

PROJET DE CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE

ENTRE

L'ÉTAT

ET

AÉROPORT TOULOUSE - BLAGNAC

2026 – 2030

VERSION DU 15 JANVIER 2026

Table des matières

Préambule	4
Titre I : Objet et champ d'application du contrat	6
I.1 Objet du contrat	6
I.2 Durée du contrat	6
I.3 Périmètre régulé	6
Titre II : Investissements et qualité de service	9
II.1 Investissements	9
II.2 Qualité de service	10
II.2.1 Liste des indicateurs de qualité de service	10
II.2.2 Définition et mesure des indicateurs de qualité de service	11
II.2.3 Objectifs de qualité de service	11
Titre III : Tarification	12
III.1 Définition des périodes tarifaires	12
III.2 Conditions d'évolution des tarifs des redevances	12
III.2.1 Redevances soumises au contrat	12
III.2.2 Principes d'évolution des tarifs des Redevances	13
III.2.3 Taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances	15
III.2.4 Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances	15
III.2.5 Facteurs d'ajustement des tarifs versés au CAT	17
III.2.6 Taux d'évolution des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite	22
III.3 Politique tarifaire	22
III.3.1 Structure de tarification	22
III.3.2 Modulations des redevances	23
Titre IV : Concertation avec les usagers	24
IV.1 Commission consultative économique	24
IV.2 Suivi des grands projets d'investissements	25
IV.3 Lancement de nouvelles opérations	25
Titre V : Modalités d'exécution du contrat	26
V.1 Information et contrôle	26
V.1.1 Informations à fournir par Aéroport Toulouse-Blagnac dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs des redevances (articles L. 6325-2 et R6325-25 à R.6325-37 du code des transports)	26
V.1.2 Comité de suivi	26
V.1.3 Auditabilité	26
V.1.4 Non-homologation des tarifs	26
V.2 Révision ou fin anticipée du contrat visées à l'article R. 6325-39 du code des transports	27
V.2.1 Révision ou fin anticipée du contrat en cas de modification substantielle ou de bouleversement de l'économie du contrat	27
V.2.1.1 Révision ou fin anticipée en cas de modification substantielle de l'équilibre économique du contrat	28
V.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	29

V.2.2 Fin anticipée du contrat en cas de non-respect des obligations relatives à l'intervention d'entreprises liées	29
V.2.3 Fin anticipée du contrat par accord des parties	29
Titre VI : Dispositions diverses	30
VI.1 Sanctions	30
VI.2 Préparation du contrat suivant	30
VI.3 Transmission de notifications	30
VI.4 Publicité	30
Annexe 1 : Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat	31
Annexe 2 : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service	33
Annexe 3 : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat	45
Annexe 4 : Modulations tarifaires	48
Annexe 5 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « TRAF »	50
Annexe 6 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « QDS »	51
Annexe 7 : Modalités de calcul des facteurs d'ajustement « INV »	52
Annexe 8 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « PROF »	55
Annexe 9 : Activités menées par des entreprises liées au concessionnaire	56
Annexe 10 : Méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges	57

Préambule

1. Pour la métropole toulousaine, pour la région Occitanie et pour toute sa zone d'influence, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est une porte d'entrée majeure en matière d'échanges économiques et touristiques.

Cas unique en Europe, la plateforme revêt une importance stratégique particulière compte-tenu de la présence des constructeurs Airbus et ATR.

Aéroport Toulouse-Blagnac affiche sa stratégie en matière d'investissements et de services aux clients pour la période 2026-2030 :

- un programme d'investissement dirigé vers le renouvellement des installations pour être plus performant et rendre le service attendu par les usagers ainsi que des opérations capacitaires sur la décarbonation notamment
- des services qui facilitent le parcours des passagers, leur offrent du confort et des commerces variés en aérogare pour une expérience client positive

Avec comme objectif central de renforcer la compétitivité de la plateforme aéroportuaire, Aéroport Toulouse-Blagnac propose une évolution des tarifs attractive sur la période 2026-2030 pour établir un point d'équilibre satisfaisant avec les compagnies aériennes.

2. La société Aéroport Toulouse-Blagnac assure l'exploitation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dans le cadre d'une concession et est à ce titre soumise à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'Etat de leur respect.

En matière de redevances, Aéroport Toulouse-Blagnac est soumise aux dispositions de l'article L.6325-1. Le présent contrat de régulation économique est établi conformément aux articles L.6325-2 et R. 6325-39 du code des transports.

3. Conformément à l'article L. 6327-3 du code des transports, le ministre chargé de l'aviation civile peut consulter l'Autorité de régulation des transports, qui émet un avis motivé sur un avant-projet de contrat. Les projets de contrats mentionnés à l'article L. 6325-2 sont en outre soumis à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports dans un délai et des conditions prévus par voie réglementaire.

4. En application de ces dispositions, Aéroport Toulouse-Blagnac a rendu public le 7 mai 2025 un dossier qui comprend notamment un avant-projet de contrat sur la période 2026-2030 présentant ses propositions initiales.

La préparation de cet avant-projet de contrat a fait l'objet :

- d'ateliers de travail entre les usagers et Aéroport Toulouse-Blagnac pour échanger sur les prévisions de trafic, le programme d'investissement, les services aux clients et l'allocation des produits, des actifs et des charges, à partir du mois de septembre 2024 ;
- d'une première commission consultative économique de l'aéroport de Toulouse-Blagnac préparatoire au dossier de consultation le 5 décembre 2024 pour discuter sur les hypothèses précédentes et sur l'évaluation du coût moyen pondéré du capital ;
- d'une deuxième commission consultative économique de l'aéroport de Toulouse-Blagnac préparatoire au dossier de consultation le 4 mars 2025 pour discuter d'éléments complémentaires à la première commission relatifs aux services aux

clients, à la proposition tarifaire, à la performance économique ainsi qu'à l'allocation des produits, des actifs et des charges ;

Aéroport Toulouse-Blagnac a sollicité le 11 juin 2025 l'avis de la commission consultative économique de l'aérodrome sur l'avant-projet de contrat. Après saisine par le ministre chargé de l'aviation civile, l'Autorité de régulation des transports a rendu un avis motivé le 10 juillet 2025.

5. Le présent projet de contrat sur la période du 1^{er} mai 2026 au 31 décembre 2030 a été négocié entre le ministre chargé de l'aviation civile et Aéroport Toulouse-Blagnac.

En parallèle de la négociation avec le ministre chargé de l'aviation civile, ce projet de contrat a fait l'objet d'ateliers de travail entre les usagers et Aéroport Toulouse-Blagnac pour échanger sur le programme d'investissement, les services aux clients, l'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que sur les mécanismes d'ajustement des tarifs de septembre à novembre 2025.

A l'issue de la négociation et après accord du ministre chargé de l'aviation civile, Aéroport Toulouse-Blagnac a convoqué la commission consultative économique de l'aérodrome, réunie le 15 janvier 2026, sur la base d'un projet de contrat présentant de nouvelles propositions.

Titre I : Objet et champ d'application du contrat

I.1 Objet du contrat

Le présent contrat est conclu en application de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Il fixe en particulier, sur la période du 1^{er} mai 2026 au 31 décembre 2030 et en référence au programme des investissements prévus, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus ainsi que des objectifs de qualité de service d'Aéroport Toulouse-Blagnac sur cette période.

I.2 Durée 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.

I.3 Périmètre régulé

a- En application des articles L. 6325-1, R. 6325-1, R. 6325-20 et R. 6235-22 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 Toulouse-Blagnac dans lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre les services publics aéroportuaires de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

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 5,3 %, 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 Toulouse-Blagnac 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 aéroports 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 I.3 excèdent cette limite, le résultat opérationnel mentionné à l'article 6 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 I.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 I.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 I.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 10 du présent contrat.

g- Aéroport Toulouse-Blagnac 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.

Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à ce que l'intégralité des profits des activités précitées, sur le domaine concédé, confiées par Aéroport Toulouse-Blagnac à une entreprise liée contribuent au résultat opérationnel du périmètre régulé d'Aéroport Toulouse-Blagnac selon les modalités fixées aux b., c. et d. du présent article.

A cette fin, Aéroport Toulouse-Blagnac 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 Aéroport Toulouse-Blagnac (hors consolidation des entreprises liées) ;
- cette VAN étant mesurée entre les situations avec et sans intervention de l'entreprise liée.

Titre II : Investissements et qualité de service

II.1 Investissements

Très largement orienté vers le renouvellement et la mise en conformité des installations, le programme d'investissement a également pour vocation d'accompagner le développement du trafic international et la décarbonation des activités aéroportuaires. Présenté en annexe 1, le programme d'investissement du périmètre régulé s'établit à la signature du contrat à 130,6 M€ (en euros constants 2025) avec 65,3 M€ de Grands Projets, définis au III.2.5.3 et au 1) de l'annexe 1, et 65,3 M€ des autres investissements du périmètre régulé définis au 3) de l'annexe 1. Il se décompose en 101,3 M€ d'investissements de renouvellement et 29,2 M€ d'investissements de capacité.

Le renouvellement des installations s'élève à 20,2 M€ en moyenne annuelle destiné à garantir la qualité de service définie en annexe 2, à se conformer aux nouvelles exigences réglementaires et à réhabiliter certains actifs historiques. Les grands projets concernent la rénovation d'infrastructures aéronautiques – voies de circulation des avions –, le renouvellement du système de tri des bagages et la modernisation de la gare de fret.

Il est complété de quelques opérations de capacité ayant vocation à rendre un service adapté et performant.

Ces investissements de capacité sont constitués de trois grands projets :

- la transformation de l'aérogare d'un montant de 12,2 M€ sur la période 2026-2030 avec l'agrandissement et le réaménagement des zones de contrôle des départs et des arrivées ;
- l'électrification du côté piste d'un montant de 7,8 M€ comprenant notamment la mise à disposition d'une alimentation en air climatisé ainsi que d'une alimentation électrique en 400 Hz sur les aires de stationnement au large ;
- le déploiement d'une solution de mobilité urbaine entre l'aérogare et les parcs autos éloignés, d'un montant de 3,5 M€.

Le calendrier prévisionnel des grands projets, de capacité comme de renouvellement est le suivant :

- l'aménagement des installations d'électrification côté piste - recharge pour les véhicules électriques, alimentation en air climatisé et électrique en 400Hz des parkings avions – avec une fin des travaux au troisième trimestre 2028 ;
- la mise en service de la gare de fret avec une finalisation des travaux au deuxième trimestre 2028 ;
- le déploiement d'une solution de mobilité urbaine entre l'aérogare et les parcs autos éloignés P5 et P6 avec une ouverture au 1er trimestre 2029 ;
- la transformation du satellite du hall D avec le réaménagement du contrôle aux frontières et la création de nouveaux services pour une livraison au deuxième trimestre 2029 ;
- la modernisation du système de tri-bagages terminée au troisième trimestre 2029 ;
- la rénovation et la mise en conformité des taxiways nord avec un achèvement des travaux au troisième trimestre 2030.

II.2 Qualité de service

Aéroport Toulouse-Blagnac prend des engagements de qualité de service sur la période 2026-2030 pour répondre aux attentes de ses clients, passagers comme compagnies aériennes.

Il s'agit de faciliter le cheminement des passagers en leur apportant plus de fluidité et confort lors de leur parcours d'enregistrement, d'embarquement et de débarquement, tout en diversifiant l'offre commerciale.

Cette stratégie de services se concrétise par un ensemble d'aménagements dans l'aérogare :

- le même cheminement pour tous, efficace, aisé et convivial ;
- un passage du contrôle de sûreté unique, rapide et doté des dernières technologies ;
- une information sur le parcours des passagers, notamment sur les vols, disponible et fiable ;
- des assises supplémentaires dans les salles d'embarquement et l'ouverture d'une terrasse extérieure côté piste avec un espace fumeur ;
- une offre commerciale plus large, diversifiée et attractive, de duty-free, de boutiques comme de restauration.

Pour atteindre ces objectifs, des indicateurs de qualité de service ont été sélectionnés afin de suivre l'évolution de la satisfaction des passagers sur tout leur parcours en aérogare et pour apprécier le service rendu par le gestionnaire aéroportuaire aux compagnies aériennes.

Le suivi de chacun de ces indicateurs de qualité de service est présenté annuellement 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 V.1.2 afin de vérifier l'atteinte de l'objectif correspondant.

A compter de la période tarifaire 2028 et jusqu'en 2032, la non-réalisation par Aéroport Toulouse-Blagnac des objectifs fixés par les indicateurs 1 à 5 listés ci-dessous pour la période de référence n-2, entraîne la prise en compte d'un malus au compte d'ajustement des tarifs (CAT) en période tarifaire n dans les conditions fixées au III.2.5.2.

II.2.1 Liste des indicateurs de qualité de service

a - Les indicateurs de qualité de service retenus dans le cadre du présent contrat et faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières sont les suivants :

- indicateur n°1 : satisfaction globale des passagers au départ (SGD) ;
- indicateur n°2 : satisfaction des passagers sur la facilité du parcours (SFP) ;
- indicateur n°3 : taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB) ;
- indicateur n°4 : taux de disponibilité des installations et services dit DL87 (TDI) ;
- indicateur n°5 : taux de service PHMR (TMR).

b - Les indicateurs de qualité de service retenus dans le cadre du présent contrat et donnant lieu à une obligation de suivi sont les suivants :

- indicateur n°6 : satisfaction des passagers sur la disponibilité de l'information vol (SIV) ;
- indicateur n°7 : satisfaction des passagers sur la courtoisie et la serviabilité du personnel de contrôle sûreté (SPC) ;
- indicateur n°8 : temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (TAS) ;
- indicateur n°9 : temps d'attente aux aubettes police aux frontières (PAF) ;

- indicateur n°10 : taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes (TPC) ;
- Indicateur n°11 : taux de livraison de bagages à l'arrivée (TBA) ;
- indicateur n°12 : retards dus au traitement des PHMR DL19 (RMR).

II.2.2 Définition et mesure des indicateurs de qualité de service

Les définitions et modalités de mesure des indicateurs mentionnés au II.2.1 figurent en annexe 2.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroport Toulouse-Blagnac ou par des tiers agissant pour le compte de la société.

II.2.3 Objectifs de qualité de service

Pour chacun des indicateurs mentionnés au II.2.1, Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à atteindre, sur les périodes définies ci-après, les objectifs suivants :

a – Indicateurs avec incitations financières

Période tarifaire	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	mai-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030
Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5
Satisfaction des passagers sur la facilité de parcours (SFP)	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0
Taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB)	98,3	98,3	98,3	98,3	98,3
Taux de disponibilité des Installations et services dits DI87 (TDI)	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
Taux de service PHMR (TMR)	99,0	99,0	99,0	99,0	99,0

b – indicateurs avec obligation de suivi

Période tarifaire	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	mai-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030
Satisfaction des passagers sur la disponibilité de l'information vol, ressentie par les passagers (SIV)	81,0	81,0	81,0	81,0	81,0
Satisfaction des passagers sur la courtoisie et la serviabilité du personnel contrôle sûreté (SPC)	84,0	84,0	84,0	84,0	84,0
Temps d'attente aux PIF					
< 10mn (TAS10)	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0
< 20mn (TAS20)	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
Temps d'attente aux aubettes de la PAF					
< 10mn (PAF10)	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0
< 20mn (PAF20)	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
Taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes (TPC)	95,0	95,0	95,0	95,0	95,0
Taux de livraison bagages à l'arrivée (TBA)	86,5	86,5	86,5	86,5	86,5
Retards dus au traitement PHMR dits DL19 (RMR)	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5

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).

Titre III : Tarification

III.1 Définition des périodes tarifaires

Les cinq périodes tarifaires relatives au présent contrat, sous réserve le cas échéant du V.1.4 (non-homologation), sont les suivantes :

- Période tarifaire 2026 : du 1^{er} mai au 31 décembre 2026
- Période tarifaire 2027 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2027
- Période tarifaire 2028 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2028
- Période tarifaire 2029 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2029
- Période tarifaire 2030 : du 1^{er} janvier 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 1^{er} janvier au 31 décembre 2031 ;
- Période tarifaire 2032 : du 1^{er} janvier au 31 décembre 2032.

III.2 Conditions d'évolution des tarifs des redevances

III.2.1 Redevances soumises au contrat

En application des articles R. 6325-1 à D. 6325-12 du code des transports, les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat sont les suivantes :

- 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, ainsi qu'aux services de balisage.
- 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, ainsi que de services complémentaires tels que la fourniture de passerelles, d'électricité et d'air conditionné et le dégivrage.
- redevance par passager 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.
- redevance par bagage perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations de tri et de traçabilité des bagages enregistrés et de livraison des bagages à l'arrivée
- redevance carburant perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation
- forfait pour les avions de moins de six tonnes couvrant les redevances d'atterrissage, de stationnement et par passager
- toute redevance nouvellement créée pour une nature de services existante ou prévue à la date de conclusion du présent contrat.

Les redevances mentionnées ci-dessus, sont soumises à un plafond pluriannuel (ci-après désignées par les « Redevances »).

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 au Titre IV du présent contrat. Elle n'est pas soumise au plafond d'évolution.

III.2.2 Principes d'évolution des tarifs des Redevances

III.2.2.1 Principes généraux

L'évolution, d'une période tarifaire à l'autre, des tarifs des Redevances est déterminée par un « taux plafond de base ». Celui-ci est lié à la variation prévisionnelle des coûts relatifs à l'ensemble des prestations concernées.

Conformément à l'article R. 6325-39 du code des transports, Aéroport Toulouse Blagnac justifie le caractère proportionné des Redevances aux coûts correspondants.

Par ailleurs, l'évolution des tarifs des Redevances d'une période tarifaire à l'autre est ajustée pour tenir compte de plusieurs facteurs correctifs qui sont les suivants :

- Le cas échéant, 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 de plafond est également susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de malus, en cas de contre-performance d'Aéroport Toulouse-Blagnac en matière de qualité de service ;
- 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 étant précisé que 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 période consécutive 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 V.2.

III.2.2.2 Compte d'ajustement des tarifs

Un compte d'ajustement des tarifs (CAT) 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 ce CAT précisées ci-dessous, au travers de :

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

a - Calcul du CAT pour l'ajustement des tarifs

Le CAT 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 du CAT 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 CAT pour la période tarifaire n, à l'exception du facteur d'ajustement lié à la qualité de service, sont actualisés au coût moyen pondéré du capital selon des modalités précisées par le contrat. L'éventuel solde du CAT qui n'aurait pas été apuré en année n-1 est également actualisé au coût moyen pondéré du capital.

Aéroport Toulouse-Blagnac détermine donc le CAT pour l'ajustement des tarifs de la période tarifaire n, tel que :

$$\text{CAT}(n) = \text{RES}_{\text{CAT}}(n-1) \times (1 + k) + \text{TRAF}(n) + \text{QDS}(n) + \text{INV1}(n) + \text{INV2}(n) + \text{INV3}(n) + \text{PROF}(n)$$

Où :

- $\text{RES}_{\text{CAT}}(n-1)$ est le solde résiduel du CAT non apuré l'année n-1 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $\text{TRAF}(n)$ est le facteur correctif actualisé lié au trafic, défini au III.2.5.1 ;
- $\text{QDS}(n)$ est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.2.5.2 ;
- $\text{INV1}(n)$ est le facteur d'ajustement actualisé lié aux charges relatives aux dépenses d'investissement, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{INV2}(n)$ est le facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{INV3}(n)$ est le facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{PROF}(n)$ est le facteur d'ajustement actualisé lié à l'évolution des profits extra-aéronautiques, défini au III.2.5.4.

b – Ajustement des tarifs par l'apurement du CAT

Le CAT 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 III.2.4.

Afin d'éviter une évolution brusque des tarifs des Redevances, le coefficient $A(n)$ est plafonné à $\pm 5\%$. Dans le cas où ce plafond est atteint, le solde résiduel du CAT est reporté à l'année suivante, selon les modalités définies au III.2.4.

Le calcul et l'apurement du CAT s'appliquent dans les mêmes conditions sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032).

III.2.3 Taux plafond de base d'évolution 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 »	$- 7,2\%$
« 2027 »	$i(2027) - 1,75\%$
« 2028 »	$i(2028) - 1,75\%$
« 2029 »	$i(2029) - 1,00\%$
« 2030 »	$i(2030) - 1,00\%$

où $i(n)$ 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 mars $n-2$ et celle du mois de mars $n-1$.

Pour la période tarifaire 2026, le taux plafond s'applique à partir du 1^{er} mai 2026.

$RP(n)$ désigne les recettes prévisionnelles des Redevances des services publics aéroportuaires en euros courants correspondant à l'application du 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, $RP(n)$ est égal à en milliers d'euros :

Période tarifaire (n)	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence (n-2)	2026	2027	2028	2029	2030
$RP(n)$	31 157	46 218	47 358	48 657	49 762

Pour la période tarifaire 2028, $RP(2028)$ a pour période de référence du 1^{er} mai au 31 décembre 2026.

III.2.4 Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances

Aéroport Toulouse-Blagnac détermine un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances $A(n)$ pour chaque période tarifaire n tel que :

Pour $n > 2027$:

$$A(n) = \frac{CAT(n)}{RP(n) \times \frac{\prod_{i=2028}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=20}^n (1 + IP(i))}}$$

Où :

- CAT(n) est le CAT de la période tarifaire n ;
- RP(n) est le montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n, tel que défini au III.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.

En vue de chaque période tarifaire n, Aéroport Toulouse-Blagnac 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 > 2027 :

- $T_{ref}(n)$ 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(i), $T_{ref}(n)$) est la recette des Redevances définies au III.2.1, mesuré par le produit de l'application de la grille tarifaire GT(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 III.2.3 ;
- A(n) est le coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances pour la période n défini ci-dessus
- A(2027) = 0

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

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

$$RES_{CAT}(n) = CAT(n) - [5\% \times RP(n) \times \frac{\prod_{i=202}^n (1 + IC(i))}{\prod_{i=20}^n (1 + IP(i))}]$$

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

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

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

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

Où :

- $RES_{CAT}(n)$ est le solde résiduel du CAT pour l'année n ;
- $CAT(n)$ est le CAT pour l'année n ;
- $RP(n)$ est le montant de recettes prévisionnelles des redevances SPA pour la période tarifaire n, tel que défini au III.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 $A(n)$ s'applique dans les mêmes conditions sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032).

III.2.5 Facteurs d'ajustement des tarifs versés au CAT

III.2.5.1 - Ajustement du CAT en fonction du trafic

Le facteur d'ajustement $TRAF(n)$, qui s'applique annuellement, a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels entre le produit constaté des Redevances et le produit prévisionnel des Redevances. Il couvre 50% des écarts constatés par rapport aux trajectoires prévisionnelles au-delà d'une plage de franchise.

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 de référence

Le scénario de référence retenu pour le présent contrat correspond à une évolution du trafic de passagers de 1,6 % en 2026, 2,2 % en 2027, 1,7 % en 2028, 1,8 % en 2029 et 1,4 % en 2030. Il conduit aux valeurs suivantes en $QT_{ref}(n)$ du facteur QT :

Période tarifaire (n)	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence (n-2)	2026	2027	2028	2029	2030
$QT_{ref}(n)$	5 274 097	7 836 174	7 965 475	8 110 602	8 221 949

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.

Période tarifaire (n)	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence (n-2)	2026	2027	2028	2029	2030
QTM(n)	5 379 579	7 992 897	8 124 784	8 272 814	8 386 387
QTM(n)	5 168 614	7 679 450	7 806 616	7 948 389	8 057 510

Pour la période tarifaire 2028, le trafic de la période de référence est celui du 1^{er} mai au 31 décembre 2026.

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 au CAT 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 au CAT.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement TRAF(n) sont précisées en annexe 5.

III.2.5.2 - Ajustement du CAT en fonction de la qualité de service

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

Pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-a et pour chaque année où sont fixés les objectifs définis au II.2.3, il est établi un niveau minimum de l'indicateur en-deçà duquel le malus est appliqué. Le niveau minimum de l'indicateur correspond à la borne basse de la plage de franchise au sein de laquelle le malus est nul.

Le niveau minimum de chaque indicateur est défini, pour chaque année où il s'applique, en annexe 6.

Le malus de chacun des indicateurs n°1 (SGD) et n°5 s'élève à 100 000 €, le malus de chacun des trois autres indicateurs – n°2 (SFP), n°3 (TCB) et n°5 (TMR) – à 50 000 euros, déduits le cas échéant du CAT. Leur montant n'est pas actualisé.

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

III.2.5.3 - Ajustement du CAT en fonction de la réalisation du programme d'investissement

Le programme initial des grands projets du périmètre régulé est défini au 1) de l'annexe 1, et le programme initial des autres investissements du périmètre régulé est défini au 3) de l'annexe 1.

Pour le présent contrat, est considéré comme grand projet tout projet dont le coût prévisionnel est supérieur à 2,5 % 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.

a – Ajustement du CAT 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 Toulouse-Blagnac, 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 en 1) et 3) de l'annexe 1. 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 1) et 3) de l'annexe 1, 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 constants :

Période tarifaire (n)	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence (n-2)	2026	2027	2028	2029	2030
Charges de capital BAR (n)	6 432	9 558	10 112	10 448	10 164

Pour la période tarifaire 2028, les charges de capital de la base d'actif régulés ont pour période de référence du 1^{er} mai au 31 décembre 2026.

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

Ce facteur d'ajustement est complété de deux facteurs d'ajustement supplémentaires sur les dépenses d'investissement qui visent à inciter Aéroport Toulouse-Blagnac 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 1) de l'annexe 1 est atteint, Aéroport Toulouse-Blagnac communique au ministre chargé de l'aviation le montant du programme initial correspondant à ajuster.

À cet effet, Aéroport Toulouse-Blagnac transmet au ministre chargé de l'aviation civile, pour validation, sur la base du calendrier prévisionnel défini au 1) de l'annexe 1, l'ensemble des éléments nécessaires à la validation 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 Toulouse-Blagnac.

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 Toulouse Blagnac 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 1) de l'annexe 1 est ajusté en vue de l'application du facteur d'ajustement INV2 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 Aéroport Toulouse-Blagnac, 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.

Lorsqu'un grand projet est composé de plusieurs opérations, le programme est ajusté pour chacune des opérations ayant atteint le jalon d'avant-projet détaillé.

Une fois le programme ajusté validé par le ministre chargé de l'aviation civile, le 2) de l'annexe 1 est modifié en conséquence. Les grands projets du périmètre régulé ayant atteint le stade d'avant-projet détaillé 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 2) de l'annexe 1.

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 du CAT en fonction des écarts de dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé

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 2) de l'annexe 1. 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 de la prise en compte des bonus/malus.

Les bonus/malus sont calculés et versés au CAT pour la période tarifaire n à la suite de la mise en service d'un grand projet ou à la mise en service de chacune des opérations composant un grand projet intervenant pendant la période tarifaire n-2.

- Pour la mise en service de chacun des grands projets ou le cas échéant pour la mise en service de chacune des opérations composant un grand projet, 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 au CAT.
- Pour la mise en service de chacun des grands projets ou le cas échéant pour la mise en service de chacune des opérations composant un grand projet, 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 du CAT.

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

d - Ajustement du solde du CAT 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 3) de l'annexe 1.

En cas de survenance d'un évènement imprévisible et strictement extérieur à Aéroport Toulouse-Blagnac occasionnant l'endommagement ou la destruction d'une immobilisation et entraînant des dépenses d'investissement non prévues par Aéroport Toulouse-Blagnac à la date du présent contrat, celles-ci sont retirées des dépenses d'investissement constatées pour le calcul du facteur d'ajustement INV3(n).

Le facteur d'ajustement INV3(n) s'applique dans le cas où les dépenses d'investissement correspondantes seraient supérieures au montant prévu initialement au 3) de l'annexe 1 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 3) de l'annexe 1, 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 3) de l'Annexe 1. 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.

III.2.5.4 - Ajustement du solde du CAT en fonction de l'évolution des profits des activités extra-aéronautiques

Le facteur d'ajustement PROF(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 I.3.g. 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.

Pour les besoins du calcul du facteur PROF(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 1^{er} janvier de l'année n-2 au 31 décembre n-2 ;
- PEA(n) sont les profits des activités extra-aéronautiques contributives sur la période allant du 1^{er} janvier de l'année n-2 au 31 décembre n-2.

Le scénario de référence retenu par le présent contrat conduit aux valeurs suivantes CSPA(n) et PEA(n) en milliers d'euros courants :

Période tarifaire (n)	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence (n-2)	2026	2027	2028	2029	2030
CSPA(n)	47 659	72 681	77 351	79 407	82 185
PEA(n)	19 272	30 297	32 101	32 800	34 236

Pour la période tarifaire 2028, le coût des services publics aéroportuaires CSPA(2028) et les profits des activités extra-aéronautiques PEA(2028) ont pour période de référence du 1^{er} mai au 31 décembre 2026.

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

Les modalités de calcul du facteur PROF(n) et le coût des services publics CSPA(n) sont précisées en annexe 8.

III.2.6 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 14,9 % pour la période tarifaire 2026.

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

période tarifaire :	taux d'évolution :
« 2027 »	5,1 %
« 2028 »	3,7 %
« 2029 »	4,7 %
« 2030 »	4,0 %

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

III.3 Politique tarifaire

III.3.1 Structure de tarification

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts, Aéroport Toulouse-Blagnac 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.

III.3.2 Modulations des redevances

Sur la période du présent contrat, 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 :

- La réduction ou la majoration de la redevance d'atterrissage pour réduire les atteintes à l'environnement en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions avec une amplitude de -22 % à +245 %
- La réduction des redevances destinée à favoriser la création de nouvelles liaisons à une durée d'au plus trois ans à compter de l'ouverture de la liaison et une amplitude dégressive qui n'excède pas -75% la première année ;
- La réduction de la redevance par passager pour accompagner le développement des compagnies aériennes sur la plateforme, pendant la période au titre de laquelle le développement est constaté et dans la limite de 6 € par passager départ supplémentaire.

La Grille Tarifaire mentionnée au III.2.4. est établie sans prendre en compte les effets de ces modulations sur les tarifs.

Ces réductions ou majorations ne donnent lieu à aucune compensation, ni dans le cadre général du présent contrat, ni dans les décisions tarifaires annuelles. Aussi, pour l'application des équations tarifaires figurant au III.2.4, n'est-il pas tenu compte de ces réductions.

Les modalités de mise en œuvre de la modulation acoustique sont définies à l'annexe 3 et des modulations pour ouverture de nouvelle route et pour développement du trafic à l'annexe 4.

Titre IV : Concertation avec les usagers

Afin d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, Aéroport Toulouse-Blagnac 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.

IV.1 Commission consultative économique

La commission consultative économique de l'aéroport de Toulouse-Blagnac constitue l'un des lieux privilégiés d'information et de concertation entre Aéroport Toulouse-Blagnac 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 Toulouse-Blagnac 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 Toulouse-Blagnac 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 notamment des éléments suivants :

- en matière financière,
 - le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
 - les prévisions financières rendues publiques par Aéroport Toulouse-Blagnac concernant l'exercice suivant le dernier exercice connu ainsi que celui d'entrée en vigueur de la nouvelle période tarifaire ;
 - le total des coûts relatifs aux services rendus en contrepartie des redevances mentionnées aux articles R. 6325-4 à R. 6325-9 du code des transports, au titre du dernier exercice connu ;
 - la structure d'ensemble des coûts liés aux services et aux installations auxquels ces redevances se rapportent ;
 - les recettes de ces différentes redevances, au titre du dernier exercice connu ;
 - 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 par opération de plus de 2 M€ ;
 - 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,
 - les résultats des mesures, agrégés par semestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-a et II.2.1-b ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;
- en matière de tarifs des redevances pour service rendu,
 - 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 Toulouse-Blagnac 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 un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent.

IV.2 Suivi des grands projets d'investissements

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

IV.3 Lancement de nouvelles opérations

Avant de s'engager dans un nouveau projet d'investissements pouvant impacter la période ultérieure à celle visée au présent contrat et dont le montant est supérieur à 15% du chiffre d'affaires du périmètre régulé du dernier exercice connu, Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à consulter les usagers au préalable dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique.

Titre V : Modalités d'exécution du contrat

V.1 Information et contrôle

V.1.1 Informations à fournir par Aéroport Toulouse-Blagnac dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs des redevances (articles L. 6325-2 et R6325-25 à R.6325-37 du code des transports)

Conformément à l'article R. 6325-27 du code des transports, Aéroport Toulouse-Blagnac 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.

V.1.2 Comité de suivi

Un comité de suivi du présent contrat réunissant Aéroport Toulouse Blagnac 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 Toulouse-Blagnac met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

V.1.3 Auditabilité

Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies à l'État 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 l'Etat. Aéroport Toulouse-Blagnac est informé des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins quinze jours. Il reçoit communication des résultats obtenus.

Les audits sont effectués selon les modalités choisies par l'État et sont à sa charge.

V.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 Toulouse-Blagnac 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 Toulouse-Blagnac peut alors proposer, sans préjudice de la modération tarifaire et de la proportionnalité aux coûts, 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.

V.2 Révision ou fin anticipée du contrat visées à l'article R. 6325-39 du code des transports

V.2.1 Révision ou fin anticipée du contrat en cas de modification substantielle ou de bouleversement de l'économie du contrat

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

- (i) substantiellement modifiée dans les conditions prévues au V.2.1.1 ci-dessous ; ou
- (ii) bouleversée en raison de circonstances exceptionnelles et imprévisibles dans les conditions prévues au V.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, ainsi que le bien-fondé d'une révision de ce dernier.

En cas d'accord sur le bien-fondé de cette révision, 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 Toulouse Blagnac 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 CAT 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.

V.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, un écart, en valeur absolue, entre le 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.

Les dispositions du présent paragraphe ne tiennent pas compte du projet de mobilité urbaine visé au II.1 du 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 (des) mesure(s) législative(s) ou réglementaire(s) à compter de son (leur) entrée en vigueur, ces effets étant minorés de toute mesure utile susceptible d'être prise par Aéroport Toulouse-Blagnac 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 aérodromes.

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.

La variation doit résulter directement et de manière certaine de la mesure visée.

V.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.

Période tarifaire (n)	2026	2027	2028	2029	2030
Période de référence (n-2)			2026	2027	2028
QTMM(n)	-	-	6 065 211	9 011 600	9 160 296
QTmm(n)	-	-	4 235 386	6 660 747	6 770 653

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

V.2.2 Fin anticipée du contrat en cas de non-respect des obligations relatives à l'intervention d'entreprises liées

Si Aéroport Toulouse-Blagnac 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 de l'article I.3.g le ministre chargé de l'aviation civile met en demeure Aéroport Toulouse-Blagnac de prendre les mesures nécessaires, dans un délai de trois mois, pour y remédier. En cas d'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 qu'Aéroport Toulouse-Blagnac ne puisse prétendre à une quelconque indemnité.

En outre, le ministre chargé de l'aviation civile peut, en cas de méconnaissance des stipulations de l'article I.3.g, imposer à Aéroport Toulouse-Blagnac une contribution particulière des profits des activités confiées à l'entreprise liée au résultat opérationnel du périmètre régulé d'Aéroport Toulouse-Blagnac. Cette contribution particulière peut couvrir jusqu'à 150% des profits de l'entreprise liée ayant échappé à la contribution prévue à l'article I.3.g. Ces profits sont évalués sur la durée du contrat avec l'entreprise liée.

V.2.3 Fin anticipée du contrat par accord des parties

En dehors des cas prévus au V.2.1 et V.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 du CAT, 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.

Titre VI : Dispositions diverses

VI.1 Sanctions

Dans le cas de l'application par Aéroport Toulouse-Blagnac de tarifs de redevances non homologués en vertu des articles R. 6325-25 à R. 6325-37 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.

VI.2 Préparation 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 Toulouse-Blagnac s'engage à publier au plus tard le 1^{er} mars 2030 le dossier de consultation relatif à ce quatrième contrat. Dès la publication du dossier, Aéroport Toulouse-Blagnac 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.

VI.3 Transmission de notifications

La notification prévue à l'article V.1.1 est envoyée 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

VI.4 Publicité

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

Paris, le

Pour le ministre des transports
et par délégation

Le président du directoire
Aéroport Toulouse-Blagnac

Annexe 1 : Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat

Le programme d'investissement initial du périmètre régulé est présenté ci-dessous :

1. Programme initial des grands projets du périmètre régulé

(en millions d'euros constants)	APD (1)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Transformation aéro-gare	T3 2026	0,6	3,0	7,0	1,7	0,0	12,2
Electrification du côté Piste		1,1	3,5	3,4	0,0	0,0	8,0
<i>dont Création nouveau B24</i>	T2 2024	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>dont e GPU et quais de rechargement B1</i>	T4 2025	1,0	0,5	0,5	0,0	0,0	2,0
<i>dont ACU</i>	T3 2026	0,1	1,7	1,7	0,0	0,0	3,5
<i>dont Quais Tango</i>	T1 2027	0,0	1,3	1,3	0,0	0,0	2,5
Modernisation du système de tri-bagages	T1 2027	1,4	1,2	7,6	6,9	0,0	17,1
Rénovation des taxiways nord	T2 2027	0,0	0,3	0,1	5,9	5,4	11,8
Modernisation de la gare de fret	T2 2025	5,6	5,6	1,6	0,0	0,0	12,8
Mobilité Urbaine	T3 2026	0,0	0,0	3,5	0,0	0,0	3,5
Total des grands projets		8,6	13,6	23,2	14,5	5,4	65,3

(1) Dates de livraison de l'avant-projet détaillé, effectives jusqu'au T4 2025 et prévisionnelles au-delà.

2. Programme ajusté des grands projets du périmètre régulé validé par le ministre chargé de l'aviation civile au jalon d'avant-projet détaillé

Dans les conditions fixées à l'article III.2.5.3 du présent contrat, les montants de dépenses prévisionnelles du programme initial peuvent être ajustés dès l'entrée en vigueur du présent contrat.

(en millions d'euros constants)	APD (1)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Transformation aéro-gare	T3 2026	-	-	-	-	-	-
Electrification du côté Piste		1,1	0,5	0,5	0,0	0,0	2,0
<i>dont Création nouveau B24</i>	T2 2024	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>dont e GPU et quais de rechargement B1</i>	T4 2025	1,0	0,5	0,5	0,0	0,0	2,0
<i>dont ACU</i>	T3 2026	-	-	-	-	-	-
<i>dont Quais Tango</i>	T1 2027	-	-	-	-	-	-
Modernisation du système de tri-bagages	T1 2027	-	-	-	-	-	-
Rénovation des taxiways nord	T2 2027	-	-	-	-	-	-
Modernisation de la gare de fret	T2 2025	-	-	-	-	-	-
Mobilité Urbaine	T3 2026	-	-	-	-	-	-
Total des grands projets		1,1	0,5	0,5	0,0	0,0	2,0

3. Programme initial des autres investissements du périmètre régulé

(en millions d'euros constants)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Aménagements B1 - Hemera	0,0	0,6	0,7	0,0	0,0	1,3
Autres aménagements aérogare	0,2	0,7	1,4	0,8	0,0	3,1
Transition Energétique Aérogare - Géothermie	0,1	0,8	0,4	0,0	0,0	1,3
Total des autres investissements de capacité du périmètre régulé	0,3	2,1	2,5	0,8	0,0	5,7
1. Aérogare	2,2	2,3	3,0	3,4	3,4	14,2
2. Infrastructures aéronautiques	2,3	2,0	2,3	1,9	3,0	11,5
3. Parcs & Accès	2,4	1,1	0,6	0,2	0,5	4,8
4. Immobilier	1,6	2,1	1,3	4,8	2,9	12,8
5. Systèmes d'information	1,1	1,4	1,2	0,8	0,9	5,4
6. Installations techniques générales	2,9	3,0	2,4	0,9	1,5	10,7
7. Autres	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Total des autres investissements de renouvellement du périmètre régulé	12,7	11,9	10,8	12,0	12,2	59,6
Total des autres investissements du périmètre régulé	13,0	14,0	13,4	12,8	12,2	65,3

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2025 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,6 \times \frac{BT_n}{BT_{2024}} + 0,25 \frac{TP_n}{TP_{2024}} + 0,15 \frac{Syntec_n}{Syntec_{2024}}$$

Où :

BT_n est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'Insee (BT01) – valeur de décembre de l'année « n » ;

TP_n est l'index général Travaux Publics tous travaux (TP01) – valeur de décembre de l'année n ;

$Syntec_n$ est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations notamment d'ingénierie et d'informatique – valeur de décembre de l'année n.

Dans le cas où l'un de ces indices ne serait plus disponible en cours de contrat, Aéroport Toulouse-Blagnac proposera à l'Etat un indice de substitution. Cette proposition est soumise, dans un délai d'un mois suivant sa notification, à l'approbation de l'Etat. Passé ce délai, elle est réputée acceptée.

Annexe 2 : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service

Indicateur n°1 Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Satisfaction pour l'ensemble des prestations fournies sur le cheminement du passager au départ

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI. Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement.
- L'échantillon porte sur 350 passagers par trimestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.
- La question posée est :
« En vous basant sur votre expérience d'aujourd'hui, quelle est votre satisfaction d'ensemble pour cet aéroport ? »
- Les réponses possibles sont :
« Excellent – très bon – bon – passable - mauvais – pas utilisé / non concerné ».
- Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroport Toulouse-Blagnac.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme :

Pour des raisons internes, chaque note du rapport ASQ, basée sur 5 est rapporté à une base 100.

L'indicateur SGD est la moyenne arithmétique sur la période de référence des notes trimestrielles obtenues pour l'item « satisfaction d'ensemble pour cet aéroport ».

4 Archivage des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°2

Satisfaction des passagers sur la facilité de parcours (SFP)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Satisfaction ressentie par les passagers concernant la facilité à se rendre à l'aéroport, la facilité à se rendre en zone d'enregistrement, la facilité à passer le contrôle sûreté, faciliter à s'orienter, la facilité de correspondance avec d'autres vols

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI. Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement.
- L'échantillon porte sur 350 passagers par trimestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.
- Les questions posées sont :
« En vous basant sur votre expérience d'aujourd'hui, quelle est votre évaluation de cet aéroport pour chaque composante du service :
 - Facilité à se rendre à l'aéroport
 - Facilité à trouver la zone d'enregistrement
 - Facilité à passer le contrôle sûreté
 - Facilité à s'orienter
 - Facilité de correspondance avec d'autres vols ? »
- Les réponses possibles sont :
« Excellent – très bon – bon – passable - mauvais – pas utilisé / non concerné ».
- Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroport Toulouse-Blagnac.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme <https://intelligencehub.aci.aero/>.

Pour des raisons internes, chaque note du rapport ASQ, basée sur 5 est rapporté à une base 100.

L'indicateur SFP est la moyenne arithmétique agrégée sur la période de référence des notes trimestrielles obtenues pour les items « Facilité à se rendre à l'aéroport », « Facilité à trouver la zone d'enregistrement », « Facilité à passer le contrôle sûreté », « Facilité à s'orienter », « Facilité de correspondance avec d'autres vols ».

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°3

Taux de service du convoyage des bagages de soute (TCB)

1 Champ couvert par l'indicateur

- L'ensemble du système de traitement des bagages départ des halls B, C, et D (hors hall A et hors lignes « hors format » : B19, C27, D1)

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Les arrêts de ligne > 3 min sont saisis quotidiennement dans un fichier dédié.
- Les taux de service journaliers est calculé à J + 1jour
- Le taux de service hebdomadaire est calculé à S + 2 jours
- Le taux de service mensuel est calculé à M + 7 jours

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TCB} = \frac{\left(\begin{array}{l} \text{(Tps fonctionnement journalier} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier tous Halls} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier Hall B} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier Hall C} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier Hall D)} \end{array} \right)}{\text{Tps fonctionnement journalier}} \times 100$$

- Le temps de fonctionnement journalier est le temps total d'ouverture de la ligne IFBS et cette valeur est une valeur fixe : 17h10min = 1030 min (moyenne sur l'année)
- Seuls les arrêts de ligne supérieurs à 3 min sont pris en compte pour les temps de dysfonctionnement journaliers tous Halls, hall B, Hall C et Hall D. Chaque arrêt de ligne supérieur à 3 min, même partiel en affectant qu'un seul hall, est considéré comme un arrêt global de la ligne dans la méthode de calcul. Il ne peut donc y avoir de chevauchement d'horaires entre les différents arrêts au niveau de la saisie. Les temps de dysfonctionnement sont à convertir en minutes et correspondent aux temps totaux des arrêts de ligne supérieurs à 3 min.
- Le taux de service IFBS mensuel est la moyenne des taux de service IFBS journaliers sur le mois concerné.

Sont exclus des temps d'arrêt :

- La maintenance préventive sur tout ou partie de l'installation.

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°4 Taux de disponibilité des installations et services dit DL87 (TDI)

1 Champ couvert par l'indicateur

- L'ensemble des retards dont la cause est imputable à l'exploitant aéroportuaire en raison d'une défaillance des installations et services mis à disposition des compagnies dit DL 87*.
- Cet indicateur porte sur l'ensemble des mouvements commerciaux mixtes (vols commerciaux passagers et vols commerciaux passagers/fret) au départ de l'aéroport de Toulouse- Blagnac.

** Les causes de retard peuvent en particulier être attribuées au dysfonctionnement du système de tri bagage, au dysfonctionnement des passerelles, à la non disponibilité d'un point de stationnement avion, à l'indisponibilité de bus de piste, à l'absence de pre-boarding, au dysfonctionnement des installations à l'embarquement (lecteurs de carte ou porte d'embarquement), à des saturations aux postes d'inspection filtrage, à des problèmes de confort thermique (forte chaleur) dans les passerelles ayant entraînés un retard d'embarquement ; à des coupures électriques, à l'indisponibilité du 400Hz ou aux traitement des PHMR.*

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Les DL 87 concernent les retards >3 mn
- Les mesures sont réalisées via les données enregistrées par les superviseurs APOC dans le Système d'Information Aéronautique par suite d'information sur le retard communiquée par l'assistant en escale.
- Les retards sont comptabilisés en minute
- La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TDI} = \left(\frac{\begin{array}{l} \text{(Nb de mouvement commerciaux mixtes au départ} \\ \text{- nb de mouvement commerciaux mixtes au départ avec DL 87} \end{array}}{\text{Nb de mouvement commerciaux mixtes au départ}} \right) \times 100$$

La requête BO utilisée pour sortir cet indicateur se nomme « Taux de disponibilité des installations et services dit DL 87 »

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°5 **Taux de service PHMR (TMR)**

1 Champ couvert par l'indicateur

- Il s'agit des prestations de traitement des personnes handicapées ou à mobilité réduite, réalisées sans irrégularité, qu'elles aient été pré-notifiées ou non.

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Les irrégularités imputables à l'aéroport sont enregistrées mensuellement sur déclaratif des assistants.
- Le nombre de PHMR traitées est enregistré mensuellement.
- La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TMR} = \left(\frac{\text{Nombre de PHMR traitées} - \text{nombre d'irrégularités imputable à l'aéroport}}{\text{Nombre de PHMR traitées}} \right) \times 100$$

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°6

Satisfaction des passagers sur la disponibilité de l'information vol (SIV)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Satisfaction concernant la disponibilité de l'information vol (sur les écrans d'affichage) sur le cheminement du passager au départ

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI. Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement.
- L'échantillon porte sur 350 passagers par trimestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.
- La question posée est :
« En vous basant sur votre expérience d'aujourd'hui, quelle est votre évaluation de cet aéroport pour la disponibilité de l'information sur les vols (porte d'embarquement et heure) ? »
- Les réponses possibles sont :
« Excellent – très bon – bon – passable - mauvais – pas utilisé / non concerné ».
- Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroport Toulouse-Blagnac.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme <https://intelligencehub.aci.aero/>. Pour des raisons internes, chaque note du rapport ASQ, basée sur 5 est rapporté à une base 100.

L'indicateur SIV est la moyenne sur la période de référence des notes trimestrielles obtenues pour l'item « disponibilité de l'information sur les vols ».

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°7
Satisfaction des passagers sur la courtoisie et la serviabilité du personnel de
contrôle sûreté (SPC)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Satisfaction ressentie par les passagers concernant la courtoisie et serviabilité du personnel du contrôle sûreté (poste d'inspection filtrage des personnes et bagages cabine).

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI. Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement.
- L'échantillon porte sur 350 passagers par trimestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.
- La question posée est :
« En vous basant sur votre expérience d'aujourd'hui, quelle est votre évaluation de cet aéroport pour la courtoisie et serviabilité du personnel du personnel de contrôle de sécurité ? »
- Les réponses possibles sont :
« Excellent – très bon – bon – passable - mauvais – pas utilisé / non concerné ».
- Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroport Toulouse-Blagnac.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme <https://intelligencehub.aci.aero/>. Pour des raisons internes, chaque note du rapport ASQ, basée sur 5 est rapporté à une base 100.

L'indicateur SPC est la moyenne arithmétique sur la période de référence des notes trimestrielles obtenues pour l'item « courtoisie et serviabilité du personnel du contrôle de sécurité ».

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°8 **Temps d'attente des passagers aux postes d'inspection** **filtrage (TAS)**

1 Champ couvert par l'indicateur

- Cela concerne les temps d'attente aux postes d'inspection filtrage des passagers et de leur bagage cabine au départ.

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Un scan de la carte d'embarquement du passager en entrée de la file d'attente puis en sortie de la file est réalisé pour effectuer le calcul de son temps d'attente. Les mesures sont enregistrées pour chaque passager dans le Système d'Information Aéronautique (module Paxtrack).
- L'indicateur correspond au pourcentage de passagers au départ ayant attendu moins de 10 minutes ou moins de 20 minutes dans la file d'attente de l'inspection filtrage.
- Le calcul de l'indicateur est réalisé mensuellement.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TAS 10} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 10 \text{ mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100$$

$$\text{TAS 20} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 20 \text{ mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100$$

- Il prend en compte les passagers du circuit premium, circuit famille et circuit classique.

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°9
Temps d'attente des passagers aux aubettes de la police aux frontières (PAF)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Cela concerne les temps d'attente des passagers aux aubettes Police aux frontières, au départ.

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Il s'agit du rapport entre le nombre de passagers dans la file d'attente, en amont des aubettes, et le nombre de passagers quittant les aubettes après la réalisation des formalités de contrôle
- Le comptage est effectué à l'aide de caméras.
- Les mesures sont enregistrées dans la solution de comptage Foxstream.
- L'indicateur correspond au pourcentage de passagers au départ ayant attendu moins de 10 minutes ou moins de 20 minutes dans la file d'attente aux aubettes de la police aux frontières.
- Le calcul de l'indicateur est réalisé mensuellement.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{PAF 10} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 10 \text{ mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100$$

$$\text{PAF 20} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 20 \text{ mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100$$

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°10
Taux de prise en charge des bagages à moins de 30
secondes (TPC)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Le traitement des bagages en moins de 30 secondes en banque d'enregistrement.
- Il concerne l'ensemble des banques d'enregistrement départ, des halls B, C, D (hors hall A, et hors ligne « hors format » : B19, C27, D1)

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Il s'agit de la performance du système de traitement bagages concernant le délai de prise en charge des bagages par les chariots DCV après injection.
- Les relevés de temps d'attente de prise en charge des bagages sont réalisés en automatique par le système de traitement de bagages (BAGWARE).
- Les relevés automatiques sont consolidés chaque jour (heure par heure) dans un dossier de collecte. Un indicateur est consolidé mensuellement.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TPC} = \left(\frac{\begin{array}{l} \text{(Nb total de bagages traités par la ligne} \\ \text{- nb bagages pris en charge en + de 30s)} \end{array}}{\text{Nb total bagages traités par la ligne}} \right) \times 100$$

- A noter que le taux de bagages pris en charge en moins de 30s correspond, au pourcentage de bagages ayant été chargés sur un chariot en moins de 30s à partir du moment où l'agent d'enregistrement a appuyé sur le bouton "injection" en banque d'enregistrement

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°11
Taux de livraison des bagages à l'arrivée (TBA)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Il s'agit du pourcentage de vols ayant livrés le dernier bagage en moins de 30 mn après l'arrivée du vol au point de stationnement

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Le calcul des minutes de la livraison du dernier bagage est la différence entre l'heure block de l'avion et l'heure enregistrée par le système pour la livraison du dernier bagage
- La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement.

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TBA} = \left(\frac{\text{Nombre de vols dont dernier bagage } < 30 \text{ mn}}{\text{Nombre total de vols à l'arrivée}} \right) \times 100$$

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Indicateur n°12
Retards dus au traitement des PHMR DL19 (RMR)

1 Champ couvert par l'indicateur

- Il s'agit de l'ensemble des retards dus au traitement des PHMR dont la cause est imputable ou non à l'aéroport - dit DL 19.

2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

- Le DL 19 concerne les retards dus au traitement PHMR imputables ou non à l'aéroport ;
- Les mesures sont réalisées via les données enregistrées par les superviseurs APOC dans le Système d'Information Aéronautique par suite d'information sur le retard communiquée par l'assistant en escale ;
- Les retards sont comptabilisés en minute ;
- Le total des minutes correspond au total des minutes de retards sur l'ensemble des causes (DL) ;
- L'indicateur mesure le taux des retards dont la cause n'est pas du DL19 ;
- La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement.;

3 Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{RMR} = \left(\frac{\text{Total des minutes de retards - Minutes de retards avec DL19}}{\text{Total des minutes de retards}} \right) \times 100$$

4 Conservation des données

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à une conservation des données pendant une période de cinq ans.

Annexe 3 : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat

1. Redevance d'atterrissage

La redevance d'atterrissage correspond à l'usage, par les aéronefs de plus de 6 tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi qu'aux services de balisage.

Elle est calculée d'après la masse maximale certifiée au décollage, portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil, arrondie à la tonne supérieure.

de 7 t à 12 t	$45,47 \text{ €} + 0,5 \text{ €} \times (t - 6)$
de 13 t à 25 t	$48,46 \text{ €} + 2,7 \text{ €} \times (t - 12)$
de 26 t à 75 t	$83,74 \text{ €} + 5,1 \text{ €} \times (t - 25)$
76 t et plus	$338,97 \text{ €} + 6,55 \text{ €} \times (t - 75)$

Les aéronefs d'un poids inférieur à 6 tonnes sont assujettis à une redevance forfaitaire englobant les redevances d'atterrissage, de stationnement et par passager et bagage (voir 5).

Coefficient de modulation

Selon l'arrêté du 8 septembre 2021, la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions.

La modulation appliquée par la société Aéroport Toulouse-Blagnac distingue trois plages horaires dans la journée et fixe les coefficients par groupe acoustique suivants :

groupe acoustique	6h-18h	18h-22h	22h-6h
1	1,40	1,40	2,45
2	1,18	1,18	2,07
3	1,02	1,02	1,79
4	0,89	0,89	1,56
5	0,78	0,78	1,37
6	0,78	0,78	1,37

L'heure de référence est l'heure locale.

Exemptions

- Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décret du ministre chargé de l'aviation civile ;
- Les aéronefs d'État qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'aviation civile ;
- Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aérodrome, en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.

2. Redevance par passager

La redevance par passager est due pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public. Les tarifs suivants n'intègrent pas la mission d'assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR) qui fait l'objet d'une redevance spécifique.

Espace Schengen	5,57€ / passager départ
Autres pays d'Europe* / DOM-TOM	6,96€ / passager départ
Autres destinations internationales	8,63€ / passager départ

*UE non Schengen et autres pays d'Europe non Schengen selon la classification de l'UE

- UE non Schengen : Irlande, Chypre
- Autres pays d'Europe non Schengen selon classification UE : Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Liechtenstein, Moldavie, Monaco, Royaume-Uni, Russie, Saint-Marin, Saint-Siège, Ukraine.

Exemptions :

Les membres d'équipage ;

- Les passagers en transit direct (arrivée et départ avec le même aéronef et avec un seul numéro de vol) ;
- Les passagers d'un aéronef effectuant un retour forcé sur l'aéroport, en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables ;
- Les enfants de moins de 2 ans ;

3. Redevance par bagage

La redevance par bagage est due pour la mise à disposition des installations de tri et de traçabilité des bagages enregistrés et de livraison des bagages à l'arrivée.

service	
système tri-bagages	2,10€ / bagage départ enregistré en banque d'enregistrement

4. Redevance de stationnement

La redevance de stationnement est due pour l'utilisation par les aéronefs de plus de 6 tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement.

Les tarifs de la redevance sont fonction de :

- La durée de stationnement et de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef,
- L'utilisation de passerelle,
- L'alimentation électrique en 400 Hertz.
- L'alimentation en air conditionné

aire de trafic		franchise*	jour (6h/22h) (/tonne/heure)	nuit (22h/6h) (/tonne/heure)
au contact de l'aérogare avec l'utilisation de la passerelle		00:45	0,80 €	0,41 €
au contact de l'aérogare avec embarquement et débarquement à pied sans utilisation de la passerelle		00:45	0,55 €	0,29 €
au large		01:00	0,27 €	0,14 €
forfait 400 Hz	<ul style="list-style-type: none"> • forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en 400 Hz • forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus 	20,92 € / aire équipée		
forfait air conditionné	<ul style="list-style-type: none"> • forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en air conditionné • forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus 	20,14 € / aire équipée		

*La franchise correspond au laps de temps durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sans acquitter la redevance de stationnement. Une fois la franchise atteinte, le décompte se fait à la minute supplémentaire.

5. Redevance carburant

Le tarif de la redevance carburant est le suivant :

carburant	1€ / kilolitre
-----------	----------------

Redevance forfaitaire pour les aéronefs de moins de 6 tonnes

MMD en tonnes	forfait 1er jour (HT)	jour supplémentaire (HT)
jusqu'à 1,5 t	29,86€	1,53€
de 1,6 à 2,5t	38,62€	3,00€
de 2,6 t à 6 t	51,92€	5,16€

Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50%.

6. Redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR)

La redevance APMR a pour objet le financement des missions d'assistance aux personnes à mobilité réduite.

Elle est assise sur le nombre total de passagers au départ, aux seules exceptions mentionnées pour la redevance par passager.

compagnie ayant sur la période janvier 2024 - décembre 2024, un taux de pré-notification, 36h avant le départ ou l'arrivée supérieur à 65%	0,75 € / passager départ
compagnie ayant sur la période janvier 2024 - décembre 2024, un taux de pré-notification, 36h avant le départ ou l'arrivée, inférieur ou égal à 65%	0,95 € / passager départ

Annexe 4 : Modulations tarifaires

1. Modulation tarifaire pour ouverture de nouvelle route

Définition de la modulation

La modulation pour ouverture de nouvelle route est appliquée pour la création d'une liaison directe régulière au départ de l'aéroport de Toulouse- Blagnac vers un aéroport non desservi pour la saison IATA de l'ouverture de la liaison.

La remise tarifaire sur la redevance par passager, sur la redevance par bagage et sur la redevance d'atterrissage est dégressive sur une durée de 3 ans :

année	liaison < 3000 km	liaison ≥ 3 000 km
année 1	70%	75%
année 2	50%	50%
année 3	30%	25%

Conditions d'application de la modulation

La modulation est appliquée sur la redevance par passager, la redevance par bagage et la redevance d'atterrissage pour une nouvelle route dont le programme de vol représente sur une période de trois mois consécutifs,

- au moins 2 fréquences hebdomadaires pour les destinations de l'Europe Schengen et des autres pays d'Europe,
- au moins 1 fréquence hebdomadaire pour les autres destinations.
- En cas de réouverture de liaison après suspension pour cause d'épidémie de Covid-19, la compagnie aérienne ne bénéficie pas de la modulation pour ouverture de nouvelle route ; par exception, pour toute nouvelle route ouverte avant la crise Covid-19, la compagnie continue à bénéficier de la modulation pour ouverture de nouvelle route, après neutralisation de la période de suspension de la liaison.
- En cas de reprise d'une liaison non desservie, la nouvelle compagnie aérienne bénéficie de la modulation à condition de n'avoir aucun lien capitalistique ou commercial avec l'exploitant précédent de la ligne. Après deux ans d'absence de liaison, hors suspension pour cause d'épidémie de Covid-19, la modulation s'applique également à une compagnie liée à l'exploitant précédent.
- Si une compagnie aérienne ouvre une liaison sur une route créée depuis moins de trois ans bénéficiant d'une modulation tarifaire, celle-ci bénéficie du même taux de remise que l'exploitant déjà en place, dès lors que son programme de vol respecte les conditions d'application de la mesure.
- 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.
- Les vols programmés en cœur de nuit (00:00 / 6:00 heure locale) ne bénéficient pas de la modulation.

2. Modulation tarifaire pour développement du trafic

Définition de la modulation

Une remise sur la redevance par passager est accordée aux compagnies aériennes dont le trafic passager entre l'année de référence 2025 et l'année n est supérieur à certains seuils.

De 2026 à 2030, les seuils sont définis par période tarifaire selon un taux de croissance du trafic passager depuis 2025 :

Période tarifaire	2026	2027	2028	2029	2030
Taux de croissance du trafic passager depuis 2025	0,85%	1,70%	2,55%	3,40%	4,25%

Pour les passagers au départ au-delà des taux de croissance prédéfinis, le montant de la remise est fonction du faisceau géographique :

Faisceau géographique	€/passager départ
Espace Schengen	4,00 €
Autres pays d'Europe	5,00 €
International	6,00 €

Conditions d'application de la modulation

En cas de reprise d'une ligne existante, la nouvelle compagnie aérienne bénéficie de la modulation pour développement du trafic à condition de n'avoir aucun lien capitalistique ou commercial avec l'exploitant de la ligne sur l'année civile 2025.

Pour les compagnies n'ayant pas de trafic de référence, la remise est appliquée à l'ensemble des passagers au départ.

Le taux de remise sur la redevance par passager ne peut pas excéder 75 % au cumul des modulations tarifaires pour ouverture de nouvelle route et pour développement du trafic.

Les vols réalisés en cœur de nuit (00h00 – 06h00 heure locale) sont exclus du champ d'application de la modulation.

La remise est établie sous forme d'avoir à la fin de chaque semestre civil.

Annexe 5 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « TRAF »

Le facteur d'ajustement « TRAF » mentionné au III.2.5.1 est défini de la façon suivante :

- $TRAF(2026) = 0$

- $TRAF(2027) = 0$

- Pour $n > 2027$:

- si $QT(n) > QTM(n)$,

$$TRAF(n) = -50\% \times \left[RC(n-2) - \frac{RC(n-2)}{\frac{QT(n)}{QTM(n)}} \right] \times (1+k)^2$$

- si $QTM(n) \geq QT(n) \geq QTm(n)$,

$$TRAF(n) = 0$$

- si $QTm(n) > QT(n)$,

$$TRAF(n) = 50\% \times \left[\frac{RC(n-2)}{\frac{QT(n)}{QTm(n)}} - RC(n-2) \right] \times (1+k)^2$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $QT(n)$ est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année $n-2$ (cf. III.2.5.1) ;
- $QTM(n)$ et $QTm(n)$ correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur $TRAF(n)$ est nul (cf. III.2.5.1) ;
- $RC(i)$ est le montant des recettes constatées des Redevances sur la période tarifaire i ; il correspond donc pour $TRAF(n)$ au montant des recettes des Redevances constatées sur la période tarifaire $n-2$.

Annexe 6 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « QDS »

1. Niveaux minima des indicateurs de qualité de service

Les niveaux d'objectif, les niveaux minima (ml) et les malus des indicateurs mentionnés au II.2.1-a sont les suivants :

Période tarifaire		2028	2029	2030	2031	2032	
Période de référence		mai-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030	Malus annuel (en €)
Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)	objectif	80,5	80,5	80,5	80,5	80,5	
	minima	77,0	77,0	77,0	77,0	77,0	100 000
Satisfaction des passagers sur la facilité de parcours (SFP)	objectif	83,0	83,0	83,0	83,0	83,0	
	minima	79,5	79,5	79,5	79,5	79,5	50 000
Taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB)	objectif	98,3	98,3	98,3	98,3	98,3	
	minima	97,3	97,3	97,3	97,3	97,3	50 000
Taux de disponibilité des installations et services dit DL87 (TDI)	objectif	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5	
	minima	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	100 000
Taux de service PHMR (TMR)	objectif	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
	minima	99,0	99,0	99,0	99,0	99,0	50 000

2. Calcul du malus de chaque indicateur

$I_i(n)$ désigne la valeur de l'indicateur n° « i » correspondant à la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année n-2.

Pour chaque indicateur n° « i », tel que défini au III.2.5.2, et pour $n > 2027$, est appliqué :

- Aucun malus $LI_i(n)$, si, $ml_i(n) \leq I_i(n)$
- Un malus $LI_i(n)$, si $I_i(n) < ml_i(n)$,

3. Calcul du facteur « QDS »

La somme des malus de chaque indicateur, calculés au titre de la qualité de service mesurée lors de l'année n-2 (entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre n-2), constitue le facteur d'ajustement QDS(n) de la période tarifaire n.

$$QDS(n) = \sum_{i=1}^5 LI_i(n)$$

Où $LI_i(n)$ désigne le malus associé à la valeur de l'indicateur n° « i » correspondant à la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année n-2.

Annexe 7 : Modalités de calcul des facteurs d'ajustement « INV »

Facteur « INV1 »

Le facteur d'ajustement INV1(n) mentionné au III.2.5.3-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 Toulouse-Blagnac, 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 en annexe 1. 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 :

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

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.

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2025 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,6 \times \frac{BT_n}{BT_{2024}} + 0,25 \frac{TP_n}{TP_{2024}} + 0,15 \frac{Syntec_n}{Syntec_{2024}}$$

Où :

BT_n est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'Insee (BT01) – valeur de décembre de l'année « n » ;
TP_n est l'index général Travaux Publics tous travaux (TP01) – valeur de décembre de l'année « n » ;
Syntec_n est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations notamment d'ingénierie et d'informatique – valeur de décembre de l'année « n ».

Dans le cas où l'un de ces indices ne serait plus disponible en cours de contrat, Aéroport Toulouse-Blagnac proposera à l'Etat un indice de substitution. Cette proposition est soumise, dans un délai d'un mois suivant sa notification, à l'approbation de l'Etat. Passé ce délai, elle est réputée acceptée.

Facteur « INV2 »

Le facteur d'ajustement INV2(n) mentionné au III.2.5.3-b de la période tarifaire (n) a pour objet d'intégrer un bonus/malus au CAT 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 ou lors de la mise en service de chacune des opérations composant un grand projet. Les dépenses associées à ce jalon sont présentées dans le tableau 2) de l'annexe 1.

Pour tout grand projet ou toute opération composante d'un 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 III.2.5.3-b, et dont la mise en service intervient 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 « INV3 »

Le facteur d'ajustement INV3(n) mentionné au III.2.5.3-c de la période tarifaire n a pour objet d'intégrer un bonus/malus au CAT en cas d'écart constaté sur le programme initial des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé prévu en Annexe 1.

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

$$- \text{Si } DC(n-2) \leq DP(n-2) + RLQ(n-3) :$$

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

$$INV3(n) = 0.$$

$$- \text{Si } DC(n-2) > DP(n-2) + RLQ(n-3) :$$

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

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

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 courants ;
- RLQ(n-2) correspond au reliquat des dépenses prévisionnelles relatives aux autres investissements du périmètre régulé définis au 3) de l'Annexe 1 et non engagées au titre de la période tarifaire n-2 ;
- $RLQ(2025) = 0$;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

Pour INV3(2028), DC(2026) et DP(2026) sont calculés au prorata du trafic prévisionnel de de la période de référence du 1^{er} mai au 31 décembre 2026 (QTref(2028) de 5 274 097 passagers) sur le trafic prévisionnel total de l'année 2026 (7 668 455 passagers).

Le facteur INV3(n) ne s'applique pas aux dépenses d'investissement consécutives à un sinistre non imputable à Aéroport de Toulouse-Blagnac. Dès lors en cas de survenance d'un évènement imprévisible et strictement extérieur aux parties fortuit occasionnant l'endommagement ou la destruction d'une immobilisation et entraînant des dépenses d'investissement non prévues par Aéroport Toulouse-Blagnac à la date du présent contrat (c'est-à-dire des dépenses non incluses dans le programme initial des autres dépenses d'investissements du périmètre régulé figurant en Annexe 1), ces dépenses d'investissement sont retirées du montant total des dépenses constatées pour le calcul du facteur INV3(n).

Annexe 8 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « PROF »

Le facteur d'ajustement « PROF » mentionné au III.2.5.4 est défini de la façon suivante :

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

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

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

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

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

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

Pour chaque période tarifaire (n), CSPAPrev(n-2) est égal à en milliers d'euros :

Période tarifaire (n)	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence (n-2)	2026	2027	2028	2029	2030
Charges externes	[15 000 – 20 000]	[20 000 – 25 000]	[25 000 – 30 000]	[25 000 – 30 000]	[25 000 – 30 000]
Impôts et Taxes	[2 000 – 5 000]	[5 000 – 10 000]	[5 000 – 10 000]	[5 000 – 10 000]	[5 000 – 10 000]
Charges de personnel	[12 000 – 15 000]	[15 000 – 20 000]	[20 000 – 25 000]	[20 000 – 25 000]	[20 000 – 25 000]
Autres produits et charges	[200-500]	[500-1 000]	[500-1 000]	[200-500]	[200-500]
Amortissements et provisions	[5 000 – 10 000]	[10 000 – 15 000]	[15 000 – 20 000]	[15 000 – 20 000]	[15 000 – 20 000]
Rémunération de la BAR	[5 000 – 10 000]	[5 000 – 10 000]	[10 000 – 15 000]	[10 000 – 15 000]	[10 000 – 15 000]
Total CSPAPrev(n)	47 659	72 681	77 351	79 407	82 185

Pour la période tarifaire 2028, le coût des services publics aéroportuaires CSPAPrev(2028) a pour période de référence du 1^{er} mai au 31 décembre 2026.

Annexe 9 : Activités menées par des entreprises liées au concessionnaire

Les activités menées, sur le domaine concédé, par des entreprises liées au concessionnaire Aéroport Toulouse-Blagnac au sens de l'article L. 2511- 8 du code de la commande publique sont, à la date de conclusion du présent contrat, les suivantes :

- Immobilier hôtelier : ATBDH (filiale à 100%)
- Immobilier industriel : ATBDi (filiale à 100%), ATBD2i (filiale à 100%), ATB SD (filiale d'ATBDi à 100%)
- Énergie photovoltaïque : ATB ENR 1 (filiale à 100%) et ATB Power (filiale à 51%)
- Évènementiel : ATB XP (filiale à 100%)

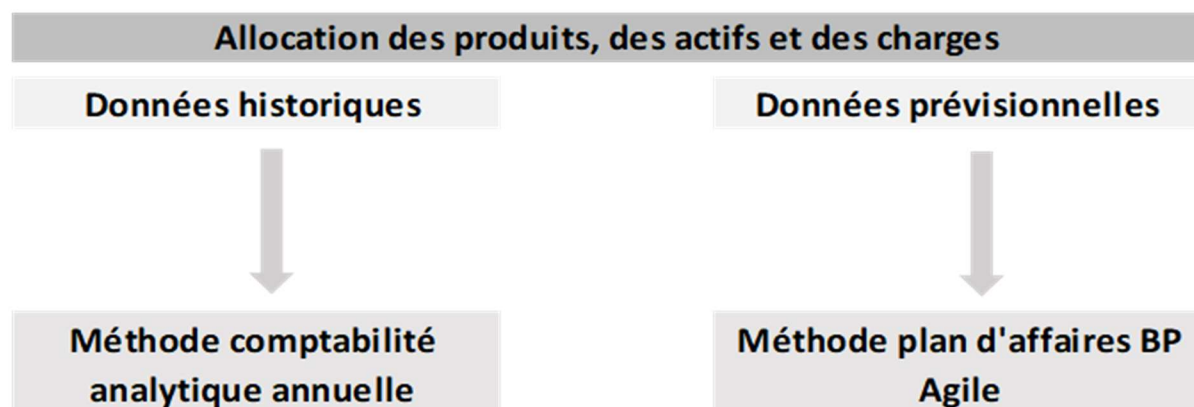
Annexe 10 : Méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges

L'objectif est de décrire les méthodes d'allocation des produits, des actifs et des charges de la comptabilité analytique annuelle et du plan d'affaires prévisionnel et de réconcilier également les deux méthodes.

1. Périmètres d'allocation

Caisse aménagée	Activités	Sous-activités
Périmètre régulé	Services publics aéroportuaires	Atterrissage
		Passager
		Bagage
		APMR
		Stationnement
		Autres redevances SPA
		Immobilier SPA
Périmètre non régulé contributif	Activités extra-aéronautiques contributives	Immobilier extra-aéronautique
		Parcs automobiles
		Activités commerciales
		Crèche
		ATBDH (Immobilier hôtelier)
Périmètre non régulé non contributif	Activités extra-aéronautiques non contributives	ATBDi /ATB SD (Immobilier industriel)
		ATBD2i (Immobilier industriel)
		ATB ENR1 (Énergie photovoltaïque)
		ATB POWER (Énergie photovoltaïque)
		ATB XP (Événementiel)
	TTAP-T2S, TNSA	TTAP-T2S
	Assistance en escale	TNSA
		Assistance en escale

2. Principes généraux d'allocation



- **Pour les données historiques et annuelles** : utilisation de l'ERP de gestion SAP répartition des produits, des actifs et des charges par centre de coûts/centre de profits, directs et indirects.
- **Pour les données prévisionnelles** : modélisation du plan d'affaires à horizon fin de concession, répartition des produits, des actifs et des charges par activité.

3. Méthode d'allocation de la comptabilité analytique (données historiques)

La comptabilité analytique est établie une fois par an après la clôture de l'exercice comptable. Elle comprend :

- une structure analytique détaillée et des règles d'allocations
- des états de restitution par périmètre (régulé et non régulé) et par activité

3.1. Structure analytique

La structure analytique repose sur les éléments suivants :

- des natures comptables primaires (identiques aux comptes généraux) et secondaires (permettant la re-ventilation des sections intermédiaires).
- des centres de coûts dans lesquels sont affectés les charges et les produits hors chiffre d'affaires.
- des ordres internes qui permettent de suivre les coûts de projets d'une durée limitée dans le temps (projets d'investissement, plans marketing ou opérations ponctuelles)
- des centres de profits, qui permettent de suivre le résultat par activité, par une affectation directe du chiffre d'affaires et le déversement des charges et autres produits associés à chaque activité.

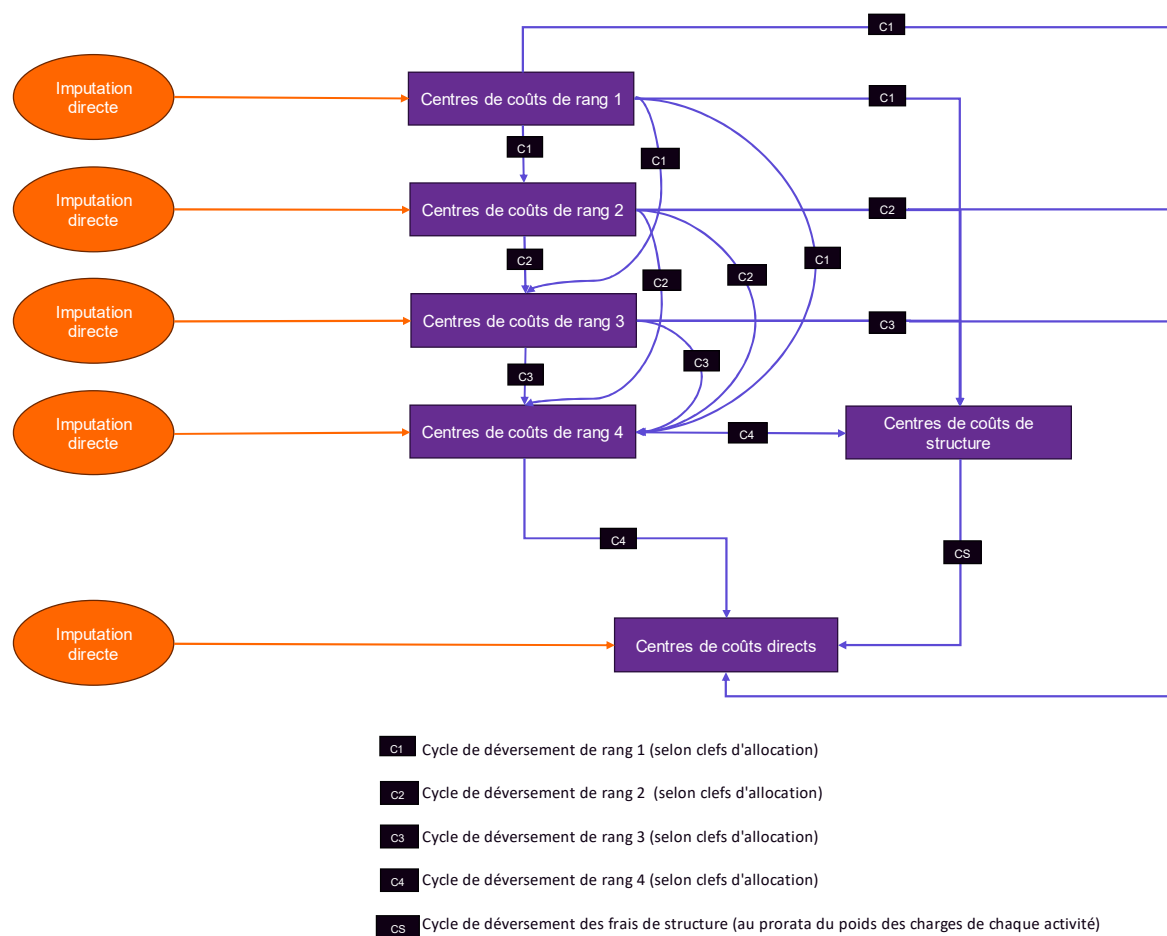
La structure analytique est constituée de 133 centres de coûts dont 63 directs et 70 indirects.

3.2. Allocation dans les centres de coûts

L'allocation dans les centres de coûts s'opère selon le cas :

- par déversement des ordres internes sur les centres de coûts
- par transfert de coût : les montants forfaitaires sont répartis par nature comptable primaire d'une section de regroupement vers des centres de coûts
- par affectation des sections auxiliaires vers des sections principales ou d'autres sections auxiliaires : ces déversements s'effectuent par des clés de répartition et suivant un ordre bien précis afin d'éviter les prestations réciproques.

3.2.1 Cycles de déversement



Les allocations indirectes d'actifs et de charges s'effectuent selon 32 clés analytiques, 18 inducteurs et 3 unités d'œuvre.

3.2.2 Clés analytiques

La matrice d'allocation comptable est consultable sur <https://www.toulouse.aeroport.fr/societe/publications>

Comptabilité analytique (données historiques) - principales clés analytiques

Conformité aux principes d'allocation comptable (décisions n°2022-24 et 2022-25 de l'ART)

Clé analytique	Composant	Description	Auditabilité	Homogénéité	Non-discrimination	Pertinence
Volumes aérogare	Actifs Charges	<ul style="list-style-type: none"> > Catégorisation des volumes de l'aérogare à partir de visites et mesures sur terrain > Affectation de chaque zone aux activités > Application des ratios obtenus aux montants des coûts et des actifs > Cas des zones de circulation et des parties communes : réallouées au prorata du volume de chaque activité par étage 	<ul style="list-style-type: none"> > Données accessibles et lisibles par tous via les plans de l'aérogare et le listing des ESI > La description de chaque zone est vérifiable sur le terrain 	<ul style="list-style-type: none"> > Données accessibles et lisibles par tous via les plans de l'aérogare et le listing des ESI > La description de chaque zone est vérifiable sur le terrain 	Chaque zone de l'aérogare (côté ville, côté pistes, accessible ou non aux passagers) est mesurée selon les mêmes méthodes avec des outils professionnels et sans a priori concernant leur destination	Toutes les activités présentes en aérogare "utilisent" le bâtiment de la même façon, une allocation de ses coûts de maintenance et de construction en fonction de la surface qu'elles occupent en permet une répartition équitable
Immobilisations brutes desservant les voiries	Actifs	Prorata du poids des immobilisations brutes par centres de coûts	La clé est basée sur des éléments issus de la comptabilité générale, audité et certifiée par un commissaire aux comptes	Affectation aux périmètres SPA et extra-aéronautique, sans a priori car fonction des valeurs des immobilisations desservies	Affectation aux périmètres SPA et extra-aéronautique, sans a priori car fonction des valeurs des immobilisations desservies	Allocation des coûts et des actifs des voiries desservant les infrastructures au prorata de leur valeur brute est la méthode la plus précise en l'absence d'étude de flux précise. Ainsi, l'aérogare ayant mécaniquement la plus forte valeur parmi les bâtiments de la concession, on lui affecte la majorité des coûts des voiries. L'aérogare étant ensuite un centre de coût structure, les éléments provenant des voiries sont réalloués sur toutes les activités.
Frais de structure	Charges	Répartition automatique des coûts comptabilisés en centres de coûts structure vers les centres de coûts directs au prorata de leur poids	<p>La clé de répartition des frais de structure est basée sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> > les éléments issus de la comptabilité générale, audité et certifiée par un commissaire aux comptes ; > les imputations analytiques directes provenant de commandes SAP, validées par la direction financière, ou directement renseignées par le service comptable ; > les éléments issus des déversements précédents des centres de coûts support, dont les clefs d'allocation sont justifiées et traçables. <p>La répartition des frais de structure est ensuite vérifiable via calcul à partir d'extractions SAP et est mise en cohérence avec les répartitions des exercices précédents</p>	Tous les centres de coûts structure sont répartis de la même façon	L'allocation des frais de structure est calculatoire, elle n'est pas pondérée manuellement vers une activité en particulier	Un centre de coûts structure touche par définition toutes les activités de l'aéroport et est indispensable à son fonctionnement, une allocation selon le poids de chaque centre de coûts direct en permet une répartition équitable
Temps passé	Charges Actifs	Le manager calcule les heures passées par son équipe sur les activités de son périmètre en fonction des plannings codifiés sur un outil	<ul style="list-style-type: none"> > Données issues du logiciel Octime / plannings > Rapprochement possible avec les plannings individuels 	Les centres de coûts support composés majoritairement de charges de personnel sont répartis selon les temps passés, peu importe leur origine	Allocation fonction du temps passé, sans a priori sur l'activité de rattachement	La quasi-exhaustivité des coûts enregistrés sur ce centre de coûts concerne des charges de personnel : une affectation au temps passé sur chaque activité permet une allocation des coûts liés au plus juste.
Chiffre d'affaires	Charges	Prorata de chaque activité (hors immobilier) dans le total du chiffre d'affaires aéronautique et extra-aéronautique	La clé est basée sur la comptabilité générale qui est audité et certifiée par un commissaire aux comptes	Les coûts visant à stimuler les revenus, qu'ils soient aéronautiques et/ou extra-aéronautiques, sont répartis sur la base du chiffre d'affaires	Les coûts encourus dans le but de stimuler l'activité de l'aéroport sont répartis logiquement selon le poids de chaque activité, sans pondération	Les coûts encourus dans le but de stimuler l'activité de l'aéroport sont répartis logiquement selon le poids de chaque activité, sans pondération
Bordereaux taxe foncière	Charges	A partir des bordereaux de taxe foncière, affectation du montant global de taxe foncière en compte générale par bâtiment	<ul style="list-style-type: none"> > La clé est basée sur des éléments issus de la comptabilité générale, audité et certifiée par un commissaire aux comptes > Les bordereaux de taxe foncière sont envoyés par l'administration fiscale et réconciliables avec la comptabilité générale 	Les impôts locaux (taxe foncière et CET) sont répartis naturellement selon la valeur qu'ils représentent dans les montants réglés	Affectation aux périmètres SPA et extra-aéronautiques sans a priori car basé sur la valeur locative établie par l'administration fiscale de chaque bâtiment	L'allocation est finalement établie quasi directement par l'administration fiscale, on l'adopte sans retraitement
Temps GMAO	Charges	<ul style="list-style-type: none"> > Les agents de maintenance pointent leurs heures dans l'outil GMAO (ordre de travail) > Chaque ordre de travail comporte un centre de coûts correspondant à l'activité de rattachement de l'opération de maintenance réalisée > Ratios par centres de coûts établi à partir d'une extraction de l'outil 	Données issues d'un outil IT (Carl)	<ul style="list-style-type: none"> > Les ordres de travail sont chargés sans distinction de l'activité finale du lieu et/ou de l'installation concernée par l'opération de maintenance réalisée > Les centres de coûts support composés majoritairement de charges de personnel sont répartis selon les temps passés, peu importe leur origine 	Les ordres de travail sont chargés sans distinction de l'activité finale du lieu et/ou de l'installation concernée par l'opération de maintenance réalisée.	La quasi-exhaustivité des coûts enregistrés sur ce centre de coûts concerne des charges de personnel : une affectation au temps passé sur chaque activité permet une allocation des coûts liés au plus juste.

Comptabilité analytique (données historiques) - principales clés analytiques

Conformité aux principes d'allocation comptable (décisions n°2022-24 et 2022-25 de l'ART)

Clé analytique	Composant	Priorité à l'imputation directe	Réconciliation et traçabilité	Stabilité dans le temps	Transparence
Volumes aérogare	Actifs Charges	Pas d'allocation directe immédiate possible : les coûts et actifs imputés sur ce centre de coûts concernent la structure et la maintenance du bâtiment aérogare et concernent donc toutes les activités qui y sont présentes	> Données issues du logiciel Jmap > Extractions xls avec surface de chaque ESI réconciliées avec les listings précédents pour mise en cohérence > Méthodologie d'affectation des surfaces éprouvée par plusieurs visites sur le terrain avec les usagers et la DGAC (01/2025)	Pas de changement de méthode depuis 2011	Plusieurs visites sur site ont permis aux usagers et à la DGAC (01/2025) de constater la correcte allocation des surfaces et de valider les affectations
Immobilisations brutes desservant les voiries	Actifs	Pas d'imputation directe possible : les voiries desservent plusieurs bâtiments donc plusieurs activités. Elles ne sont pas forcément identifiées séparément en comptabilité.	La clé est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Pas de changement depuis 2020	La clé est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes
Frais de structure	Charges	Les centres de coûts structure sont systématiquement non reliés directement aux activités de l'aéroport	La clé de répartition des frais de structure est basée sur : > les éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes ; > les imputations analytiques directes provenant de commandes SAP, validées par la direction financière, ou directement renseignées par le service comptable ; > les éléments issus des déversements précédents des centres de coûts support, dont les clés d'allocation sont justifiées et traçables. La répartition des frais de structure est ensuite vérifiable via calcul à partir d'extractions SAP et est mise en cohérence avec les répartitions des exercices précédents	Aucun changement depuis 2011	La clé de répartition des frais de structure est basée sur : > les éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes ; > les imputations analytiques directes provenant de commandes SAP, validées par la direction financière, ou directement renseignées par le service comptable ; > les éléments issus des déversements précédents des centres de coûts support, dont les clés d'allocation sont justifiées et traçables. La répartition des frais de structure est ensuite vérifiable via calcul à partir d'extractions SAP et est mise en cohérence avec les répartitions des exercices précédents
Temps passé	Charges Actifs	Services support intervenant directement ou indirectement sur toutes les activités de l'aéroport	Données issues du logiciel Octime ou de plannings d'équipe	Pas de changement de méthode depuis 2011	Suivi des heures passées facilement contrôlable
Chiffre d'affaires	Charges	Les coûts de stimulation des revenus de l'aéroport ne sont pas dédiés à une seule activité : pas d'imputation directe possible	La clé est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Pas de changement de méthode depuis la création du centre de coûts	Données non altérables directement issues de la comptabilité générale, auditée et certifiée par les commissaires aux comptes, et issues de SAP
Bordereaux taxe foncière	Charges	Quasi imputation directe : les bordereaux et les déclarations cerfa déterminent le montant de taxe à régler pour chaque actif / bâtiment	> La clé est basée sur des éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes > Les bordereaux de taxe foncière sont envoyés par l'administration fiscale et réconciliables avec la comptabilité générale	Aucun changement à signaler	> La clé est basée sur des éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes > Les bordereaux de taxe foncière sont envoyés par l'administration fiscale et réconciliables avec la comptabilité générale
Temps GMAO	Charges	Le service maintenance est un service "support" qui a vocation à intervenir sur toutes les infrastructures de l'aéroport.	> Pointages issus du logiciel Carl > Rapprochement possible avec les plannings pour contrôle cohérence	Pas de changement de méthode depuis 2011	> Pointages issus du logiciel Carl > Rapprochement possible avec les plannings pour contrôle cohérence

3.2.3 Inducteurs

Inducteurs

Bordereaux taxe foncière
CAPEX
Chiffre d'affaires
Comptabilité générale et analytique
Consommation eau
Consommation électricité
Consommation gaz
Consommation réseau chaleur
Immobilisations brutes desservies par les voiries
Nombre de caméras de vidéo surveillance
Nombre de mouvements véhicules
Refacturation charges locatives
Superficie des surfaces nettoyées
Superficie du bassin versant STEP
Surfaces aérogare
Temps GMAO
Temps passé
Valeur brute des immobilisations

3.2.4 Unités d'œuvres

Unités d'œuvre

%
€
m3

3.3. Résultat opérationnel

Les imputations directes couplées aux différents cycles de déversement conduisent à la détermination d'un résultat opérationnel qui ne tient pas compte de l'amortissement de caducité sur les biens renouvelables, du résultat financier ainsi que des charges et produits exceptionnels non liés à une cession d'actifs, reprise de subvention ou transfert de charge.

3.4. Base d'actifs

La base d'actifs correspond à la somme des actifs immobilisés financés par l'exploitant et du besoin en fonds de roulement.

Les actifs immobilisés sont calculés comme la somme des valeurs nettes comptables des immobilisations, diminuée des provisions pour dépréciation, des subventions d'équipement, et des dotations aux amortissements de caducité au titre des investissements réalisés.

La base d'actifs ne prend en compte ni les amortissements de caducité sur les biens renouvelables ni les immobilisations financières.

Le retour sur les capitaux employés – ROCE – est le rapport entre le résultat opérationnel et la base d'actifs.

La comptabilité analytique permet de déterminer un ROCE par activité et d'apprécier également les taux de couverture.

4. Méthode d'allocation du plan d'affaires « BP Agile » (données prévisionnelles)

Dans le plan d'affaires prévisionnel « BP Agile », la structure analytique est simplifiée par rapport à la structure de la comptabilité analytique annuelle :

- un maillage analytique réduit
- un volume de données plus restreint pour être plus agile
- des centres de coûts qui portent l'ensemble des actifs et des charges agrégés dans des « regroupements de centre de coûts » afin de réduire le nombre de clés de répartition.

	Type d'allocation
Produits	Directe : les produits sont affectés directement à un centre de profit, lui-même associé directement à une activité
Charges et actifs directs	Directe : les actifs et charges imputés sur centre de coût direct sont affectés directement à l'activité correspondante
Charges et actifs indirects	Clé de répartition : les actifs et charges imputés sur centre de coût indirect et centre de coût de structure sont affectés sur les activités via des clés de répartition

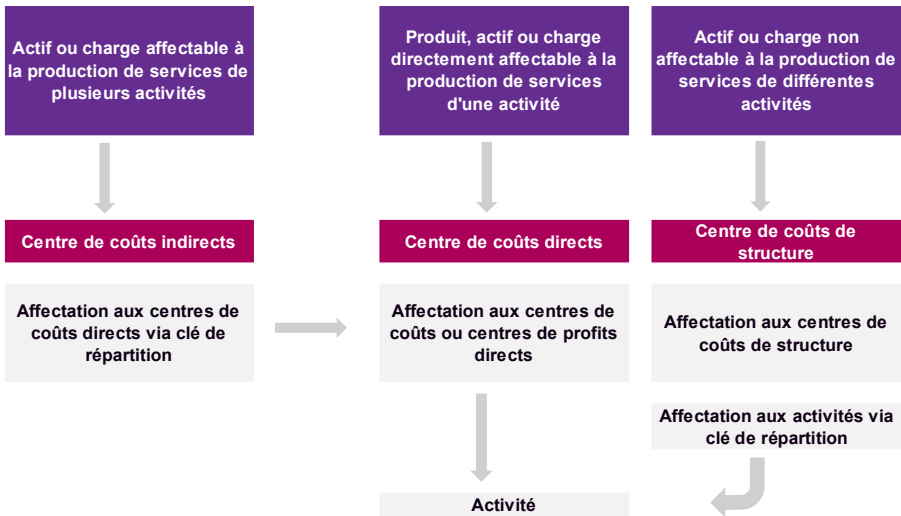
4.1. Allocation des produits, actifs et charges directs

Produits, actifs et charges directs affectés à un regroupement de centre de profits et de coûts

Activités	Regroupement centre de profits et de coûts	Affectation directe
Services publics aéroportuaires	Atterrissage	Direct
	Passagers	Direct
	Stationnement	Direct
	Bagage	Direct
	APMR	Direct
	Autres redevances SPA	Direct
	Immobilier SPA	Direct
Activités extra-aéronautiques contributives	Immobilier extra-aéronautique	Direct
	Parcs autos	Direct
	Commerces & Services	Direct
	Loueurs	Direct
	Publicité	Direct
	Restauration	Direct
	Salons compagnies	Direct
Activités extra-aéronautiques non contributives	ATBDH (Immobilier hôtelier)	Direct
	ATBDi /ATB SD (Immobilier industriel)	Direct
	ATBD2i (Immobilier industriel)	Direct
	ATB ENR1 (Énergie photovoltaïque)	Direct
	ATB POWER (Énergie photovoltaïque)	Direct
TTAP - T2S / TNSA	ATB XP (Événementiel)	Direct
	TTAP - T2S	Direct
Assistance en escale	TNSA	Direct
	Bus de piste	Direct

4.2. Allocation des actifs et charges indirects

4.2.1 Cycles de déversement



Les actifs et charges indirects sont affectés selon 7 clés de répartition (dont 2 sur le chiffre d'affaires)

4.2.2 Affectation spécifique du besoin en fonds de roulement (BFR)

Créances clients par activité	-	Fournisseurs opex par activité	-	dettes sociales et fiscales par activité	-	fournisseurs capex par activité	=	Total BFR par activité
délai de règlement appliqué aux revenus selon l'activité: 52 j en moyenne		délai de règlement appliqué aux charges externes: 124 j en moyenne		délai de règlement appliqué aux charges de personnel, impôts et taxes: 80 j en moyenne		délai de règlement appliqué aux capex: 120 j en moyenne		

4.2.3 Principales clés analytiques

BP Agile (données prévisionnelles) - principales clés analytiques

Conformité aux principes d'allocation comptable (décisions n°2022-24 et 2022-25 de l'ART)

Clé analytique	Composant	Description	Auditabilité	Homogénéité	Non-discrimination	Pertinence
Volumes aérogare	Actifs Charges	<ul style="list-style-type: none"> > Catégorisation des volumes de l'aérogare à partir de visites et mesures sur terrain > Affectation de chaque zone aux activités > Application des ratios obtenus aux montants des coûts et des actifs > Cas des zones de circulation et des parties communes : réallouées au prorata du volume de chaque activité par étage 	<ul style="list-style-type: none"> > Données accessibles et lisibles par tous via les plans de l'aérogare et le listing des ESI > La description de chaque zone est vérifiable sur le terrain 	<ul style="list-style-type: none"> > Données accessibles et lisibles par tous via les plans de l'aérogare et le listing des ESI > La description de chaque zone est vérifiable sur le terrain 	Chaque zone de l'aérogare (côté ville, côté pistes, accessible ou non aux passagers) est mesurée selon les mêmes méthodes avec des outils professionnels et sans a priori concernant leur destination	Toutes les activités présentes en aérogare "utilisent" le bâtiment de la même façon, une allocation de ses coûts de maintenance et de construction en fonction de la surface qu'elles occupent en permet une répartition équitable
Immobilisations brutes	Actifs	Prorata du poids des immobilisations brutes par centres de coûts	La clef est basée sur des éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Affectation aux périmètres SPA et extra-aéronautique, sans a priori car fonction des valeurs des immobilisations desservies	Affectation aux périmètres SPA et extra-aéronautique, sans a priori car fonction des valeurs des immobilisations desservies	Allocation des coûts et des actifs des voiries desservant les infrastructures au prorata de leur valeur brute est la méthode la plus précise en l'absence d'étude de flux précise. Ainsi, l'aérogare ayant mécaniquement la plus forte valeur parmi les bâtiments de la concession, on lui affecte la majorité des coûts des voiries. L'aérogare étant ensuite un centre de coût structure, les éléments provenant des voiries sont réalloués sur toutes les activités.
Frais de structure	Charges	Répartition automatique des coûts comptabilisés en centres de coûts structure vers les centres de coûts directs au prorata de leur poids	<p>La clef de répartition des frais de structure est basée sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> > les éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes ; > les imputations analytiques directes provenant de commandes SAP, validées par la direction financière, ou directement renseignées par le service comptable ; > les éléments issus des déversements précédents des centres de coûts support, dont les clefs d'allocation sont justifiées et traçables. <p>La répartition des frais de structure est ensuite vérifiable via calcul à partir d'extractions SAP et est mise en cohérence avec les répartitions des exercices précédents</p>	Tous les centres de coûts structure sont répartis de la même façon	L'allocation des frais de structure est calculatoire, elle n'est pas pondérée manuellement vers une activité en particulier	Un centre de coûts structure touche par définition toutes les activités de l'aéroport et est indispensable à son fonctionnement, une allocation selon le poids de chaque centre de coûts direct en permet une répartition équitable
Plan CAPEX	Charges	Prorata sur la base du poids des centres de coûts de chaque immobilisation en cours au 31/12/n	La clef est basée sur des éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Les centres de coûts rattachés directement à la direction de l'ingénierie sont répartis sur la base des CAPEX en cours à la clôture, afin de refléter au mieux son activité	Intervention sur tous les projets d'investissement, de la phase d'étude à la livraison à la mise en service, sans discrimination sur leur destination finale	La base CAPEX à la clôture permet de refléter au mieux l'activité de l'année écoulée pour la direction de l'ingénierie
Chiffre d'affaires	Charges	Prorata de chaque activité (hors immobilier) dans le total du chiffre d'affaires aéronautique et extra-aéronautique	La clef est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Les coûts visant à stimuler les revenus, qu'ils soient aéronautiques et/ou extra-aéronautiques, sont répartis sur la base du chiffre d'affaires	Les coûts encourus dans le but de stimuler l'activité de l'aéroport sont répartis logiquement selon le poids de chaque activité, sans pondération	Les coûts encourus dans le but de stimuler l'activité de l'aéroport sont répartis logiquement selon le poids de chaque activité, sans pondération

BP Agile (données prévisionnelles) - principales clés analytiques

Conformité aux principes d'allocation comptable (décisions n°2022-24 et 2022-25 de l'ART)

Clé analytique	Composant	Priorité à l'imputation directe	Réconciliation et traçabilité	Stabilité dans le temps	Transparence
Volumes aérogare	Actifs Charges	Pas d'allocation directe immédiate possible : les coûts et actifs imputés sur ce centre de coûts concernent la structure et la maintenance du bâtiment aérogare et concernent donc toutes les activités qui y sont présentes	> Données issues du logiciel Jmap > Extractions xls avec surface de chaque ESI réconciliées avec les listings précédents pour mise en cohérence > Méthodologie d'affectation des surfaces éprouvée par plusieurs visites sur le terrain avec les usagers et la DGAC (01/2025)	Pas de changement de méthode depuis 2011	Plusieurs visites sur site ont permis aux usagers et à la DGAC (01/2025) de constater la correcte allocation des surfaces et de valider les affectations
Immobilisations brutes	Actifs	Pas d'imputation directe possible : les voiries desservent plusieurs bâtiments donc plusieurs activités. Elles ne sont pas forcément identifiées séparément en comptabilité.	La clef est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Pas de changement depuis 2020	La clef est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes
Frais de structure	Charges	Les centres de coûts structure sont systématiquement non reliés directement aux activités de l'aéroport	La clef de répartition des frais de structure est basée sur : > les éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes ; > les imputations analytiques directes provenant de commandes SAP, validées par la direction financière, ou directement renseignées par le service comptable ; > les éléments issus des déversements précédents des centres de coûts support, dont les clefs d'allocation sont justifiées et traçables. La répartition des frais de structure est ensuite vérifiable via calcul à partir d'extractions SAP et est mise en cohérence avec les répartitions des exercices précédents	Aucun changement depuis 2011	La clef de répartition des frais de structure est basée sur : > les éléments issus de la comptabilité générale, auditée et certifiée par un commissaire aux comptes ; > les imputations analytiques directes provenant de commandes SAP, validées par la direction financière, ou directement renseignées par le service comptable ; > les éléments issus des déversements précédents des centres de coûts support, dont les clefs d'allocation sont justifiées et traçables. La répartition des frais de structure est ensuite vérifiable via calcul à partir d'extractions SAP et est mise en cohérence avec les répartitions des exercices précédents
Plan CAPEX	Charges	Pas d'imputation directe possible : activité support qui travaille pour l'ensemble de l'aéroport	La clef est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Pas de changement depuis la création du centre de coûts	Données non altérables directement issues de la comptabilité générale, auditée et certifiée par les commissaires aux comptes, et issues de SAP
Chiffre d'affaires	Charges	Les coûts de stimulation des revenus de l'aéroport ne sont pas dédiés à une seule activité : pas d'imputation directe possible	La clef est basée sur la comptabilité générale qui est auditée et certifiée par un commissaire aux comptes	Pas de changement de méthode depuis la création du centre de coûts	Données non altérables directement issues de la comptabilité générale, auditée et certifiée par les commissaires aux comptes, et issues de SAP

5. Rapprochement ROCE BP Agile / Comptabilité analytique

Un contrôle de cohérence du résultat opérationnel et de la base d'actifs est effectué entre le BP agile et la comptabilité analytique annuelle.

Rapprochement base comptabilité analytique 2024

<i>en millions d'euros</i>		2024			
RO net d'IS	BP Agile	Comptabilité analytique	Ecart	Ecart en %	
Total caisse unique	22,9	22,8	0,1	0,6%	

<i>en millions d'euros</i>		2024			
Base d'actifs	BP Agile	Comptabilité analytique	Ecart	Ecart en %	
Total caisse unique	226,6	224,3	2,3	1,0%	

		2024			
ROCE	BP Agile	Comptabilité analytique	Ecart	Ecart en %	
Total caisse unique	10,1%	10,2%	0,0%	-	