Le facteur d'ajustement INV3(n) mentionné au 3.2.6.2.c de la période tarifaire n a pour objet d'intégrer malus à l'APT en cas d'écart constaté sur le programme initial des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé prévu au 3) de l'annexe 1 du présent contrat, en incluant un report possible d'un exercice à l'autre limité à 10% des dépenses prévisionnelles.

Pour les dépenses d'investissement de l'année n-2, incluses dans le périmètre des autres investissements du périmètre régulé définis au 3) de l'annexe 1 du présent contrat, pour chaque période tarifaire n le facteur INV3(n) est égal à :

– Si $DC(n-2) \leq DP(n-2) + RLQ(n-3)$:

$$RLQ(n-2) = \min \left((DP(n-2) + RLQ(n-3)) - DC(n-2) ; 10\% \times DP(n-2) \right) ;$$

$$INV3(n) = 0.$$

– Si $DC(n-2) > DP(n-2) + RLQ(n-3)$:

$$RLQ(n-2) = 0.$$

$$INV3(n) = -50\% \times (DC(n-2) - (DP(n-2) + RLQ(n-3))) \times (1+k)^2.$$

Où :

- DC(n-2) et DP(n-2) correspondent respectivement aux dépenses constatées et aux dépenses prévues dans le programme initial des autres dépenses d'investissements du périmètre régulé pour chaque période tarifaire « n-2 », exprimées en euros constants (cf. facteur « INV1 ») ;
- RLQ(n-2) correspond au reliquat des dépenses prévisionnelles relatives aux autres investissements du périmètre régulé définis au 3) de l'annexe 1 du présent contrat et non engagées au titre de la période tarifaire n-2 ;
- $RLQ(2025) = 0$;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

Annexe 8

Modalités de calcul du facteur EXTR

Le facteur d'ajustement « EXTR » mentionné au 3.2.6.3 est défini de la façon suivante :

$$EXTR(n) = -50 \% \times (VC(n-2) - VP(n-2)) \times (1+k)^2$$

Avec,

$$- \text{ Si } PEA_{const}(n-2) \geq 30\% \times (CSPA_{prev}(n-2)),$$

$$VC(n-2) = PEA_{const}(n-2) - 30\% \times (CSPA_{prev}(n-2))$$

$$- \text{ Sinon, } VC(n-2) = 0$$

Et,

$$VP(n-2) = PEA_{prev}(n-2) - 30\% \times (CSPA_{prev}(n-2))$$

Où :

- VC(n-2) et VP(n-2) sont respectivement les profits résiduels constatés et prévisionnels des activités extra aéronautiques contributives au périmètre régulé au titre de la période tarifaire (n-2) ;
- PEAcons(n-2) et PEAprev(n-2) sont respectivement les résultats opérationnels, avant application de l'impôt sur les sociétés et après rémunération au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs, constatés et prévisionnels des activités extra-aéronautiques contributives au périmètre régulé au titre de la période tarifaire (n-2) ;
- CSPAPrev(n-2) correspond au coût des services publics aéroportuaires prévisionnel au titre de la période tarifaire (n-2) ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

	2026 mai-déc	2027	2028	2029	2030
OPEX	41 864	59 709	61 620	63 704	65 477
DAP	20 050	28 476	28 439	28 531	28 804
REM DU K avant IS	13 157	18 774	18 550	18 960	20 132
COUTS DU SPA	75 071	106 959	108 609	111 195	114 413

Annexe 9

METHODOLOGIE RELATIVE A L'ALLOCATION DES ACTIFS, DES CHARGES ET DES PRODUITS

STRUCTURE DU MODELE ANALYTIQUE

La comptabilité analytique est organisée en différents objets d'imputation (dans lesquels sont enregistrés les produits et les charges et les actifs dès leur comptabilisation.

Les Centres d'activité = services rendus

Les prestations fournies par AMP aux différents usagers et donnant lieu à la perception de redevances sont matérialisés par des Centres d'activité. Le Centre d'activité est donc l'objet du modèle analytique associé aux services rendus.

Parmi les activités sont distinguées les différents services rendus aéronautiques (atterrissage, stationnement, passager...) mais aussi les services relatifs au périmètre non régulé contributif et au périmètre non régulé non contributif. Ceci permet de séparer les périmètres.

Dans chaque activité sont enregistrées les recettes liées à l'activité en question ainsi que les dépenses relatives à l'activité. Ceci permet de déterminer la marge et le taux de couverture.

- Liste des principaux Centres d'activité

PERIMETRE REGULE	PERIMETRE NON REGULE CONTRIBUTIF	PERIMETRE NON REGULE NON CONTRIBUTIF
CCS1012 Activité Atterrissage CCS1013 Activité Balisage CCS1014 Activité Stat CCS1015 Activité Passerelle CCS1016 Activité Pax T1 CCS1017 Activité Pax T2 CCS1018 Activité PHMR CCS1028 Activité 400 hertz CCS1022 Activité Domanial Term 1 CCS1023 Activité Domanial Term 2 CCS102x Activité Domaniale SPA CCS1011 Activité Badge	CCS3012 Activité Gare Routière CCS3014 Activité Pkg Horaire CCS302x Activité Charges locatives CCS303x Activité Domaniale non SPA contributive CCS3043 Activité Exploit Comm T1 CCS3044 Activité Exploit Comm T2 CCS3045 Activité Exploit Comm Aut CCS305x Activité Salons et produits divers	CCS2011 Activité T2S CCS4011 Activité TNSA

Les centres d'infrastructures (CCI)

Ils correspondent aux principaux équipements ou infrastructures de l'aéroport : aérogares, parcs, réseaux, voiries...

Ces CCI contribuent à rendre un ou plusieurs services, selon leur nature.

Ces CCI sont les réceptacles de nombreuses dépenses externes (sous-traitance, achats d'énergie...) ou internes (temps passés des personnels AMP en lien avec les CCM ci-après) nécessaires à leur bon fonctionnement, AMP dispose du coût complet de chacune des infrastructures identifiées.

Par association d'une unité d'œuvre caractéristique à chaque équipement, les coûts complets du CCI sont répartis sur les activités ou autres centres de coûts utilisateurs.

- Liste des principaux CCI

PERIMETRE REGULE	PERIMETRE NON REGULE	PERIMETRE NON REGULE NON	MULTI-PERIMETRE
CCI101 Pistes et voies CCI102 Infra Balisage CCI103 Infra Aires Stationt CCI104 Infra Passerelles CCI106 Infra 400 hertz CCI202 Infra Enregistrement et bagage T1 CCI204 Infra Crews CCI206 Infra Enregistrement et bagage T2 CCI211 Infra PARAFE CCI Batiments ZCP	CCI50x Infra parcs horaires CCI506 Infra gare routière CCI60x Terrain et batiment ZCV	CCI401 Infra IFBS CCI402 Infra IFPBC CCI403 Infra CACZR CCI408 Véhicules SSLIA CCI605 Caserne BMP	CCI201 Terminal 1 CCI205 Terminal 2 CCI208 Aérogare AG CCI80x Infra et réseaux SI CCI902 Réseau Electrique CCI905 Voirie ZCV CCI90x Réseau Eau / Chaud-froid

Les centres de coûts organisationnels (CCM)

Ces centres de coûts, reflète de l'organisation des ressources humaines AMP, collectent les dépenses de type frais de personnel, frais de déplacements, outils de travail...).

Ces centres de coûts se déversent sur les infrastructures ou les activités en fonction des temps passés ou d'unités d'œuvre correspondant à l'activité du service concerné (nombre de factures, nombre d'ETP...)

Les CCM n'ayant pas de lien direct avec les activités (services support) donc pour lesquels il n'existe aucun lien de causalité évident avec les activités constituent les Frais Généraux.

LES DIFFERENTES ALLOCATIONS

Allocation des produits

Le chiffre d'affaires est directement imputé sur le centre d'activité dès la comptabilisation grâce à une association automatique entre chaque compte de produit et une activité précise. Cette automatisation garantit la fiabilité et l'exhaustivité de cette allocation.

Allocation des dépenses

Les charges d'exploitation sont affectées à un centre de coûts dès leur engagement (à chaque commande) en fonction de la destination de la dépense et dans le respect de la structure analytique décrite en amont.

Allocation des actifs

Dès que le bien est mis en service, les dotations aux amortissements liées à ces biens sont automatiquement comptabilisées sur l'objet analytique adéquat.

MECANISME DE REPARTITION

Afin de disposer des coûts complets de chaque service rendu, les coûts imputés sur les centres de coûts infrastructures (CCI) et organisationnels (CCM) sont répartis sur les activités via des cycles de répartition.

Le mécanisme des cycles de répartition, mis en œuvre dans le progiciel SAP, est organisé en cycles eux-mêmes divisés en segments.

Chaque cycle regroupe des segments plus ou moins homogènes. Chaque segment de répartition (110) permet de déverser les coûts d'un centre émetteur sur un centre ou groupe de centre récepteur.

Les cycles suivent un ordre déterminé car les calculs de déversement ne sont pas itératifs d'un cycle à l'autre :

- Un cycle « divers » qui regroupe les déversements de CC de différentes natures dont la particularité est de contribuer au fonctionnement de multiples autres CC. C'est pourquoi ils sont placés dans le premier cycle de déversement ;
- Un cycle relatif aux fluides (électricité, chaud/froid et eau) ;
- Un cycle concernant les équipements et moyens humains relatifs aux missions régaliennes associées à la T2S (Cellule exploitation sûreté AMP, CACZR, IFPBC, IFBS, BMP, véhicules SSLIA, Caserne BMP)
- Un cycle relatif aux équipements et infrastructures hors bâtiments composé de segments pour chaque infrastructure aéronautique, pour la voirie ZCV, pour les parcs autos, pour la gare routière... ;
- Un cycle pour déverser les coûts des terminaux (respectivement T1 et T2) ;
- Un cycle pour les bâtiments hors terminaux ;
- Un cycle pour les CCM hors frais généraux
- Un cycle pour les frais généraux.

Le déversement au sein d'un segment s'appuie sur une clé de répartition qui est fonction de la nature du centre de coût émetteur : surfaces pour les bâtiments, consommations pour l'énergie, temps passés pour les centres de coûts organisationnels ...

Les clés et unités d'œuvre sont propres à chaque émetteur. Elles ont été choisies pour :

- leur pertinence par rapport à la nature centre de coûts émetteur,
- la disponibilité de l'information,
- leur stabilité dans le temps qui permet de garder une permanence de méthode mais aussi de disposer de référentiels.

Les tableaux présentés en annexe A et B recensent les principales clés.

Traitement des frais généraux

Les différents postes de coûts entrant dans l'assiette de frais généraux sont des centres de coûts organisationnels

➤ Liste des CC constituant les frais généraux

Direction générale	
Secrétariat général	
Direction Financière	hors service facturation réparti au poids du CA
Direction Commerciale Marketing et services	hors Département Développement extra-aéronautique réparti sur les activités extra-aéronautiques
Direction technique, travaux et bureau d'étude	

Un pourcentage de frais généraux est calculé en rapportant le montant total des coûts affectés aux centres de coûts de frais généraux au montant total des autres charges. Ce mark up est appliqué au montant total des dépenses de chaque centre d'activité mais il est plafonné à 10% pour la T2S.

PRINCIPES GENERAUX

Auditabilité

AMP documente au mieux les règles d'allocation et de répartition.

En outre, l'outil de gestion (progiciel SAP) portant le modèle analytique permet de tracer l'ensemble des écritures de charges comme de produits.

Ainsi, un audit est diligenté chaque année auprès des Commissaires aux comptes (CAC) dans le cadre d'une mission relative aux comptes analytiques établis par AMP afin d'établir la juste réconciliation des comptes, la permanence des méthodes ... Une attestation est établie par les CAC sur la base des travaux conduits.

Enfin, comptabilité générale et comptabilité analytique s'opérant dans un même outil de gestion, la traçabilité et l'auditabilité sont tout à fait satisfaisantes.

Homogénéité et non-discrimination

Le modèle est construit sur un découpage en objets homogènes reflétant l'organisation et l'outil de travail d'AMP. Certains objets représentent les différents services rendus par le concessionnaire quand d'autres matérialisent les équipements et infrastructures mis à disposition ou encore les moyens humains mis en œuvre pour faire fonctionner le tout.

Les règles d'allocation sont identiques sur l'ensemble du modèle : chaque centre d'activité et chaque centre de coûts obéissent aux mêmes règles, à savoir affecter charges, immobilisations et produits en fonction de leur destination. Aucune différence n'est faite entre les périmètres régulés et non régulés, sauf dispositions particulières pour la Taxe de Sûreté et Sécurité (e.g. frais généraux capés à 10%), ni à l'intérieur du périmètre régulé entre SPA et autres services.

Pertinence

Le lien de causalité est le fondement majeur du modèle afin d'allouer recettes et dépenses ou d'établir des clefs d'allocation les plus pertinentes possibles.

L'allocation est déterminée en fonction de la destination de la dépense sur le centre de coûts bénéficiant de la charge engagée ou de l'actif immobilisé.

Côté produits, la granularité suffisamment précise des centres d'activité et des comptes comptables permet de lier chaque compte à une activité assurant ainsi une affectation directe, et exhaustive de chaque euro facturé.

Le modèle largement partagé au sein des équipes AMP permet d'assurer la justesse des imputations, lesquelles sont également vérifiées par les services de la DAF, garants de cette comptabilité de gestion.

Priorité à l'imputation directe

D'un point de vue mécanique, tout engagement de dépense fait l'objet d'une commande qui porte, entre autres informations, l'imputation analytique. Au sein même du progiciel de gestion, un système automatisé de validation des commandes par les services de la Direction Financière a été implémenté afin de s'assurer de la juste affectation analytique de chaque dépense.

Lorsque les dépenses sont transverses à plusieurs activités, l'allocation indirecte utilise des objets intermédiaires (centres de coûts d'infrastructure ou opérationnels) pour répartir les dépenses transverses sur les activités au plus près de la réalité opérationnelle.

L'allocation directe est privilégiée autant que possible.

Réconciliation et traçabilité

Le caractère probant de la comptabilité analytique est démontré annuellement grâce à un exercice de réconciliation entre comptabilité analytique et comptabilité générale. Cette réconciliation est auditée chaque année par les Commissaires aux Comptes.

Par ailleurs, toutes les écritures, comptables comme analytiques, étant portées par le même progiciel intégré SAP, la traçabilité est assurée. Des tests de cheminements peuvent être réalisés.

Stabilité dans le temps

AMP reste vigilant sur la permanence des méthodes utilisées. Aussi, tout en respectant le principe de pertinence, AMP favorise des objets analytiques et des règles de répartition qui ne sont pas trop soumis à aléas afin d'éviter des variations erratiques ou des modifications du modèle.

C'est un principe essentiel pour l'appropriation interne par l'encadrement : cette stabilité garantit un référentiel historique.

Sauf changement majeur dans l'organisation et les opérations ou modification substantielle d'une infrastructure, les règles applicables demeurent identiques d'une clôture à l'autre.

Lorsqu'un changement a lieu, AMP le met en évidence pour les Commissaires aux comptes qui vérifient également cet aspect lors de leur mission de certification annuelle.

Transparence

AMP présente déjà à l'Autorité de Régulation des Transports, dans ses dossiers de demande d'homologation, des informations sur la structure analytique et les principales règles d'allocation.

Tout comme pour la construction de son modèle, AMP s'attache à ce que la présentation de la structure et des règles soit la plus complète et fidèle possible mais reste compréhensible et lisible tout en y consacrant le temps et les ressources proportionnés.

Tableau A : Principaux centres de coûts d'infrastructure avec allocation directe

Centre de coûts	Activité liée	Description analytique	Périmètre régulé	Périmètre non régulé contributif	Périmètre non régulé non contributif
CCI101 Pistes et taxiway	Atterrissage	Les coûts de la piste et des taxiways sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts d'entretien réparation, fauchage - impôts et taxes (CET, Foncier) - coûts de main d'œuvre et engins appartenant à AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM)	100%		
CCI102 Balisage	Balisage	Les coûts du balisage sont composés principalement de : - amortissements & rémunération du capital - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts d'entretien-réparation, maintenance - coûts du réseau électrique (déversement CCI902)	100%		
CCI103 Aires de stationnement	Stat	Les coûts des aires de stationnement sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - impôts et taxes - coûts d'entretien réparation, études externalisés - coûts de main d'œuvre et engins appartenant à AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts du réseau électrique (déversement CCI902)	100%		
CCI104 Passerelles	Passerelle	Les coûts des passerelles sont composés principalement de : - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts d'entretien-réparation, maintenance - amortissements et rémunération du capital	100%		
CCI106 400 Hertz	400 hertz	Les coûts du 400Htz sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts du réseau électrique (déversement CCI902) - coûts d'entretien-réparation, maintenance	100%		
CCI202 Banques enregistrement T1+bagages au départ	Pax Term 1	Les coûts sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts d'entretien-réparation, maintenance - coûts du réseau électrique (déversement CCI902) - coûts du téléaffichage (déversement CCI301)	100%		
CCI206 Banques enregistrement T2+bagages au départ	Pax Term 2	Les coûts sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts d'entretien-réparation, maintenance	100%		
CCI401à408 et 605 Infrastructures T2S (IFPBC, IFBS, CAC, Caserne, Véhicules BMP...)	T2S	Les coûts sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - Entretien-réparation, maintenance - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) A noter : un grande partie des coûts de la T2S est liée à la sous-traitance qui est affectée directement sur les activités : affectation directe de la dépense.			100%
CCI502-505 Parcs autos	Pkg Horaire	Les coûts des parcs autos sont composés principalement de : - factures énergie - amortissements et rémunération du capital - coûts liés à la voirie (déversement du CCI905) - impôts et taxes - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts d'entretien réparation - coûts liés au réseau électrique (déversement du CCI902) - coûts des infra et réseaux informatiques (déversement des CCI80x)		100%	
CCI506 Gare routière	Gare Routière	Les coûts sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts liés à la voirie (déversement du CCI905) - sous-traitance et nettoyage - impôts et taxes - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM)		100%	

Tableau B : Principaux centres de coûts d'infrastructure avec allocation indirecte

Centre de coûts	Description analytique	Inducteurs	Unité d'œuvre	Méthodologie de détermination de la clé	périmètre régulé	périmètre non régulé contributif	périmètre non régulé non contributif	multi-périmètre
CCI204 Crews	Les coûts sont composés principalement de : - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts d'entretien-réparation, maintenance - sous-traitance - amortissements et rémunération du capital	nombre de postes Crews	%	comptage	100%			
CCI211 PARAFE	Les coûts sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts d'entretien-réparation, maintenance - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM)	nombre de Parafe	%	comptage	100%			
CCI201 TERMINAL 1	Les coûts du T1 sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts liés aux fluides : électricité, TFE, eau (déversement des CCI902, CCI903 et CCI904) - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts de nettoyage - impôts et taxes - sous-traitance (sécurité en aérogare) - coûts liés à la voirie (déversement du CCI905)	surfaces	m²	Au prorata des surfaces des principales fonctions assurées (accueil des passagers, enregistrement des bagages, espaces commerciaux et de restauration, services de douanes et police) Voir onglet répartition Terminaux	79%	19%	2%	
CCI205 Terminal 2	Les coûts du T2 sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - coûts liés aux fluides : électricité, TFE, eau (déversement des CCI902, CCI903 et CCI904) - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - coûts de nettoyage - impôts et taxes - sous-traitance (sécurité en aérogare) - coûts liés à la voirie (déversement du CCI905)	surfaces	m²	Au prorata des surfaces des principales fonctions assurées (accueil des passagers, enregistrement des bagages, espaces commerciaux et de restauration, services de douanes et police) Voir onglet répartition Terminaux	84%	16%		
CCI905 voirie Publique	Les coûts de la voirie publique sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - sous-traitance (espaces verts, nettoyage) - impôts et taxes - coûts d'entretien réparation - coûts de l'eau (réseau et conso via déversement du CCI904) - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM)	Surface des parcelles desservies	m²	au prorata des m² des bâtiments desservis				100%
CCI902 réseau électrique	Les coûts du réseau électrique sont composés principalement de : - factures énergie - amortissements et rémunération du capital - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - impôts et taxes - coûts d'entretien réparation	consommations et valeur des immobilisations		la clé varie en fonction de la consommation globale et des parts relatives de consommations Prorata des consommations lorsque la mesure existe (conso clients, éclairages aires avions, 400htz, T2, aérogare AG, parcs horaires hors super eco, voirie non aéro) => soit +/- 50% de la conso) et au prorata de la valeur des immobilisations (base de calcul des amortissements) pour les infra/équipements n'ayant pas leur propre compteur				100%
CCI903 réseau TFE	Les coûts sont composés principalement de : - amortissements et rémunération du capital - achats fluide (chaud/froid) - coûts d'électricité (déversement du CCI902) - coûts d'entretien réparation - coûts de main d'œuvre des équipes AMP imputés de façon indirecte (déversement des CCM) - impôts et taxes	production	MW/h	La production est relevée par bâtiment. La partie client étant facturée au m² le prorata alloué aux CCS associés est calculé sur les surfaces.				100%

