

## Avis n° 2026-026 du 19 mars 2026

relatif au projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période 2026-2030 et à l'homologation des tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite

---

### L'essentiel

**Par le présent avis, l'Autorité émet un avis favorable sur le projet de contrat de régulation économique (CRE) établi entre la société Aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) et l'État. Il est assorti de cinq réserves, dont la prise en compte est indispensable pour assurer l'équilibre économique du contrat en cohérence avec le taux de rémunération des capitaux engagés défini par les parties.**

Cet avis conforme est le premier rendu par l'Autorité sur un projet de CRE à la suite de la réforme du cadre de la régulation aéroportuaire initiée en 2024. Il fait suite à un premier avis simple rendu le 10 juillet 2025 par l'Autorité sur l'avant-projet de CRE entre l'État et la société ATB et à la phase de négociation qui s'en est suivie entre les deux parties.

Ce projet de contrat, qui couvre une période de quatre ans et huit mois, a fait l'objet d'une présentation aux usagers de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac et à leurs représentants lors de la séance de la commission consultative économique (ci-après la « CoCoÉco ») du 15 janvier 2026. Les résultats du vote des membres de la CoCoÉco, témoignent de la large approbation de ce projet de CRE par les usagers et leurs représentants.

Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, la proposition tarifaire incluse dans ce projet de contrat prévoit une baisse tarifaire applicable au 1<sup>er</sup> mai 2026 de -7,2 % en moyenne par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, avec des évolutions différenciées selon les redevances, puis un plafond d'évolution des redevances basé sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) minoré de 1,75 % pour les périodes tarifaires 2027 et 2028, et de 1,00 % pour les périodes tarifaires 2029 et 2030. Ce plafond pourra évoluer (à la hausse comme à la baisse) à compter de la période tarifaire 2028, en application des facteurs d'ajustement portant sur le niveau de trafic, les dépenses d'investissement, la qualité de service et le profit résiduel des activités extra-aéronautiques.

L'Autorité formule cinq réserves – qui devront être levées par l'État et la société ATB avant signature du contrat, dans la mesure où le caractère favorable du présent avis est conditionné à cette levée des réserves –, ainsi que plusieurs recommandations et observations à l'attention du ministre chargé de l'aviation civile et de la société ATB.

---

---

Ces réserves, limitées en nombre et en ampleur, sont sans incidences sur la trajectoire tarifaire prévisionnelle. Elles visent à assurer la conformité juridique de certaines clauses avec le cadre législatif et réglementaire, la correction d'erreurs matérielles ainsi que le respect du principe de juste rémunération. Elles concernent :

- l'intégration dans le contrat d'une stipulation prévoyant expressément que (i) la détermination ou la modification des trajectoires d'investissement prévues à l'annexe 1 fait l'objet d'un avenant soumis, préalablement à sa signature, à l'avis conforme de l'Autorité afin qu'elle s'assure que les trajectoires retenues s'appuient sur des études ou des audits établis sur des données objectives, vérifiables et suffisamment précises pour assurer le caractère mesurable et opposable de ces trajectoires dans le cadre de l'exécution du CRE, et que (ii) les études et audits correspondants sont systématiquement transmis à l'Autorité en même temps que les projets d'avenants ;
- la restriction du champ matériel de la clause de révision du CRE aux mesures législatives et réglementaires spécifiques aux exploitants aéroportuaires, ainsi qu'aux mesures fiscales, ayant des effets significatifs sur le résultat opérationnel ;
- la suppression de la clause permettant la résiliation du CRE sur simple accord des parties ;
- la suppression du plafonnement de l'apurement du compte d'ajustement des tarifs (ci-après « CAT ») sur les deux années suivant l'expiration ou la résiliation du CRE, afin d'assurer son apurement dans le respect du cadre législatif ;
- la correction d'erreurs matérielles portant sur certains des paramètres financiers du contrat.

Sous réserve du respect de ces conditions, le présent avis emporte également homologation des tarifs ainsi que de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite pour la première période tarifaire.

*Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.*

---

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

Saisie le 23 janvier 2026 par le ministre chargé de l'aviation civile pour avis conforme sur le projet de contrat de régulation économique négocié avec la société Aéroport Toulouse-Blagnac couvrant la période du 1<sup>er</sup> mai 2026 au 31 décembre 2030 ;

Vu le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

Vu la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ;

Vu la communication de la Commission européenne du 4 octobre 2024 sur l'application des orientations interprétatives sur le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-2, L. 6327-3, R. 6325-39 et suivants et R. 6327-3 et suivants ;

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 12 août 2025 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports ;

Vu l'arrêté du 25 novembre 2025 relatif aux modalités de déclaration de trafic, coûts et produits des exploitants d'aérodromes concernant les tarifs de sûreté et de sécurité de la taxe sur le transport aérien de passagers et de la taxe sur le transport aérien de marchandises ;

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

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

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

Vu la décision de l'Autorité n° 2023-002 du 17 janvier 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1<sup>er</sup> avril 2023 ;

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

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

Vu l'avis de la commission consultative économique transmis à l'Autorité par la société ATB le 23 janvier 2026 ;

Vu les contributions écrites transmises en réponse à la consultation publique de l'Autorité relative aux « éléments de doctrine et proposition d'un mécanisme de régulation incitative des investissements dans le cadre d'un contrat de régulation économique » menée du 20 octobre au 28 novembre 2025 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de la société ATB le 18 février 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 19 mars 2026 ;

**Considérant les éléments qui suivent :**

# Table des matières

<b>1. Contexte</b> .....	<b>7</b>
1.1. Faits et procédure .....	7
1.1.1. L'aéroport de Toulouse-Blagnac.....	7
1.1.2. Les précédents contrats de régulation économique et les périodes tarifaires antérieures .....	7
1.1.3. L'avis simple de l'Autorité sur l'avant-projet de contrat de régulation économique, l'élaboration du projet de contrat de régulation économique et la saisine de l'Autorité.....	7
1.2. Cadre juridique applicable aux redevances aéroportuaires et aux contrats de régulation économique .....	8
1.2.1. Le droit de l'Union européenne.....	8
1.2.2. Le droit national.....	9
1.2.3. Les contrats de régulation économique .....	12
1.2.4. L'office de l'Autorité dans la procédure d'élaboration des contrats de régulation économique.....	13
1.3. Le projet de contrat soumis à l'avis conforme de l'Autorité pour la période 2026-2030.....	15
1.3.1. En ce qui concerne les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du projet de contrat, la structure et les modulations tarifaires.....	15
1.3.2. En ce qui concerne les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé retenue sur la durée du contrat.....	16
1.3.3. En ce qui concerne le plafond du taux moyen d'évolution des tarifs, les facteurs d'ajustement de ce dernier et les conditions de révision du contrat .....	17
<b>2. Analyse</b> .....	<b>18</b>
2.1. Sur le respect de la procédure d'élaboration du contrat et la consultation des usagers.....	19
2.2. Sur l'équilibre des trajectoires sous-tendant l'évolution des tarifs et les mécanismes d'ajustement.....	20
2.2.1. Les hypothèses macro-économiques retenues pour la projection des trajectoires n'appellent pas d'observation .....	20
2.2.2. En révisant sa trajectoire prévisionnelle de trafic et en réduisant la bande de franchise liée au facteur d'ajustement associé, la société ATB a amélioré sa proposition par rapport à l'avant-projet.....	20
2.2.3. Le périmètre non régulé contributif a été revu et les hypothèses de recettes extra-aéronautiques sont acceptables au regard du mécanisme d'ajustement prévu	22
2.2.4. L'Autorité devra approuver les éventuelles modifications des trajectoires d'investissement prévues au contrat au cours de son exécution.....	23
2.2.5. La trajectoire des charges opérationnelles a été revue pour inclure des objectifs de productivité.....	28
2.2.6. Les objectifs de qualité de service et les incitations mises en place demeurent perfectibles mais peuvent être acceptés.....	29

2.2.7. Le régime de révision et de résiliation du contrat doit garantir un partage de risque équilibré au regard de la rémunération de l'exploitant.....	31
2.3. Sur la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, la modération tarifaire et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.....	35
2.3.1. L'allocation comptable des actifs, produits et charges entre les différents périmètres est conforme aux principes établis par l'Autorité .....	35
2.3.2. Sur le taux moyen d'évolution des tarifs sur la durée du CRE et le mécanisme d'apurement des effets des facteurs d'ajustement.....	37
2.3.3. Le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ..	39
2.3.4. Le niveau de ROCE moyen est justifié au regard du CMPC et du traitement des accords commerciaux.....	40
2.3.5. Le CMPC proposé par la société ATB sur le périmètre régulé est acceptable..	42
<b>3. Homologation des tarifs de la période tarifaire 2026.....</b>	<b>43</b>
3.1. Consultation des usagers .....	43
3.2. Les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables et ne sont pas discriminatoires.....	43
3.2.1. La société ATB a légèrement adapté la structure tarifaire entre les faisceaux « Schengen / autres Europe » et « International » afin de la faire converger sur la base des coûts d'utilisation des infrastructures .....	44
3.2.2. Les modulations tarifaires n'évoluent qu'à la marge et répondent aux recommandations de l'Autorité.....	44
3.3. Les tarifs évoluent conformément au contrat.....	45
3.4. La proposition de la société ATB de hausse tarifaire de +14,9 % de la redevance APMR pour 2026 peut être homologuée.....	46
<b>ÉMET L'AVIS SUIVANT .....</b>	<b>48</b>
<b>Annexe 1 – Récapitulatif des réserves formulées dans le présent avis.....</b>	<b>50</b>
<b>Annexe 2 – Correction des erreurs matérielles.....</b>	<b>51</b>
<b>Annexe 3 – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis .....</b>	<b>52</b>

# 1. Contexte

## 1.1. Faits et procédure

### 1.1.1. L'aéroport de Toulouse-Blagnac

1. L'exploitation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac est assurée par la société ATB en application d'un contrat de concession accordé par l'État jusqu'en 2046.
2. Le capital de la société ATB est détenu à 49,99 % par le groupe Eiffage, à 25 % par la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Toulouse, à 10,01 % par l'État et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Occitanie, le département de la Haute-Garonne et la métropole de Toulouse).
3. En 2025, l'aéroport de Toulouse-Blagnac a accueilli 7,6 millions de passagers<sup>1</sup>, ce qui correspond à 79 % du niveau de trafic de 2019.

### 1.1.2. Les précédents contrats de régulation économique et les périodes tarifaires antérieures

4. Deux contrats de régulation économique successifs ont déjà été conclus entre l'État et la société ATB, couvrant les périodes allant respectivement du 4 mars 2009 au 31 décembre 2013 et du 1<sup>er</sup> janvier 2014 au 31 décembre 2018. Le processus d'élaboration d'un troisième CRE destiné à couvrir la période 2019-2023, initié en 2018, a été interrompu. Aucun autre CRE n'a depuis été conclu entre l'État et la société ATB.
5. Par sa décision n° 2023-002 du 17 janvier 2023 susvisée, l'Autorité a homologué, en l'absence de CRE, les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> avril 2023 au 31 mars 2024. Ces tarifs ont ensuite été reconduits par la société ATB, après consultation de la commission consultative économique (ci-après la « CoCoÉco ») de l'aérodrome le 8 novembre 2023. Ainsi, les tarifs en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2023 ont été reconduits au-delà du 31 mars 2024 et sont toujours appliqués à ce jour.

### 1.1.3. L'avis simple de l'Autorité sur l'avant-projet de contrat de régulation économique, l'élaboration du projet de contrat de régulation économique et la saisine de l'Autorité

6. En application du I de l'article L. 6327-3 du code des transports, le ministre chargé de l'aviation civile a saisi l'Autorité, le 16 mai 2025, d'une demande d'avis simple sur l'avant-projet de CRE de la société ATB.
7. Dans son avis en date du 10 juillet 2025 susvisé, l'Autorité a formulé 38 recommandations à destination de la DGAC et de la société ATB en vue de l'élaboration du projet de contrat devant lui être soumis pour avis conforme. À la suite de cet avis, l'État et la société ATB ont négocié ledit projet de contrat de régulation économique.
8. En application de l'article R. 6325-48-1 du code des transports, la société ATB a convoqué sa CoCoÉco, qui s'est tenue le 15 janvier 2026, et a communiqué à l'Autorité le procès-verbal de cette séance le 23 janvier 2026.

<sup>1</sup> Source : Société ATB, procès-verbal de CoCoÉco du 15 janvier 2026

9. En application des articles L. 6327-3 et R. 6325-49 du code des transports, le ministre a saisi l'Autorité, le 23 janvier 2026, pour avis conforme sur le projet de contrat négocié avec la société ATB.
10. En application de l'article R. 6327-4 du code des transports, l'Autorité a rendu public le projet de contrat dont elle a été saisie, sous réserve des secrets protégés par la loi.

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

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

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

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

---

<sup>2</sup> Devenu traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

16. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres d'instituer une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont systématiquement déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante.
  - b. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens
17. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 prévoit que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifique due aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.
18. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport, en coopération avec ses usagers, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un, ou de toute autre entité appropriée. L'entité gestionnaire tient une comptabilité séparée respectivement pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux PHMR et pour ses autres activités. Elle met à la disposition des usagers de l'aéroport un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne cette assistance.
19. La Commission européenne a publié, le 4 octobre 2024, une communication intitulée « Application des orientations interprétatives sur le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ». Elle précise notamment les conditions dans lesquelles les usagers devraient être consultés lors de l'établissement ou de la révision de la redevance spécifique.
20. L'article 6 du règlement prévoit que le transporteur aérien, ayant lui-même reçu une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol, communique cette information à l'entité gestionnaire des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol. Dans tous les autres cas, il communique ces informations « *dès que possible* ».

### 1.2.2. Le droit national

#### a. Les redevances pour services rendus

21. L'article L. 6325-1 du code des transports prévoit que les services publics aéroportuaires (ci-après « SPA ») rendus sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus fixées conformément à l'article L. 410-2 du code de commerce.

22. Il précise également que « le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aéroport, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. / Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. / Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aéroport ou sur le système d'aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aéroports desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'État. / Les éléments financiers servant de base de calcul des tarifs des redevances prévues au présent article sont déterminés à partir des états financiers, le cas échéant prévisionnels, établis conformément aux règles comptables françaises ».
23. L'article R. 6325-1 du code des transports dispose que « les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de services à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aéroport, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aéroport, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien ».
24. Les articles R. 6325-3 et suivants du code des transports définissent les redevances concernées et les modalités de leurs éventuelles modulations.

#### b. Le périmètre régulé

25. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit que « le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aéroport ».
26. L'article R. 6325-22 du code des transports renvoie à un arrêté du ministre le soin de fixer ce périmètre, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.
27. L'article 4 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé prévoit que le périmètre régulé de l'aéroport de Toulouse-Blagnac couvre l'ensemble des services publics aéroportuaires définis par l'article R. 6325-1 du code des transports.

28. En application de l'article 11 de ce même arrêté, les profits dégagés par l'ensemble des activités de l'exploitant qui sont objet de la concession ou sont exercées sur le domaine concédé sont en tout ou partie pris en compte pour la fixation des tarifs des redevances, à l'exception des activités d'assistance en escale<sup>3</sup>, des activités menées par des entreprises liées au concessionnaire<sup>4</sup>, des services de sécurité-incendie-sauvetage<sup>5</sup>, de la contribution aux dépenses engagées par les riverains pour la mise en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores<sup>6</sup>, des activités de production de carburant et d'hydrogène<sup>7</sup>, des activités relatives aux énergies renouvelables<sup>8</sup> et des activités sans rapport avec l'aérodrome concerné (ci-après le « périmètre non régulé contributif » ou « PNRC »).

Figure 1. Allocation par périmètre de régulation des activités de la société ATB

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	Assistance en escale

Source : projet de contrat

<sup>3</sup> À savoir les activités listées à l'annexe de l'article R. 6326-1 du code des transports, sur les aérodromes dont le trafic annuel est supérieur ou égal à deux millions de passagers.

<sup>4</sup> Au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique.

<sup>5</sup> Visées par l'article L. 6328-3 du code des transports.

<sup>6</sup> Au sens de l'article L. 571-14 du code de l'environnement.

<sup>7</sup> Des activités de production permettant d'atteindre les objectifs définis à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur aérien durable (« ReFuelEU Aviation »).

<sup>8</sup> Des activités de production, de transformation, de stockage et de distribution d'énergie renouvelable au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou d'énergie nucléaire, destinées à des activités étrangères aux services publics aéroportuaires.

### 1.2.3. Les contrats de régulation économique

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

29. En vertu de l'article L. 6325-2 du code des transports, « pour Aéroports de Paris et pour les autres exploitants d'aérodromes civils relevant de la compétence de l'État, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'État déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte, notamment, des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'État »<sup>9</sup>. Les contrats de régulation économique ont ainsi vocation à assurer une plus grande visibilité sur les tarifs des redevances en s'inscrivant dans un cadre pluriannuel, tant pour l'exploitant que pour les usagers.
30. En vertu de l'article R. 6325-39 du code des transports, les CRE déterminent :
- les redevances de services publics aéroportuaires dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat, comprenant obligatoirement la redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement, la redevance par passager et les principales redevances accessoires, à l'exception de celles dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat dans les conditions du troisième alinéa de l'article R. 6325-9 du même code ;
  - les périodes tarifaires successives couvertes par le contrat, d'une durée maximale d'un an ;
  - le plafond du taux moyen d'évolution des redevances couvertes par le contrat pour chaque période tarifaire, ainsi que les mécanismes d'ajustement de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés en matière de trafic, d'investissements, de profits issus des activités non incluses dans le périmètre régulé contribuant à la couverture des coûts de ce périmètre, de charges et en cas d'introduction de nouvelles redevances, ainsi que la possibilité de reporter, en fin de contrat, le solde des ajustements sur les tarifs de la période suivante ;
  - le CMPC évalué pour la période couverte par le contrat ;
  - les conditions dans lesquelles est vérifié le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants ;
  - les objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière ;
  - le montant des investissements et les principales opérations d'équipement prévus et leur calendrier ;
  - la méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé ;
  - les conditions de révision ou de fin anticipée du CRE sur demande du ministre.
31. Au surplus, et en vertu de l'article R. 6325-40 du code des transports, les CRE peuvent prévoir des modulations limitées de redevances, ainsi que les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire couverte par le contrat.

<sup>9</sup> Par dérogation, l'article L. 6325-2 prévoit que la durée maximale de certains CRE peut être portée à dix ans s'il s'agit (i) du premier contrat conclu à la suite de l'attribution d'un contrat de concession ou (ii) si les spécificités du projet industriel de l'exploitant le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant.

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

32. Si l'intégralité des profits du périmètre non régulé contributif est prise en compte pour établir les tarifs des redevances dans une tarification annuelle, cette contribution est, en cas de CRE et en application de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susmentionné, limitée à 30 % des coûts des services publics aéroportuaires, le cas échéant augmentée de 50 % du profit résiduel du PNRC<sup>10</sup>.
33. Par ailleurs, l'article L. 6325-2 du code des transports prévoit qu'en cas de conclusion d'un CRE, le respect des principes (i) de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et (ii) selon lequel le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome est apprécié de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat. Au cours de l'exécution du contrat, dès lors que les tarifs des redevances aéroportuaires évoluent conformément aux conditions qui y sont prévues, ces principes sont réputés respectés et le niveau du CMPC ne peut être remis en cause. Il résulte également de l'article L. 6327-3 du même code que le critère de modération tarifaire est apprécié, dans le cadre d'un CRE, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat.
34. Comme dans un cadre de tarification annuel, la CoCoÉco de l'aérodrome doit être réunie au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application des redevances pour services rendus et sur les programmes d'investissements conformément à l'article R. 6325-61 du code des transports.

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

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

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

36. L'Autorité peut être saisie par le ministre afin d'émettre un avis simple sur l'avant-projet de contrat d'un exploitant d'aérodrome. Lorsque le ministre chargé de l'aviation civile fait usage de cette faculté, l'Autorité dispose d'un délai de deux mois<sup>11</sup> pour se prononcer notamment sur :
- l'équilibre économique et financier de l'avant-projet de contrat ;
  - le CMPC retenu ;
  - les conditions d'évolution des tarifs prévues, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat que :
    - l'évolution moyenne proposée est modérée. La condition relative à la modération de l'évolution moyenne des tarifs est vérifiée sans tenir compte de la première évolution des tarifs suivant l'entrée en vigueur du contrat de concession, par rapport aux tarifs en vigueur ;
    - le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ;

<sup>10</sup> Le profit résiduel est défini à l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 comme « la différence positive entre les profits mentionnés au I du présent article et le montant correspondant à 30 % du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports ».

<sup>11</sup> En vertu de l'article R. 6327-2 du code des transports.

- l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, appréciée au regard (i) du CMPC calculé sur ce périmètre, (ii) des hypothèses d'investissement, (iii) de la qualité de service, et (iv) de l'évolution des charges retenues dans l'avant-projet de contrat.

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

37. À l'issue des négociations sur la base de l'avant-projet de contrat<sup>12</sup>, le ministre chargé de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome établissent un projet de contrat soumis à la commission consultative économique de l'aérodrome dont l'avis est transmis à l'Autorité<sup>13</sup>. Le projet de contrat est ensuite soumis à l'avis conforme de l'Autorité, qui se prononce sur :
- le respect de la procédure d'élaboration de ce projet de contrat, fixée par voie réglementaire ;
  - le CMPC retenu ;
  - les conditions d'évolution des tarifs prévues, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que :
    - l'évolution moyenne proposée est modérée ;
    - le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ;
    - l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, appréciée au regard (i) du CMPC calculé sur ce périmètre, (ii) des hypothèses d'investissement, (iii) de la qualité de service, et (iv) de l'évolution des charges, tels qu'ils ont été retenus dans le projet de contrat ;
  - lorsque le projet de contrat prévoit les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire, l'Autorité s'assure du respect des éléments prévus au II de l'article L. 6327-2<sup>14</sup>, dès lors que son avis conforme sur le projet de contrat vaut homologation de ces premiers tarifs<sup>15</sup>.
38. L'Autorité dispose de deux mois pour rendre son avis conforme si elle a été saisie par le ministre pour rendre un avis simple (« motivé ») sur l'avant-projet de contrat, et de quatre mois si tel n'a pas été le cas<sup>16</sup>. Elle peut, tant au stade de l'avis simple qu'à celui de l'avis conforme, consulter ou entendre toute partie intéressée<sup>17</sup>.

<sup>12</sup> En vertu du premier alinéa de l'article R. 6325-48 du code des transports, le projet de contrat est négocié entre le ministre chargé de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome sur la base du dossier publié en application de l'article R. 6325-43 du même code, de l'avis de la commission consultative économique de l'aérodrome concerné et, le cas échéant, de l'avis motivé rendu par l'Autorité.

<sup>13</sup> En vertu de l'article R. 6325-48-1 du code des transports.

<sup>14</sup> À savoir (i) le respect de la procédure de consultation des usagers, (ii) que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires, et (iii) le respect des conditions d'évolution des tarifs prévues par le contrat.

<sup>15</sup> En vertu de l'article R. 6325-51 du code des transports.

<sup>16</sup> En vertu de l'article R. 6327-3 du code des transports.

<sup>17</sup> En vertu des articles R. 6327-2 et R. 6327-6 du code des transports.

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

39. Au cours du CRE, l'exploitant d'aéroport saisit chaque année l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances. L'office de l'Autorité est alors plus restreint que dans un cadre de tarification annuelle dans la mesure où l'article L. 6327-2 du code des transports prévoit que l'Autorité s'assure :
- du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;
  - que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires ;
  - du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévus par le contrat.
40. Conformément à l'article L. 6325-2 du code des transports, au cours de l'exécution des CRE, dès lors que les tarifs des redevances aéroportuaires évoluent conformément aux conditions qui y sont prévues, les principes relatifs à la juste rémunération du capital et à l'absence de sur-couverture des coûts du service public par le produit global des redevances sont réputés respectés. Le niveau du CMPC, y compris en l'absence de stipulation expresse, ne peut, pendant la période couverte par le contrat, être remis en cause.
41. Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite ainsi que les modulations<sup>18</sup>, sont également homologués annuellement, après consultation des usagers.
42. L'Autorité rend sa décision dans le délai d'un mois en application de l'article R. 6325-33 du code des transports.

### 1.3. Le projet de contrat soumis à l'avis conforme de l'Autorité pour la période 2026-2030

43. Le ministre a, le 23 janvier 2026, saisi l'Autorité d'une demande d'avis conforme sur le projet de CRE de la société ATB, pour la période du 1<sup>er</sup> mai 2026 au 31 décembre 2030. Le projet de contrat se décompose en cinq périodes tarifaires courant du 1<sup>er</sup> mai au 31 décembre 2026 pour la première, et du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de chaque année civile pour les quatre suivantes<sup>19</sup>.

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

44. Le projet de contrat soumis à l'Autorité propose de reconduire majoritairement la structure tarifaire actuellement en vigueur<sup>20</sup>. Il prévoit toutefois l'ajout d'une redevance accessoire à la redevance de stationnement, relative à une nouvelle prestation d'alimentation en air conditionné.

<sup>18</sup> En vertu de l'article R. 6325-40 du code des transports.

<sup>19</sup> Voir les articles I. 2 et III. 1 du projet de contrat.

<sup>20</sup> Voir l'article III. 2. 1 du projet de contrat.

45. S'agissant des modulations tarifaires<sup>21</sup>, la société ATB propose de reconduire, dans les mêmes conditions que celles actuellement en vigueur, la modulation applicable aux redevances par passager, d'atterrissage et par bagage pour ouverture de nouvelle route. Elle propose également de remplacer la modulation de la redevance par passager pour reprise du trafic par une modulation pour développement du trafic. Cette dernière évolue légèrement par rapport à la proposition de l'avant-projet de contrat. Enfin, la société ATB propose de reconduire la modulation horaire et acoustique de la redevance d'atterrissage, en en modifiant le barème afin notamment de la renforcer sur la période 22h-6h<sup>22</sup>, dans une moindre mesure toutefois que celle prévue dans l'avant-projet de contrat.
46. Le projet de contrat<sup>23</sup> prévoit les conditions d'évolution de l'ensemble des redevances, à savoir les trois redevances principales<sup>24</sup>, ainsi que des redevances accessoires suivantes : (i) la redevance par bagage ; (ii) la redevance relative à la fourniture d'électricité dite « forfait 400Hz » ; (iii) la redevance relative à la fourniture d'air conditionné dite « forfait air conditionné » ; (iv) la redevance perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation ; et (v) le forfait pour les avions de moins de six tonnes.
47. Le projet de contrat prévoit également les tarifs des redevances applicables sur la première période tarifaire.
48. La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite évolue différemment des autres redevances : elle n'est pas soumise au taux plafond d'évolution prévu par le CRE et sera établie sur une base annuelle, sous le contrôle de l'Autorité.

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

49. La société ATB prévoit un trafic de 7,7 millions de passagers en 2026, dont 5,3 millions sur la période tarifaire 2026 d'une durée de huit mois, qui augmente à 8,2 millions de passagers en 2030, soit 85,7 % du trafic de référence réalisé en 2019 (voir section 2.2.2.a).
50. Il résulte de ces prévisions un niveau des produits des redevances aéroportuaires soumises à homologation de l'Autorité à hauteur de 31,2 millions d'euros (M€) pour la période tarifaire 2026 débutant au 1<sup>er</sup> mai (45,3 M€ sur l'année civile), qui augmente à 49,8 M€ en 2030. Dans le même temps, les produits opérationnels issus des activités extra-aéronautiques augmentent de 64,5 M€ en 2026 (dont 43,0 M€ sur la période tarifaire 2026) à 72,2 M€ en 2030.
51. Sur le périmètre régulé et après l'intégration de la contribution du PNRG prévue par voie réglementaire (voir point 28 ci-dessus), le taux moyen de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE » pour « *return on capital employed* ») sur la durée du contrat est estimé par la société ATB à 5,0 %.
52. La société ATB estime le CMPC après impôts du périmètre régulé applicable à la période couverte par le contrat à 5,3 %. L'écart entre ROCE et CMPC est justifié par la proposition de la société ATB de reverser dans les tarifs 50 % de l'écart de résultat opérationnel résultant de l'absence d'homologation des tarifs en 2025<sup>25</sup>.

<sup>21</sup> Voir l'article III. 3. 2 et l'annexe 4 du projet de contrat.

<sup>22</sup> Voir l'annexe 3 du projet de contrat.

<sup>23</sup> Voir l'article III. 2. 1 du projet de contrat.

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

<sup>25</sup> L'absence d'homologation par l'Autorité des tarifs de la société ATB applicables à compter du 1<sup>er</sup> avril 2025, soit 24 mois après la dernière homologation, a conduit cette dernière à continuer à bénéficier depuis lors de tarifs supérieurs au niveau qui aurait permis une juste rémunération des capitaux engagés. La société ATB a proposé de reverser aux usagers, sur la durée du CRE, 50 % de cette sur-rémunération en faisant apparaître un niveau de ROCE prévisionnel inférieur de 30 points de base au CMPC.

53. Le projet de contrat comporte une annexe intitulée « Méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges »<sup>26</sup>.

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

54. Le projet de contrat prévoit un taux plafond d'évolution des tarifs des redevances dit « de base<sup>27</sup> » correspondant à une baisse moyenne<sup>28</sup> de -7,2 % pour la période tarifaire 2026 puis à une évolution fondée sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) minoré de -1,75 % pour les périodes tarifaires 2027 et 2028, et minoré de -1,00 % pour les périodes tarifaires 2029 et 2030.
55. Ce taux « de base » peut être ajusté en cas d'écart entre les trajectoires prévisionnelles et réalisées, par le jeu de facteurs d'ajustement<sup>29</sup> relatifs (i) au trafic, (ii) à la qualité de service, (iii) aux investissements (en distinguant les charges de capital, la réalisation des grands projets du périmètre régulé et les autres dépenses d'investissement du périmètre régulé), et (iv) au profit résiduel des activités extra-aéronautiques. Ces ajustements sont opérés via un compte d'ajustement des tarifs (ci-après « CAT »)<sup>30</sup>, dont l'apurement, partiel ou total chaque année, affecte l'évolution tarifaire.
56. En sus des facteurs d'ajustement, le projet de contrat définit les situations pouvant donner lieu à une révision ou une résiliation du contrat.
57. Le projet de contrat définit enfin les principales opérations d'investissement prévues sur la durée du contrat, leur montant et leur calendrier prévisionnels<sup>31</sup>, ainsi que les objectifs de qualité de service mesurés au travers de douze indicateurs dont cinq sont assortis d'incitations financières<sup>32</sup>.

---

<sup>26</sup> Voir l'annexe 10 du projet de contrat.

<sup>27</sup> Voir le III.2.3 du projet de contrat. Le taux « de base » correspond au taux applicable avant ajustement éventuel de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés, en application du 4° de l'article R. 6325-39 du code des transports.

<sup>28</sup> L'exploitant prévoit une baisse tarifaire différenciée en 2026 afin de permettre la convergence des taux de couverture par redevance (voir la section 3.2.1 du projet de contrat).

<sup>29</sup> Voir les III.2.2.1 et III.2.5, et les annexes 5 à 8 du projet de contrat.

<sup>30</sup> Voir le III.2.2.2 du projet de contrat.

<sup>31</sup> Voir le II.1 et l'annexe 1 du projet de contrat.

<sup>32</sup> Voir le II.2 et l'annexe 2 du projet de contrat.

## 2. Analyse

58. À titre liminaire, l'Autorité relève que le projet de contrat qui lui est soumis pour avis conforme comprend un certain nombre d'évolutions par rapport à l'avant-projet de contrat qui lui avait été soumis pour avis en mai 2025. Ces évolutions tiennent compte des recommandations formulées par l'Autorité dans son avis n° 2025-058 susvisé ainsi que des retours des usagers, consultés à plusieurs reprises lors de l'élaboration de ce projet de CRE qu'ils ont largement approuvé lors de la CoCoÉco du 15 janvier 2026.
59. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité se prononce notamment, dans son avis conforme sur les projets de CRE, sur « *[l]es conditions d'évolution des tarifs prévues par le projet de contrat, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que l'évolution moyenne proposée est modérée, que l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre des activités mentionné à l'article L. 6325-1, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre, et que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus* ».
60. Pour être en mesure de se prononcer sur l'ensemble des éléments listés par le législateur, l'Autorité doit s'assurer tout d'abord de la pertinence et de la robustesse des trajectoires opérationnelles et financières qui sous-tendent les coûts des services rendus, du produit global des redevances et du niveau de ROCE du périmètre régulé<sup>33</sup>.
61. Dans ce cadre, l'Autorité a apprécié : (i) l'équilibre des trajectoires sous-tendant l'évolution des tarifs ; (ii) la méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé ; (iii) le niveau de contribution des activités du périmètre non régulé contributif au périmètre régulé ; et (iv) l'impact des différents mécanismes d'ajustement du plafond tarifaire et de révision ou de résiliation du CRE sur le partage des risques.
62. Sur la base de ces analyses, l'Autorité a pu apprécier la modération du taux moyen d'évolution des redevances, la juste rémunération de l'exploitant sur le périmètre régulé, ainsi que la proportionnalité du produit global des redevances au coût des services rendus.
63. **L'Autorité assortit son avis favorable de cinq réserves, qui devront être levées par l'État et la société ATB dans le contrat final en vue de sa signature. Ces réserves, limitées en nombre et en ampleur, visent à assurer le respect du principe de juste rémunération, la conformité juridique de certaines clauses avec le cadre législatif et réglementaire et à corriger des erreurs matérielles. La levée de l'ensemble de ces réserves avant la signature du CRE conditionne le sens favorable de l'avis de l'Autorité sur celui-ci.**
64. **La levée de ces réserves est indispensable pour assurer la cohérence entre l'équilibre économique du contrat et le taux de rémunération des capitaux engagés défini par les parties. Elle est sans incidence sur la trajectoire tarifaire prévisionnelle du contrat.**
65. Afin de sécuriser la signature du CRE dans un calendrier permettant son entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> mai 2026, les modifications contractuelles permettant de lever sans restriction ces réserves ont fait l'objet d'échanges avec les parties au cours de l'instruction.

<sup>33</sup> La juste rémunération de l'exploitant est appréciée au regard de la comparaison entre le CMPC et le niveau de ROCE prévisionnel sur la durée du CRE.

## 2.1. Sur le respect de la procédure d'élaboration du contrat et la consultation des usagers

66. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité doit s'assurer, au stade de son avis conforme, du respect de la procédure d'élaboration du projet de CRE, fixée par voie réglementaire.
67. Sur la procédure d'élaboration du CRE, l'article R. 6325-48 du même code dispose que le projet de CRE est négocié entre les parties sur la « *base des éléments* » suivants : le dossier rendu public par l'exploitant, comprenant notamment l'avant-projet de CRE, l'avis de la commission consultative économique sur l'avant-projet ainsi que l'avis simple de l'Autorité, rendu en application du I de l'article L. 6327-3. L'article R. 6325-48-1 du code des transports prévoit qu'« à l'issue de la négociation » l'exploitant soumet le projet de contrat négocié avec le ministre chargé de l'aviation civile, après accord de ce dernier, à l'avis de la CoCoÉco. Cet avis est ensuite transmis à l'Autorité lorsqu'elle est compétente. Enfin, en application de l'article R. 6325-49 du code des transports, le ministre saisit l'Autorité pour avis conforme sur le projet de contrat issu de la négociation avec l'exploitant.
68. Il ressort des éléments du dossier que les étapes de cette procédure ont été respectées.
69. S'agissant en particulier de la consultation des usagers sur le projet de contrat, l'Autorité relève que la CoCoÉco a été réunie le 15 janvier 2026. Elle a voté en majorité en faveur du projet de CRE (quinze voix), seul un représentant d'utilisateur ayant voté contre. Le résultat de ce vote traduit une nette amélioration du projet de contrat ayant conduit à une large acceptation de ce dernier par les usagers par rapport à l'avant-projet qui n'avait recueilli aucun vote favorable des usagers ni de leurs représentants.
70. Les délais de convocation ont été respectés et l'exploitant a transmis aux membres de la CoCoÉco, en amont de la réunion, (i) le projet de CRE, (ii) les évolutions intervenues entre l'avant-projet et le projet de contrat, (iii) l'avis rendu par la CoCoÉco sur le dossier public de consultation ainsi que (iv) l'avis n°2025-058 susvisé, conformément à l'article 5 de l'arrêté du 12 août 2025<sup>34</sup>.
71. En parallèle de la transmission de l'ensemble des éléments requis par la réglementation, l'exploitant indique avoir réuni régulièrement les usagers, postérieurement à l'avis simple de l'Autorité sur l'avant-projet de CRE, pour leur présenter les programmes d'investissements, la méthodologie d'allocation comptable, les indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières ainsi que les mécanismes d'ajustement, leur permettant ainsi de rendre un avis éclairé sur le projet de CRE.
72. Dans ces conditions, l'Autorité considère que les documents fournis lors de ces réunions permettent de répondre à la recommandation qu'elle avait formulée dans l'avis n° 2025-058 susvisé, visant à ce que les usagers disposent d'un dossier complet et détaillé en amont de la CoCoÉco sur le projet de CRE<sup>35</sup>.

<sup>34</sup>Arrêté du 12 août 2025 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports.

<sup>35</sup>Recommandation n° 3 de l'avis n° 2025-058 du 10 juillet 2025 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période 2026-2030.

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

73. Le projet de contrat prévoit plusieurs ajustements du plafond du taux moyen d'évolution des redevances afin (i) de prendre en compte tout ou partie de l'écart entre les trajectoires réalisées et les trajectoires prévisionnelles et (ii) de minimiser ainsi le risque supporté par l'exploitant.
74. La société ATB a fait évoluer les hypothèses sous-tendant la trajectoire tarifaire ainsi que les mécanismes d'ajustement du plafond tarifaire proposés dans l'avant-projet de contrat. Si ces évolutions répondent à la majorité des recommandations formulées par l'Autorité dans son avis n° 2025-058 susvisé, plusieurs propositions du projet de contrat appellent toujours des observations.

### 2.2.1. Les hypothèses macro-économiques retenues pour la projection des trajectoires n'appellent pas d'observation

75. La société ATB retient une hypothèse d'inflation pour la construction de ses trajectoires financières prévisionnelles de 1,75 % pour chacune des périodes tarifaires 2026 à 2030.
76. Cette hypothèse, qui n'a pas évolué par rapport à celle retenue dans l'avant-projet de contrat, apparaît globalement cohérente.

### 2.2.2. En révisant sa trajectoire prévisionnelle de trafic et en réduisant la bande de franchise liée au facteur d'ajustement associé, la société ATB a amélioré sa proposition par rapport à l'avant-projet

- a. La société ATB a mis à jour sa trajectoire en fonction du trafic observé en 2025, plus haut qu'anticipé

77. Dans son avis n° 2025-058 susvisé, l'Autorité avait recommandé à la société ATB d'actualiser sa trajectoire de trafic prévisionnel dans le projet de contrat. Elle constatait en effet que la trajectoire avait été construite à partir d'hypothèses pessimistes. Elle estimait ainsi nécessaire de (i) mettre à jour l'hypothèse d'une baisse de 5,5 % du trafic en 2025 au regard des trafics constatés aux deuxième et troisième trimestres et de (ii) réexaminer l'hypothèse de hausse pour les années suivantes.
78. La société ATB s'est, en partie, conformée à cette demande :
  - elle a tout d'abord tenu compte du fait que le trafic 2025 s'est avéré plus important que prévu initialement. Ainsi, le trafic 2025 était estimé à 7,41 millions de passagers dans l'avant-projet (- 5,5 % par rapport à 2024) et a été réévalué à 7,55 millions de passagers dans le projet de contrat (- 3,8 %). Cette valeur a été estimée à partir des données des trois premiers trimestres et s'avère cohérente – quoi qu'en soit légèrement inférieure – avec celle effectivement observée, qui est de 7,62 millions de passagers (- 2,8 %) ;
  - elle a en revanche maintenu sa prévision à 8,2 millions de passagers à horizon 2030. Cela aboutit mécaniquement à diminuer la hausse du trafic entre 2025 et 2030 : le taux de croissance annuel moyen (TCAM) passe de 2,1 % à 1,7 % sur cette période.

79. Les éléments avancés par la société ATB pour motiver cette trajectoire sont essentiellement qualitatifs. Comme le faisait remarquer l'Autorité dans son avis précité, les taux de croissance envisagés par la société ATB sont en rupture avec les tendances d'avant la crise sanitaire, où le TCAM dépassait 3,6 %. La société ATB fait valoir deux arguments pour le justifier. D'une part, la dynamique générale du secteur serait pénalisée par la hausse des coûts du transport aérien, notamment liée à la fiscalité. D'autre part, la situation particulière de l'aéroport de Toulouse-Blagnac inviterait à la prudence : avec une forte proportion de trafic domestique et une prédominance de déplacements à motif professionnel, il serait plus exposé à la baisse tendancielle du trafic professionnel.
80. La contre-expertise de l'Autorité montre que la trajectoire de la société ATB se situe à l'intérieur – quoique dans la partie basse – de la fourchette des valeurs plausibles.
- D'une part, il apparaît que la croissance du trafic devrait continuer à ralentir sous l'effet de la hausse des coûts du transport aérien. Ainsi, la baisse observée en 2025 s'explique d'ores et déjà en partie par la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) et cet effet pourrait perdurer dans les années à venir avec la hausse du prix du carburant consécutive à la pleine mise en œuvre du système de quotas européen et l'obligation d'incorporation de carburants durables.
  - D'autre part, la réorganisation de l'offre sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac n'est pas terminée, comme le confirment les annonces d'Air France concernant la restructuration des liaisons avec Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle ainsi que la fermeture récente de la base easyJet. Dans ce contexte, et compte tenu du niveau d'incertitude sur les niveaux du trafic prévisionnel de la plateforme aéroportuaire de Toulouse-Blagnac, il n'a pas été possible à l'Autorité d'établir une trajectoire de contre-expertise unique mais simplement une fourchette de valeurs (voir tableau 1). La trajectoire prévisionnelle de la société ATB se situe dans le bas de cette fourchette.

Tableau 1. Comparaison entre la trajectoire ATB et les estimations de l'ART en millions de passagers

	Société ATB	ART Scénario haut	ART Scénario bas
Trafic en 2025	7,55	7,62	7,62
Trafic en 2030	8,22	8,57	8,17
Trafic moyen	7,89	8,07	7,67

Source : dossier de saisine et analyse de l'Autorité

- b. La zone de franchise du facteur d'ajustement lié au trafic a été réduite, contribuant au rééquilibrage du partage de risque
81. La société ATB propose un facteur d'ajustement « TRAF » présentant les caractéristiques suivantes :
- une « plage de franchise » en cas d'écart inférieur à 2 % entre le trafic annuel réalisé et le trafic prévisionnel, calculé en nombre de passagers. Dans cette plage de franchise, le facteur d'ajustement n'a aucun effet sur le plafond d'évolution des redevances et la société ATB conserve l'intégralité de la différence, positive ou négative, entre les trafics réalisés et prévisionnel ;
  - un partage de risque à 50 % avec les usagers en dehors de cette plage de franchise. Le facteur d'ajustement compense alors, via le taux plafond d'évolution des redevances, 50 % de l'écart au-delà de la plage de franchise, entre les trafics annuels réalisés et prévisionnel.

82. Ces modalités de partage du risque trafic reviennent à un transfert total du risque pour de faibles aléas (au sein de la plage de franchise) et à un transfert partiel du risque pour des aléas plus importants (à 50 % au-delà de la plage de franchise).
83. L'Autorité rappelle qu'elle estime préférable de ne pas introduire de zone de franchise en ce que cela introduit un risque de sur-rémunération, notamment en situation d'incertitude sur l'évolution du trafic. Au cas d'espèce, compte-tenu de la réduction de cette plage de franchise entre l'avant-projet et le projet de contrat de la société ATB<sup>36</sup>, l'Autorité considère néanmoins que le facteur d'ajustement est calibré de manière acceptable.
84. Elle recommande cependant la réalisation d'un retour d'expérience en cours et à l'issue de ce CRE sur l'intérêt et les conséquences de l'application d'une telle plage de franchise au facteur TRAF, pour justifier ou non sa reconduction dans un prochain CRE.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1	Effectuer un retour d'expérience sur l'intérêt et les conséquences de l'application d'une plage de franchise au facteur TRAF	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB

### 2.2.3. Le périmètre non régulé contributif a été revu et les hypothèses de recettes extra-aéronautiques sont acceptables au regard du mécanisme d'ajustement prévu

- a. Une partie des activités filialisées de la société ATB a été réintégrée au périmètre non régulé contributif

85. La société ATB a pris en compte la recommandation exprimée par l'Autorité dans l'avis n° 2025-058 susvisé visant à intégrer l'activité hôtelière, filialisée, au périmètre non régulé contributif. Pour rappel, l'Autorité considérait que « *la société ATB n'[avait] pas été en mesure de démontrer au cours de l'instruction l'absence de lien entre l'activité de cette filiale et le trafic de l'aéroport, ce qui questionn[ait], du point de vue de la régulation économique, la légitimité de l'exclusion de ces activités du périmètre contributif* ». L'intégration de l'activité hôtelière dans le périmètre non régulé contributif conduit à une hausse des revenus de celui-ci, toutes choses égales par ailleurs, de 9,6 M€ sur la durée du CRE.
86. L'Autorité prend acte de cette évolution, par ailleurs demandée par les usagers, et réitère sa position sur la nécessaire contribution au périmètre régulé des activités en lien avec le trafic aérien, indépendamment de la structure juridique retenue pour leur exercice et à un niveau en adéquation avec leurs résultats prévisionnels. En effet, le choix de la structure juridique dans le cadre de laquelle s'exerce une activité sur le domaine concédé doit être sans incidence sur l'analyse des conditions de sa contribution au résultat du périmètre régulé.

<sup>36</sup> La plage de franchise proposée dans l'avant-projet de contrat s'élevait à  $\pm 1$  % en première période tarifaire et était croissante jusqu'à atteindre  $\pm 5$  % en dernière période tarifaire.

b. Si les trajectoires de revenus extra-aéronautiques demeurent conservatrices, le risque d'extraction de rente est couvert par le facteur d'ajustement associé

87. L'Autorité considérait, dans son avis n° 2025-058 susvisé, que les trajectoires prévisionnelles des activités extra-aéronautiques contribuant au périmètre régulé semblaient conservatrices. Cette appréciation reste valable, puisque les trajectoires de revenus extra-aéronautiques sous-tendant le projet de contrat n'ont pas connu d'évolution significative, à l'exception d'une légère révision à la hausse des revenus des parcs de stationnement.
88. Néanmoins, la société ATB a prévu, dans son projet de contrat, un mécanisme d'ajustement lié aux profits résiduels du PNRC<sup>37</sup> (« PROF »), qui reverse au périmètre régulé, via les tarifs des redevances, la moitié de l'écart, positif ou négatif, constaté par rapport aux prévisions de profit résiduel du PNRC. Ce mécanisme, en se limitant au partage du profit résiduel, permet de garantir aux usagers le maintien de la couverture de 30 % des coûts des SPA par le PNRC, tout en partageant les gains résultant d'un profit supérieur aux prévisions. En reversant au périmètre régulé 50 % de l'écart entre les profits résiduels constatés et les profits résiduels prévisionnels, ce facteur rend également la contribution effective des activités du PNRC indépendante du niveau prévisionnel de profit résiduel du PNRC, dès lors que ce taux de reversement est identique à celui prévu par l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé. Le risque de sur-rémunération du périmètre régulé de la société ATB, issue d'une potentielle sous-estimation des trajectoires prévisionnelles de revenus, est ainsi supprimé.
89. Au global, l'évolution des modalités de calcul du facteur PROF par rapport à l'avant-projet de CRE, conformément aux recommandations de l'Autorité, assure désormais un partage égal des écarts de profits résiduels sans remise en cause possible du montant de la contribution prévue initialement, et ce même en cas d'écarts sur le niveau des coûts des SPA.
90. L'Autorité a toutefois relevé une erreur matérielle, sans incidence sur la trajectoire tarifaire, au III.2.5.4 du projet de contrat, dans la définition des montants relatifs au terme  $PEA(n)$  sur la durée du CRE, qu'il convient de corriger dans le contrat. Les corrections demandées sont précisées en annexe 1.

N°	Réserve	Acteur	Horizon
1.1	Corriger les erreurs matérielles au III.2.5.4 (définition des montants relatifs au terme $PEA(n)$ ) conformément à l'annexe 2	DGAC / Société ATB	Signature du CRE

#### 2.2.4. L'Autorité devra approuver les éventuelles modifications des trajectoires d'investissement prévues au contrat au cours de son exécution

91. L'article L. 6327-3 du code des transports prévoit explicitement que l'Autorité vérifie la juste rémunération des capitaux investis « au regard du programme d'investissement, des objectifs de qualité de service et des objectifs d'évolution des charges, tels qu'ils ont été retenus par les parties ». À cet effet, l'Autorité effectue un contrôle de l'ensemble des trajectoires retenues, sans toutefois apprécier l'opportunité des investissements, cette évaluation relevant de la compétence du concédant.

<sup>37</sup> Le profit résiduel du PNRC étant entendu comme le profit du périmètre non régulé contributif après prise en compte de 30 % des coûts du SPA

92. En principe, ces trajectoires doivent être définitivement fixées dans le projet de contrat. Si tel n'est pas le cas et que le projet de contrat est établi sur la base de trajectoires provisoires, toute modification de ces dernières devra être soumise à l'avis conforme de l'Autorité, dès lors qu'elle est susceptible de remettre en cause l'appréciation initiale de la juste rémunération des capitaux engagés.
- a. La combinaison de trois facteurs d'ajustement liés à la réalisation du programme d'investissement incite la société ATB à la performance tout en limitant efficacement le risque de rente
93. La société ATB propose, comme dans son avant-projet de contrat, d'introduire trois facteurs d'ajustement sur les investissements.
94. Un premier facteur, INV1, inchangé par rapport à la proposition initiale, s'applique à l'ensemble des investissements et a pour effet de corriger l'intégralité de la différence entre les trajectoires prévisionnelle et réalisée concernant la couverture des charges de capital<sup>38</sup>. Il assure ainsi que seuls les investissements effectivement réalisés sont rémunérés, à hauteur de leurs coûts réels. Ce facteur possède deux propriétés utiles :
- premièrement, il assure la cohérence entre le traitement des investissements en cours de CRE et celui des investissements post-CRE, où les trajectoires de charges seront calculées à partir de la valeur nette comptable de la base d'actifs régulés (BAR). Cette approche permet d'éviter des effets de bord où un investissement est traité différemment selon qu'il est réalisé en début ou en fin de CRE ;
  - deuxièmement, il assure que, si un projet d'investissement est annulé, l'exploitant ne reçoit pas de rémunération au titre de ce projet.
95. En revanche, il ne donne aucune incitation à l'efficacité sur les coûts, puisque l'exploitant est rémunéré exactement à la hauteur des dépenses engagées, quel que soit leur montant. Les deux autres facteurs, dénommés INV2 et INV3, qui ont été revus par rapport à l'avant-projet, ont ainsi vocation à porter cette incitation, pour les projets majeurs<sup>39</sup> et les autres projets respectivement.
- **Concernant les ajustements sur les projets majeurs**
96. Le facteur INV2 apporte une incitation à maîtriser les coûts d'investissement des projets majeurs. Son fonctionnement est le suivant : l'exploitant se voit rendre ou prélever 50 % de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses prévisionnelles. Il vient donc annuler 50 % des effets du facteur INV1, mais selon une temporalité différente : INV1 (et la prise en compte de la BAR comptable dans les tarifs suivants) assure une couverture exacte des coûts sur la durée de vie de l'investissement, là où INV2 verse en une seule fois à la société ATB ou aux usagers la différence entre cette couverture exacte des coûts et la trajectoire prévue à l'origine.
97. Le cumul de INV1 et INV2 aboutit donc à partager le risque à 50 % avec les usagers, tout en assurant une reprise de la base d'actifs régulés à sa valeur nette comptable dans les tarifs suivants.

---

<sup>38</sup> Les charges de capital sont définies comme la somme des dotations aux amortissements et de la rémunération des capitaux engagés.

<sup>39</sup> Les projets majeurs d'investissement sont ceux identifiés au 1. et au 2. de l'annexe 1 du projet de contrat, auxquels s'applique le facteur d'ajustement INV2, et qui représentent individuellement plus de 2,5 % du montant total du programme d'investissement.

98. Le mécanisme proposé par la société ATB est relativement proche de celui soumis à la consultation publique par l'Autorité entre octobre et novembre 2025<sup>40</sup>, principalement au regard de ses modalités de calcul. Il répond globalement aux objectifs de régulation incitative définis par l'Autorité, à savoir une juste rémunération des capitaux engagés par les exploitants, incitant ces derniers à une gestion efficiente de leurs charges de capital, et peut ainsi être accepté par l'Autorité.
99. Néanmoins, le projet de CRE ne prévoit aucune incitation pour la société ATB à tenir les délais de mise en service des projets majeurs d'investissement, alors même que le cadre de régulation assure une rémunération au CMPC des immobilisations en cours, y compris en cas de retard de mise en service, grâce au mécanisme prévu par le facteur INV1. En l'absence de grands projets d'investissement comportant des risques importants de dérives des délais, l'absence de mécanisme incitatif à leur respect ne constitue pas un déséquilibre majeur dans le cadre de ce projet de CRE. L'Autorité recommande néanmoins que les futurs projets de CRE prévoient des mécanismes d'incitation au respect des délais de mise en service dans les cas de CRE présentant des programmes d'investissement majeurs.

- **Concernant les ajustements sur les autres investissements**

100. Pour les autres investissements, représentant 50 % du programme total d'investissement et un nombre élevé de projets individuellement peu significatifs, le facteur INV3 apporte une incitation au respect de l'enveloppe prévisionnelle des dépenses d'investissement. Son fonctionnement a également été revu par rapport à la proposition de la société ATB dans son avant-projet : d'une part, la plage de franchise a été supprimée ; d'autre part, le mécanisme a été rendu asymétrique, en faisant supporter à la société ATB 50 % du risque en cas de dépassement de l'enveloppe annuelle prévisionnelle de dépenses et en supprimant la possibilité de faire financer par les usagers des investissements non réalisés. Le facteur prévoit également un mécanisme de « reliquat » permettant un report d'une année sur l'autre des dépenses non réalisées, dans la limite de 10 % de l'enveloppe annuelle, accordant à la société ATB une plus grande souplesse dans la réalisation de son programme d'investissement.
101. Compte tenu du niveau de risque largement maîtrisable pour ce type d'investissements peu significatifs pris isolément, de la forte asymétrie d'information et des difficultés à réaliser une contre-expertise et à mettre en place une régulation incitative sur chaque projet, cette logique de contrôle de l'enveloppe globale paraît la mieux adaptée afin de s'assurer que la société ATB ne puisse tirer profit d'un sous-investissement.
102. Si ce mécanisme ne donne pas d'incitation financière à l'efficacité par rapport à la trajectoire de coûts prévisionnelle, il garantit l'absence de rémunération induite. Le maintien d'une part de risque portée par la société ATB en cas de dépassement de la trajectoire paraît, pour sa part, acceptable, dès lors qu'il limite le risque porté par les usagers d'une dérive des coûts.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
2	Prévoir des mécanismes d'incitation au respect des délais de mise en service des projets majeurs d'investissement	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB

<sup>40</sup><https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/10/2025-10-16-consultation-publique-investissements-aeroportuaires-clean4.pdf>

b. Un seul des projets majeurs du programme d'investissement de la société ATB a pu faire l'objet d'une contre-expertise des calendrier et coût prévisionnels

103. Le programme d'investissement présenté par la société ATB est d'ampleur modérée. En effet, il est principalement orienté vers le renouvellement et l'adaptation des infrastructures existantes.
104. L'Autorité note que la qualité du dossier présenté par la société ATB a nettement progressé et que la visibilité offerte aux usagers est meilleure qu'au stade de l'avant-projet, ce que ces derniers ont salué. Par ailleurs, l'absence de grands projets capacitaires limite le risque de mauvais dimensionnement du chiffrage global des investissements.
105. Les principales évolutions dans les investissements envisagés – suppression du poste électrique du périmètre régulé, décalage d'un an de la livraison du Hall D et du système tri-bagages, ajout d'une opération relative aux hangars B20/21 Aérotec – montrent que le programme a été approfondi entre l'avant-projet et le projet de contrat et qu'il est désormais plus mature. Néanmoins, la trajectoire d'investissement du CRE doit encore être stabilisée, la part des coûts validés en avant-projet détaillé (ci-après « APD ») représentant seulement 1,5 % du programme total d'investissement.
106. Le stade d'APD correspond à un niveau d'avancement et de maturité d'un projet permettant entre autres d'en établir un calendrier et un chiffrage des coûts prévisionnels présentant un niveau de fiabilité suffisant pour en réaliser une contre-expertise détaillée. Un seul des projets majeurs – le projet « eGPU et quais de chargement », pour un montant prévisionnel de 2 M€ – a atteint ce stade d'APD. Les coûts correspondants ont été contre-expertisés et jugés acceptables par l'Autorité.
107. La quasi-totalité du programme repose donc sur des estimations encore susceptibles d'évoluer. Certes, plusieurs des projets envisagés sont standards et maîtrisables d'un point de vue technique, ce qui limite le risque de dérive significative du calendrier de réalisation et des coûts. Néanmoins, ceux-ci n'ont pas atteint le stade d'APD, si bien que l'estimation reste particulièrement sommaire et n'a pu faire l'objet d'une contre-expertise approfondie, faute des éléments techniques nécessaires. Par ailleurs, le projet de navettes autonomes, encore au stade d'opportunité, est soumis à une incertitude technologique importante, ce qui justifie la vigilance particulière dont il fait l'objet de la part des parties prenantes au contrat.
108. Le faible niveau d'auditabilité du programme d'investissement n'est cependant pas contradictoire avec son inscription dans le CRE dans la mesure où le facteur d'ajustement INV1 assure que seuls les investissements effectivement réalisés sont rémunérés, à hauteur de leurs coûts réels, comme mentionné au point 94, et que la mise en place du facteur d'ajustement INV2 assure une incitation à la maîtrise des coûts.

c. Une réserve de l'Autorité doit assurer le correct calibrage du mécanisme d'incitations financières

109. L'appréciation de l'Autorité sur les autres mécanismes incitatifs du programme d'investissement reste cependant partielle, dès lors qu'elle ne porte que sur la trajectoire d'un projet représentant 1,5 % du montant total du programme d'investissement de la société ATB sur la durée du CRE.

110. L'article III. 2. 5. 3. b) du projet de contrat prévoit en effet que le ministre chargé de l'aviation civile réalise, en cours d'exécution du contrat, un audit des dépenses prévisionnelles des grands projets du périmètre régulé, à la suite duquel l'annexe 1<sup>41</sup> du contrat est modifiée. Celle-ci présente en effet les coûts du programme ajusté des grands projets du périmètre régulé, tel que validé par le ministre, au jalon de l'avant-projet détaillé (APD).
111. Comme indiqué au point 106, le stade d'APD permet d'établir un chiffrage des coûts prévisionnels fiable pour un projet donné et constitue de fait l'étape appropriée pour définir une trajectoire de coûts sur laquelle l'exploitant peut être incité financièrement.
112. De fait, pour produire les effets attendus, le mécanisme de régulation incitative à la maîtrise des coûts des projets majeurs d'investissement doit être correctement calibré, par la détermination d'un coût-cible réaliste pour un opérateur efficace. Un calibrage trop lâche conduirait en effet à octroyer de manière quasi assurée – *i.e.* en l'absence de performance réelle – un bonus potentiellement significatif à l'exploitant et, partant, à un risque de sur-rémunération des exploitants par rapport au CMPC proposé eu égard aux risques théoriquement transférés par le CRE à ce dernier. À titre d'exemple, une surestimation – limitée – de 10 % des coûts-cibles des projets conduirait, avec le partage proposé pour les écarts entre la trajectoire incitative et la trajectoire réelle, à un surcroît – injustifié – de rémunération du capital (après impôt sur les sociétés) de +0,3 point, ce qui est significatif.
113. L'Autorité a ainsi proposé, dans sa consultation publique portant sur les mécanismes de régulation incitative des investissements dans le cadre d'un contrat de régulation économique, lancée du 20 octobre au 28 novembre 2025<sup>42</sup>, une méthodologie reposant sur les éléments suivants :
- par principe, une contre-expertise réalisée en amont de la signature du CRE pour les projets d'investissement présentant un niveau suffisant de fiabilité, et une inscription dans le CRE du montant à prendre en compte pour la mise en œuvre du mécanisme incitatif associé ainsi que du taux de partage de risque ;
  - par exception, faute d'un avancement suffisant d'un projet et d'une fiabilisation de sa trajectoire d'investissement, une fixation ultérieure, lorsque l'avancement des études le permettra, du montant définitif pour la mise en œuvre du mécanisme incitatif associé. Cette approche doit permettre d'offrir la souplesse nécessaire à la conclusion de CRE, sans attendre que l'ensemble des projets couverts par le contrat soient arrivés au stade d'APD.
114. Dans ce second cas, il est précisé que cette inscription dans le CRE du montant définitif pour la mise en œuvre du mécanisme incitatif doit se faire (i) avant le début des travaux et (ii) après approbation par l'Autorité. De fait, au regard des incidences sur la rémunération des capitaux engagés qu'il appartient à l'Autorité de contrôler, cette dernière doit pouvoir s'assurer que le coût-cible est correctement calibré.
115. Les réponses à cette consultation reçues par l'Autorité confirment la pertinence de l'approche consistant à fixer les coûts cibles des projets au stade de l'APD. De même, la réalisation des audits par le concédant, qui dispose des compétences et des ressources nécessaires à la contre-expertise des trajectoires proposées par l'exploitant, semble une solution appropriée, sous réserve que l'Autorité ait bien connaissance des rapports d'audit pour assurer sa mission de contrôle et d'homologation tarifaire.

<sup>41</sup> L'annexe 1 du contrat porte sur le « Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat ».

<sup>42</sup> Accessible via le lien présenté en note de bas de page 40.

116. En l'espèce, le projet de contrat ne prévoit cependant aucune intervention de l'Autorité au stade de la modification du contrat qui déterminera la trajectoire incitative des projets majeurs d'investissement, alors même que le mécanisme incitatif prévu dans le projet de contrat a un impact majeur sur l'appréciation du partage des risques et la rémunération de la société ATB, comme exposé au point 112, dès lors que :
- d'une part, il repose sur un partage à 50 % des écarts entre la trajectoire incitative et la trajectoire réelle ;
  - d'autre part, le montant cumulé des projets pour lesquels les trajectoires incitatives seront fixées ultérieurement est significatif (63 M€ sur un total de 65 M€ de projets majeurs et de 131 M€ d'investissements sur le périmètre régulé).
117. Dans ces conditions, l'Autorité assortit son avis d'une réserve afin que le CRE prévoie expressément que toute détermination ou modification des trajectoires incitatives des projets majeurs d'investissement inscrites au CRE fait l'objet d'un avenant soumis, préalablement à sa signature, à l'avis conforme de l'Autorité. Cet avis doit permettre à l'Autorité de vérifier que les trajectoires retenues s'appuient sur des études ou des audits établis – par le concédant ou, pour son compte, par un tiers – à partir de données objectives, vérifiables et suffisamment précises pour assurer le caractère mesurable et opposable de ces trajectoires dans le cadre de l'exécution du CRE. Pour lui permettre d'exercer son office, l'Autorité demande que la communication du projet d'avenant soit systématiquement accompagnée de la transmission des études et audits correspondants.
118. Une telle vérification, similaire à celle qu'opère l'Autorité sur toutes les stipulations des projets de CRE ayant une incidence sur les trajectoires tarifaires et la rémunération des capitaux, résulte directement de l'exercice des missions qu'elle tient de l'article L. 6327-3 du code des transports, en particulier celle consistant à vérifier « la juste rémunération des capitaux investis » au regard, notamment, « du programme d'investissements ». Elle conditionne la capacité de l'Autorité à homologuer ensuite les tarifs mettant en œuvre le facteur INV2 en cours d'exécution du contrat. Cela étant posé, l'Autorité précise qu'elle n'entend nullement se substituer aux parties pour apprécier l'opportunité ou le bienfondé des investissements programmés, mais seulement s'assurer de la fiabilité et de la crédibilité de leur évaluation à partir des études et audits réalisés. Enfin, elle n'est pas opposée, si les parties le souhaitent, à ce que son contrôle donne lieu à un avis tacite, l'absence d'opposition dans le délai imparti valant avis favorable.

N°	Réserve	Acteur	Horizon
2	Modifier le 8 <sup>e</sup> alinéa de l'article III. 2. 5. 3. b) afin de prévoir expressément que (i) la détermination ou la modification des trajectoires d'investissement prévues à l'annexe 1 fait l'objet d'un avenant soumis, préalablement à sa signature, à l'avis conforme de l'Autorité afin qu'elle s'assure que les trajectoires retenues s'appuient sur des études ou des audits établis sur des données objectives, vérifiables et suffisamment précises pour assurer le caractère mesurable et opposable de ces trajectoires dans le cadre de l'exécution du CRE, et que (ii) les études et audits correspondants sont systématiquement transmis à l'Autorité en même temps que les projets d'avenants.	DGAC / Société ATB	Signature du CRE

### 2.2.5. La trajectoire des charges opérationnelles a été revue pour inclure des objectifs de productivité

119. La société ATB prévoit une progression des charges opérationnelles de l'ordre de 3 % par an sur la période 2025-2030. Cette trajectoire repose sur une indexation des principaux postes sur des indices de prix, complétée par une hypothèse de productivité de - 0,4 % par an.

120. Cette trajectoire de charges opérationnelles appelle les remarques suivantes de la part de l'Autorité.
121. Premièrement, elle est globalement cohérente avec les tendances passées et l'évolution prévisible de l'inflation (effet prix) et du trafic (effet volume).
122. Deuxièmement, la trajectoire anticipe des gains de productivité par rapport à la proposition initiale de la société ATB dans son avant-projet de contrat. Bien que limitée, cette hypothèse de productivité de - 0,4 % par an est la bienvenue et permet de répondre favorablement à la recommandation de l'Autorité dans son avis n° 2025-058 susvisé.
123. Par ailleurs, l'Autorité relève que la proposition du projet de contrat, reposant sur l'absence de facteur d'ajustement lié aux charges opérationnelles et le transfert à la société ATB de l'intégralité du risque associé à la trajectoire de ces charges fournit à l'exploitant les plus fortes incitations à une gestion efficiente de la plateforme : un cadre de régulation quinquennal laisse en effet à l'exploitant le temps de mettre en œuvre des mesures visant à l'amélioration de sa performance et d'en recueillir les fruits, tout en permettant ensuite aux usagers d'en bénéficier à leur tour par la révision des charges opérationnelles sous-jacentes aux trajectoires tarifaires.

### 2.2.6. Les objectifs de qualité de service et les incitations mises en place demeurent perfectibles mais peuvent être acceptés

#### a. La société ATB a fait évoluer sa proposition qui couvre globalement les principaux points du parcours passagers

124. Les engagements de qualité de service retenus au II.2 du projet de contrat de la société ATB s'articulent désormais autour de cinq engagements centrés, notamment, sur l'expérience passager au sein de l'aérogare<sup>43</sup>. Dans ce cadre, le projet de contrat prévoit un total de douze indicateurs de qualité de service<sup>44</sup>, dont cinq sont assortis d'incitations financières<sup>45</sup> sous forme de malus et sept sont des indicateurs de suivi<sup>46</sup> n'incluant pas de mécanisme d'incitation financière.
125. Les indicateurs de qualité de service choisis sont globalement cohérents avec les engagements correspondants. Ces indicateurs recoupent plusieurs dimensions dont, notamment, la mesure de l'expérience et de la satisfaction passagers tout au long du parcours en aérogare ; ils prennent par ailleurs en compte l'importance du flux bagage à cet égard, en lien avec les investissements prévus par le projet de contrat.

---

<sup>43</sup> Celle-ci doit être assurée par un ensemble d'aménagements : « 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 ».

<sup>44</sup> Ces éléments sont détaillés dans les articles II.2.1 à II.2.3 du titre II du projet de contrat. Le dispositif complet comprend désormais douze indicateurs numérotés de 1 à 12 dans le contrat.

<sup>45</sup> Les indicateurs assortis d'incitations financières comprennent la satisfaction globale des passagers au départ (SGD) ; la satisfaction des passagers sur la facilité de parcours (SFP) ; le taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB) ; le taux de disponibilité des installations et services, dits DL87 (TDI) et le taux de service PHMR (TMR).

<sup>46</sup> Les indicateurs de suivi incluent la satisfaction des passagers sur la disponibilité de l'information vol (SIV) ; la satisfaction des passagers sur la courtoisie et la serviabilité du personnel de contrôle sûreté (SPC) ; le temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (TAS) ; le temps d'attente aux aubettes police aux frontières (PAF) ; le taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes, le taux de livraison de bagages à l'arrivée (TBA) et les retards dus aux traitements des PHMR dits DL19 (TMR).

126. Par rapport à l'avant-projet de contrat, le projet de contrat améliore l'exigence des mécanismes d'incitation financière, en revoyant à la hausse les objectifs-cibles et les bornes de déclenchement des malus pour plusieurs indicateurs-clés<sup>47</sup>. Le plafond global annuel des malus a ainsi été augmenté de 100 000 €, passant de 250 000 € à 350 000 €. La clause qui permettait de revoir les objectifs à la baisse si un malus était appliqué deux années consécutives a par ailleurs été supprimée, conformément à la recommandation de l'Autorité dans son avis n° 2025-058 susvisé.

127. La société ATB a assorti d'incitations financières les indicateurs relatifs à la « satisfaction sur la facilité de parcours » et au « taux de service PHMR » (TMR) dans son projet de CRE. Cela permet de mieux aligner ces mesures avec les enjeux d'exploitation des compagnies et de répondre aux souhaits exprimés par les membres de la CoCoÉco.

b. Les usagers ont formalisé leur accord sur les objectifs de qualité de service et les incitations financières associées

128. La société ATB a organisé deux ateliers de travail avec ses usagers entre novembre et décembre 2025, portant spécifiquement sur les indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières et les mécanismes d'ajustement associés.

129. Lors de la CoCoÉco du 15 janvier 2026, les thématiques principales qui ont été portées au vote<sup>48</sup> concernaient notamment les « 12 indicateurs et objectifs de qualité de service » et « les mécanismes d'ajustement des tarifs en fonction [...] de la qualité de service ».

130. Les usagers ont pour la plupart souligné que le projet de contrat intégrait plusieurs de leurs demandes, à savoir, notamment, l'augmentation du nombre d'indicateurs assortis d'incitations financières, le relèvement du plafond des malus, l'absence de mécanisme de bonus et la suppression de la clause de révision des objectifs. Malgré certaines interrogations résiduelles, les usagers ont considéré que le projet de contrat dans sa globalité – incluant les dispositions relatives à la qualité de service qui en sont une composante essentielle – constituait un compromis acceptable.

c. Dans ce contexte, l'Autorité approuve le mécanisme d'incitations financières mais recommande à la société ATB de mettre en place des mesures de suivi

131. L'Autorité considère que les évolutions apportées aux mécanismes incitatifs, telles qu'approuvées par les usagers, améliorent le dispositif par rapport à celui initialement proposé et sont acceptables malgré les faiblesses persistantes de ce dispositif eu égard aux recommandations qu'elle avait formulées dans son avis sur l'avant-projet de contrat susvisé.

132. En effet, d'une part, trois indicateurs – sur les cinq assortis d'incitation financière – présentent une borne de malus en deçà des performances actuelles ou récentes de l'aéroport<sup>49</sup>, ce qui n'offre pas à l'exploitant une incitation suffisante au maintien des niveaux de qualité de service. D'autre part, le plafonnement à 350 000 € par an des malus associés peut s'avérer insuffisant pour être réellement incitatif.

<sup>47</sup> L'objectif de satisfaction globale (SGD) est passé de 78,0 à 80,5. L'objectif de convoyage des bagages (TCB) a été porté de 98,1 % à 98,3 %. L'objectif de satisfaction sur la facilité de parcours (SFP) a été fixé à 83,0 %.

<sup>48</sup> Relevé de conclusions de la commission consultative économique de l'aéroport de Toulouse Blagnac du 15 janvier 2026.

<sup>49</sup> Satisfaction globale au départ (SGD) : malgré un rehaussement à la marge (passage de 76 à 77), la borne de malus reste très en deçà des scores réalisés par l'aéroport, qui se situent autour de 81,30 en 2024. Facilité de parcours (SFP) : la borne de malus est fixée à 79,5, alors que la performance réalisée par ATB en 2024 est de 82,70. Disponibilité des installations (TDI) : la borne de malus est fixée à 99,0, ce qui reste inférieur à la performance historique de l'aéroport, maintenue à 99,50 depuis 2022.

133. Dans ces conditions, l'Autorité recommande à la DGAC et à la société ATB de réaliser un retour d'expérience, avant le terme du CRE, sur la pertinence et l'efficacité du mécanisme incitatif mis en place afin de réfléchir aux évolutions souhaitables et nécessaires dans le cadre d'un prochain CRE.
134. Pendant la durée du CRE, l'Autorité appelle également à la mise en œuvre de dispositifs d'observation préalable (« marche à blanc ») pour définir de nouveaux indicateurs de performance pertinents et les suivre sur la durée du CRE. Ce processus de collecte de données historiques est en effet impératif avant d'envisager l'intégration de nouveaux indicateurs dans le cadre de prochains CRE.
135. Enfin, l'Autorité encourage la mise en œuvre de dispositifs incitatifs plus innovants permettant de cibler les usagers effectivement affectés par une dégradation de la performance. Ce pilotage individualisé, déjà en vigueur sur certaines plateformes<sup>50</sup>, évite les effets de lissage et adapte le malus à la réalité de la dégradation. Il permet notamment d'éviter des décalages temporels significatifs et de cibler les compagnies aériennes effectivement affectées par une qualité de service dégradée.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
3	Réaliser un retour d'expérience sur la pertinence et l'efficacité du mécanisme incitatif à la qualité de service mis en place	DGAC / Société ATB	Durée de vie du CRE
4	Mettre en œuvre un dispositif d'observation préalable (« marche à blanc ») pour définir de nouveaux indicateurs de performance pertinents, et les suivre sur la durée du CRE	DGAC / Société ATB	Durée de vie du CRE
5	Mettre en œuvre des dispositifs incitatifs plus innovants permettant de cibler les usagers effectivement affectés par une dégradation de la performance	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB

### 2.2.7. Le régime de révision et de résiliation du contrat doit garantir un partage de risque équilibré au regard de la rémunération de l'exploitant

136. Dans son avis n° 2025-058 susvisé, l'Autorité relevait que l'avant-projet de contrat de la société ATB intégrait, en plus des facteurs d'ajustement, des clauses de révision et de modification « *des taux d'évolution des redevances* » en cours de contrat qui appelaient plusieurs observations<sup>51</sup>. Elle avait notamment rappelé (i) qu'une nécessaire distinction devait être opérée entre les ajustements du plafond tarifaire et les cas de révision du CRE, et (ii) qu'il apparaissait essentiel que les cas de révision des CRE, et à plus forte raison ceux de fin anticipée, soient strictement limités aux circonstances exceptionnelles entraînant un bouleversement, éventuellement insurmontable, de l'équilibre économique du contrat. En effet les CRE, qui déterminent les conditions d'évolution des redevances aéroportuaires pour une période pluriannuelle, doivent répondre à des objectifs de stabilité et de prévisibilité et être établis dans une logique de « *price cap* » conduisant à un transfert de risque à l'exploitant d'aéroport, la seule entorse à cette logique devant passer par les mécanismes d'ajustement prévus par le 4° de l'article R. 6325-39 du code des transports.

<sup>50</sup> Certains aéroports (par exemple l'aéroport de Marseille-Provence dans son projet de CRE, l'aéroport de Nice-Côte d'Azur ou celui de Londres-Heathrow) ont défini des incitations financières sous la forme de remises ou de compensations en cas de retards causés par l'exploitant.

<sup>51</sup> Points 183 et suivants de l'avis du 10 juillet 2025 susvisé.

137. Elle avait ainsi formulé plusieurs recommandations en vue de (i) limiter les cas d'ajustement du plafond tarifaire à ceux prévus par l'article R. 6325-39 du code des transports, notamment en supprimant les cas prévus à l'article III. 4. 1 de l'avant-projet de contrat<sup>52</sup>, (ii) limiter les cas de révision du contrat aux circonstances exceptionnelles et imprévisibles bouleversant son économie, en soumettant à un avis conforme de l'Autorité les projets de révision correspondants, et (iii) clarifier la rédaction relative à l'avis conforme de l'Autorité en cas de révision unilatérale d'un CRE par l'État en l'absence d'accord amiable avec l'exploitant.
138. En réponse à ces recommandations, le projet de contrat distingue clairement les mécanismes d'ajustement du plafond tarifaire – qui se limitent désormais aux cas prévus par le 4° de l'article R. 6325-39 du code des transports –, d'une part, et les cas de révision et de résiliation du contrat prévus par le 10° de ce même article, d'autre part. La section V.2 du projet de contrat a par ailleurs été modifiée et définit désormais de manière précise et limitative cinq cas de révision et trois cas de résiliation anticipée du CRE<sup>53</sup>.
139. Les cas de révision désormais prévus sont les suivants<sup>54</sup> :
- s'il est constaté un écart supérieur à 20 % entre le montant cumulé des dépenses d'investissement sur le périmètre régulé depuis le début du CRE et le montant cumulé prévisionnel pour cette même période ;
  - en cas d'abandon de tout ou partie d'un projet majeur, ou s'il est constaté que les dépenses d'investissement cumulées depuis le début du CRE sont inférieures à 75 % des dépenses cumulées prévisionnelles à la même date pour un projet majeur donné ;
  - si une ou plusieurs mesures législatives ou réglementaires entraînent de manière directe et certaine une variation d'au moins 40 points de base entre le ROCE moyen prévisionnel sur la durée du CRE et le ROCE moyen prévisionnel corrigé des effets de ces mesures, après prise en compte de toute mesure susceptible d'être adoptée par l'exploitant afin d'en tempérer l'impact ;
  - si le trafic mesuré dépasse pendant deux années consécutives, ou au contraire est inférieur deux années consécutives, à des valeurs cibles définies dans le projet de contrat ;
  - si un évènement exceptionnel, imprévisible et indépendant de l'exploitant nécessite des investissements nouveaux pour la continuité des services publics aéroportuaires.
140. Les cas de résiliation sont les suivants :
- un désaccord entre les parties sur les termes du contrat révisé ou l'émission d'un avis non conforme par l'Autorité sur le projet de CRE révisé, sur décision du ministre<sup>55</sup> ;
  - le non-respect par l'exploitant des obligations relatives à l'intervention des entreprises liées, après mise en demeure restée infructueuse, sur décision du ministre<sup>56</sup> ;
  - le simple accord des parties<sup>57</sup>.

<sup>52</sup> Ces cas sont présentés au point 193 de l'avis du 10 juillet 2025 susvisé.

<sup>53</sup> L'avant-projet de contrat comportait, quant à lui, uniquement quatre cas de révision pouvant aboutir, en cas de désaccord entre les parties, à la résiliation du contrat (point 186 de l'avis n° 2025-058 susvisé).

<sup>54</sup> Voir la section V.2.1 du projet de contrat.

<sup>55</sup> Voir la section V.2.1.1 du projet de contrat.

<sup>56</sup> Voir la section V.2.2 du projet de contrat.

<sup>57</sup> Voir la section V.2.3 du projet de contrat.

141. Lorsqu'un cas de révision se présente, le projet de contrat prévoit que les parties se rapprochent pour échanger sur les termes de cette révision. Si celles-ci parviennent à un accord, le projet de CRE révisé est soumis à l'avis de la CoCoÉco puis à l'avis conforme de l'Autorité, qui se prononce au regard des éléments listés au II de l'article L. 6327-3 du code des transports. Si les parties ne parviennent pas à un accord, ou en cas d'avis non conforme de l'Autorité, elles peuvent décider d'un commun accord de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initiales, ou le ministre peut décider de le résilier sans indemnité.
142. L'Autorité relève que, dans le cadre de la CoCoÉco, les usagers n'ont pas formulé de remarques sur ces cas de révision et de résiliation.
143. Le dispositif de révision et de résiliation anticipée prévu dans le projet de contrat appelle trois observations de l'Autorité.
144. En premier lieu, l'Autorité rappelle que, pour les raisons explicitées dans son avis du 10 juillet 2025 susvisé et rappelées au point 137 du présent avis, le recours à la révision du contrat et à sa résiliation anticipée devrait rester exceptionnel. Il en résulte, d'une part, que les parties devraient préférer une clause de révision générale limitée au cas de circonstances exceptionnelles entraînant un bouleversement de l'équilibre économique du CRE, et soumise à l'avis conforme de l'Autorité, plutôt qu'une juxtaposition de cas de révision et de résiliation anticipée. D'autre part, la résiliation anticipée devrait intervenir uniquement dans le cas où la poursuite de l'exécution du contrat dans ses termes initiaux ou révisés s'avérerait impossible. En tout état de cause, l'Autorité souligne que, dans son avis conforme sur un projet de CRE, elle tient compte des cas de révision et de résiliation pour apprécier le risque que supporte effectivement l'exploitant et, partant, la juste rémunération des capitaux engagés.
145. En deuxième lieu, si la majorité des cas de révision et de résiliation prévus par le projet de contrat n'appelle pas de remarque particulière, l'Autorité relève que le cas de révision relatif aux évolutions législatives ou réglementaires est extrêmement large. Ainsi, la prise en compte des effets cumulés de toutes les mesures législatives ou réglementaires susceptibles d'intervenir sur la durée du contrat combinée à un seuil d'activation faible rend la mise en œuvre de ce cas de révision quasi-inévitable, son suivi particulièrement complexe et son application symétrique peu crédible. Dans ces conditions, l'Autorité considère que cette clause est susceptible de déséquilibrer significativement le partage des risques en faveur de l'exploitant.
146. Au regard du niveau de rémunération de l'exploitant prévu par le projet de contrat, l'Autorité assortit son avis conforme d'une réserve tenant à ce que ce cas de révision soit limité aux mesures législatives et réglementaires spécifiques aux exploitants aéroportuaires, ainsi qu'aux mesures fiscales, ayant des effets significatifs sur le résultat opérationnel.
147. De plus, comme rappelé au point 136, les CRE sont établis dans une logique de « *price cap* », supposant un transfert de risque à l'exploitant d'aéroport sur la durée du contrat. Une clause permettant la résiliation anticipée de ce dernier sur simple accord des parties, sans aucune justification juridique ou économique tenant à l'impossibilité de poursuivre son exécution, réduit significativement le risque porté par l'exploitant et n'est pas compatible avec le niveau de rémunération des capitaux engagés retenu par les parties au contrat. Elle n'est en outre pas justifiée compte tenu des différents cas de révision d'ores et déjà prévus par le projet de contrat.
148. Dans ces conditions, l'Autorité assortit son avis conforme d'une réserve tenant à ce que l'article V. 2. 3 du projet de contrat soit supprimé, étant entendu qu'en application des principes régissant les contrats administratifs, le ministre conserve toujours la faculté, même dans le silence du contrat, de prononcer unilatéralement sa résiliation dès lors qu'un motif d'intérêt général le justifie.

149. En troisième lieu, l'Autorité relève que le projet de contrat comporte des mécanismes permettant de limiter le risque d'une rémunération excessive de l'exploitant à la suite d'une résiliation anticipée du contrat. L'article V. 2. 1 du projet de contrat stipule ainsi que « *les derniers tarifs homologués sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs [dont la] fixation [...] prend en compte les ajustements du CAT [...] calculés à la date de fin anticipée du contrat* ». Ces stipulations permettent d'assurer le retour aux usagers des sommes leur revenant dans le cadre du CRE, en cas de résiliation anticipée de ce dernier, au travers des tarifs des redevances qui seront soumis à l'homologation de l'Autorité à la suite de la résiliation.
150. Le projet de contrat ne prévoit cependant pas d'intervention de l'Autorité visant à garantir le maintien de l'équilibre économique du contrat en cohérence avec le taux de rémunération des capitaux engagés défini par les parties en cas de résiliation anticipée du CRE. Dans le cas particulier de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, une telle résiliation mettrait fin au système de limitation de la contribution des activités dites « extra-aéronautiques » au périmètre régulé prévu par le II de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé, applicable uniquement en cas de conclusion d'un CRE, ce qui apparaît, en l'espèce, de nature à limiter ce risque. L'Autorité recommande néanmoins à l'État de veiller à ce que les clauses des prochains CRE permettent effectivement, en cas de résiliation anticipée, de neutraliser, dans les tarifs ultérieurs, les effets de celle-ci sur l'équilibre du contrat tel qu'apprécié par l'Autorité à partir des éléments validés dans le cadre de son avis conforme.
151. Pour ces raisons, l'Autorité considère que le V.2 du projet de contrat dont elle a été saisie doit être modifié avant sa signature, afin de :
- restreindre et préciser le champ de la clause de révision relative aux mesures législatives et réglementaires spécifiques aux exploitants aéroportuaires, ainsi qu'aux mesures fiscales, ayant des effets significatifs sur le résultat opérationnel ;
  - supprimer le cas de résiliation sur simple accord des parties sans justification juridique ou économique.

N°	Réserve	Acteur	Horizon
3	Modifier l'article V. 2. 1. 1. b) afin de limiter l'application de la clause de révision du contrat aux mesures législatives et réglementaires spécifiques aux exploitants aéroportuaires, ainsi qu'aux mesures fiscales, ayant des effets significatifs sur le résultat opérationnel	DGAC / Société ATB	Signature du CRE
4	Supprimer l'article V. 2. 3	DGAC / Société ATB	Signature du CRE

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
6	Veiller à ce que les clauses des prochains CRE permettent de neutraliser dans les tarifs ultérieurs les effets d'une résiliation anticipée sur l'équilibre économique du contrat tel qu'apprécié par l'Autorité à partir des éléments validés dans le cadre de son avis conforme	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB

## 2.3. Sur la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, la modération tarifaire et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus

### 2.3.1. L'allocation comptable des actifs, produits et charges entre les différents périmètres est conforme aux principes établis par l'Autorité

152. L'article R. 6325-39 du code des transports prévoit que les CRE déterminent « *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* ».
153. Les règles d'allocation comptable sont indissociables des contrôles opérés sur la juste rémunération des capitaux de l'exploitant et la couverture des coûts. Le contrôle effectué par l'Autorité sur ces éléments implique qu'elle se prononce au préalable sur ces règles et le respect par celles-ci des principes définis dans la décision n° 2022-024 susvisée, telle qu'interprétée par la décision n° 2022-025 susvisée.
154. À cet égard, dans son avis n° 2025-058 susvisé, l'Autorité avait estimé ne pas être en mesure de s'assurer de la conformité de l'allocation comptable mise en œuvre par la société ATB aux principes précités, en raison du caractère incomplet et insuffisamment détaillé de la documentation alors transmise. L'Autorité avait, en conséquence, recommandé à la société ATB de poursuivre, en concertation avec les usagers, ses travaux relatifs à l'allocation comptable, afin d'en assurer la conformité aux principes fixés par la décision n° 2022-024 et d'améliorer la qualité de la documentation associée.
155. En réponse, la société ATB a engagé des travaux de révision de cette documentation, dont les résultats ont été présentés aux usagers lors d'un atelier dédié, sans qu'aucun désaccord majeur n'y soit exprimé.
156. Sur la base de cette documentation actualisée, l'Autorité a procédé à l'analyse des règles d'allocation présentant les enjeux les plus significatifs pour l'établissement des comptes régulés annuels de la société ATB. Elle a ensuite examiné la méthode d'allocation mise en œuvre dans le modèle de projection des données prévisionnelles et en a apprécié la cohérence avec celle applicable aux comptes régulés annuels.
157. Au terme de ces analyses, l'Autorité formule les observations qui suivent.
158. En premier lieu, l'Autorité relève l'effort significatif fourni par la société ATB afin de renforcer la qualité de sa documentation en matière d'auditabilité et de transparence. Elle estime désormais que les éléments relatifs à l'allocation comptable sont d'un niveau suffisant pour lui permettre d'exercer sa mission de contrôle. Elle estime toutefois que la documentation pourrait encore être complétée afin d'en renforcer l'auditabilité et la transparence à l'égard des usagers, en particulier :
- par une justification plus détaillée de la conformité des règles d'allocation aux principes énoncés dans la décision n° 2022-024, en cohérence avec les lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui y sont données dans la décision n° 2022-025 ;
  - par une description plus détaillée des actifs, des produits et des charges alloués ; et
  - par la transmission d'états de restitution d'actifs, de produits et de charges du dernier exercice clos ainsi que de projections sur la durée du CRE.

159. L'Autorité invite donc la société ATB à (i) poursuivre ses efforts de transparence sur son système d'allocation comptable, dans une logique d'amélioration continue, en maintenant un dialogue régulier avec les usagers et l'Autorité, et en renforçant sa documentation, notamment sur le point mentionné au point 158, et à (ii) s'engager à publier et mettre à jour sur toute la durée du CRE la description des principales clés d'allocation utilisées ainsi que leurs valeurs, tant pour l'établissement des comptes régulés annuels que pour le modèle de projection.
160. En deuxième lieu, l'Autorité a relevé des insuffisances de la méthodologie d'allocation comptable de la société ATB, portant sur le respect des principes de pertinence et d'homogénéité, pour ce qui concerne deux règles d'allocation. Ainsi :
- la règle d'allocation applicable aux infrastructures communes d'accès répartit les charges et les actifs correspondants entre les différentes activités en fonction de la valeur brute des actifs desservis par les voiries, critère qui ne traduit pas l'usage effectif de ces infrastructures d'accès. Au regard du caractère significatif des montants en jeu<sup>58</sup>, l'Autorité estime nécessaire une évolution de cette règle d'allocation afin de la rendre pleinement conforme au principe de pertinence. Toutefois, dans le cadre du projet de CRE, l'Autorité considère cette règle comme acceptable dans la mesure où la société ATB<sup>59</sup> a produit une analyse de sensibilité montrant que les dispositions en vigueur n'ont pas d'incidence significative sur la juste rémunération des capitaux investis et sur la proportionnalité des redevances aux coûts des services rendus, comparativement à des dispositions plus pertinentes fondées par exemple sur une allocation au prorata des surfaces accessibles des bâtiments desservis ;
  - la société ATB procède à une allocation des frais généraux proportionnelle aux coûts de chaque activité, à l'exception des activités de sécurité-sûreté, pour lesquelles l'allocation des frais généraux est établie forfaitairement à hauteur de 10 % des coûts de ces activités. Une telle règle n'est pas conforme au principe d'homogénéité en ce qu'elle introduit un traitement différencié entre les activités.
161. En troisième lieu, l'Autorité considère que la méthode d'allocation mise en œuvre dans le modèle de projection des données prévisionnelles, bien qu'elle repose sur des règles simplifiées, présente un degré de cohérence suffisant avec la méthode retenue pour l'établissement des comptes régulés annuels.
162. En quatrième et dernier lieu, l'Autorité considère que les limites identifiées aux points précédents demeurent cumulativement sans incidence significative sur le respect des principes de juste rémunération et de proportionnalité des redevances aux coûts des services rendus, eu égard notamment (i) aux faibles montants associés aux irrégularités identifiées et (ii) au mécanisme d'aménagement de caisse prévu au II de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé, qui atténue les biais d'allocation qui seraient favorables au périmètre non régulé. En outre, l'Autorité rappelle l'absence de réserves significatives exprimées par les usagers à l'issue des échanges dédiés au sujet de l'allocation.
163. Par conséquent, l'Autorité considère en l'état acceptable la méthodologie d'allocation comptable retenue par la société ATB pour l'établissement de ses projections sur la période couverte par le CRE.

<sup>58</sup> La valeur nette comptable des actifs en aéroport s'élève à 9,9 millions d'euros en 2024. Ils représentent ainsi 11 % des actifs alloués indirectement.

<sup>59</sup> La société ATB a produit une analyse de sensibilité consistant à recalculer la répartition des charges et des actifs selon une méthodologie d'allocation alternative plus pertinente. Cette méthodologie repose sur l'affectation des tronçons de voirie, dans un premier temps, aux différentes activités selon une maille d'analyse fine, puis, dans un second temps, sur la répartition des tronçons communs proportionnellement aux surfaces desservies déjà imputées à chaque activité. Les clés d'allocation ainsi obtenues ne font pas apparaître d'écarts significatifs par rapport aux clés actuellement appliquées, ce qui traduit une incidence limitée du manque de pertinence de la règle d'allocation actuellement en vigueur.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
7	Poursuivre les efforts en matière de transparence du système d'allocation comptable et s'engager à publier et mettre à jour sur toute la durée du CRE la description des principales clés d'allocation utilisées ainsi que leurs valeurs	Société ATB	Durée de vie du CRE

### 2.3.2. Sur le taux moyen d'évolution des tarifs sur la durée du CRE et le mécanisme d'apurement des effets des facteurs d'ajustement

a. Le plafond prévu dans la grille tarifaire assure la prévisibilité des évolutions tarifaires sur la période du CRE

164. Le plafonnement tarifaire est désormais défini dans le projet de contrat selon une trajectoire révisée par rapport à l'avant-projet, la formule d'évolution contractuelle demeurant construite autour de deux principales composantes :

- un plafond tarifaire  $P(n)$ , déterminé pour chaque période tarifaire selon une trajectoire prédéfinie : il est fixé à  $-7,2\%$  au titre de la période tarifaire 2026 ; pour les périodes 2027 et 2028, il est égal au taux d'inflation  $i(n)$ , mesuré par l'indice IPCH, minoré de  $1,75\%$  ; pour les périodes 2029 et 2030, il est égal au taux d'inflation  $i(n)$  minoré de  $1,00\%$ . Cette définition fait ainsi évoluer le dispositif prévu dans l'avant-projet de contrat, tant s'agissant de l'ampleur de la baisse appliquée en 2026 que du facteur correctif appliqué à l'inflation pour les périodes ultérieures ;
- un coefficient  $A(n)$ , reflétant l'effet sur les tarifs de l'apurement du compte d'ajustement tarifaire (CAT), permettant de recueillir et de reporter sur la ou les périodes tarifaires suivantes l'effet tarifaire des facteurs d'ajustement.

165. Les modalités de calcul du plafond tarifaire  $P(n)$  n'appellent pas d'observation particulière. Elles assurent une bonne lisibilité des évolutions tarifaires prévisionnelles sur la durée du CRE pour les usagers.

166. Concernant la définition du coefficient  $A(n)$ , l'Autorité constate que les modifications apportées répondent aux observations qu'elle avait précédemment formulées. La formule a été revue de manière à neutraliser l'effet d'un ajustement appliqué au titre d'une période donnée sur les périodes tarifaires ultérieures. Ce point n'appelle dès lors plus d'observation.

167. L'Autorité a cependant relevé une erreur matérielle, sans incidence sur la trajectoire tarifaire, au III.2.3 du projet de contrat, sur la valeur du terme  $RP(n)$  relatif à la période tarifaire de référence 2026, qu'il conviendra de corriger dans le contrat signé. Les corrections demandées sont présentées en annexe 2.

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

168. Dans son projet de contrat, la société ATB maintient la mise en place d'un « compte d'ajustement des tarifs » (CAT) assurant le portage puis le règlement de l'ensemble des ajustements tarifaires. Ce mécanisme rend fongibles les effets des différents facteurs d'ajustement et permet leur report d'une année sur l'autre.

169. Le choix de retenir les recettes prévisionnelles comme déterminant du calcul du coefficient A(n) conduit à faire dépendre le niveau de l'ajustement de la robustesse des hypothèses formulées *ex ante*. Une surestimation des recettes prévisionnelles tend à minorer le coefficient, tandis qu'une sous-estimation est susceptible de l'amplifier, indépendamment de l'ampleur réelle des écarts à corriger. Ainsi, il pourrait être utile d'ouvrir, pour les futurs CRE, une réflexion sur l'opportunité de retenir une assiette fondée sur des données constatées, afin de renforcer la neutralité et la robustesse du mécanisme.
170. Le coefficient d'ajustement A(n) est plafonné annuellement à  $\pm 5\%$ . Lorsque cette limite est atteinte, le CAT ne peut être apuré totalement et son solde résiduel est reporté à la période suivante et indexé au CMPC, ce qui contribue à lisser les évolutions tarifaires dans le temps. S'agissant des périodes postérieures au contrat, le contrat prévoit l'apurement du CAT dans les mêmes conditions sur les périodes tarifaires 2031 et 2032 afin de permettre la prise en compte des ajustements constatés au titre des deux dernières périodes tarifaires du CRE. L'apurement du CAT au-delà du contrat est en effet nécessaire pour viser une prise en compte totale des effets des facteurs d'ajustement. Néanmoins, la rédaction proposée nuit à cet objectif d'apurement du solde, indépendamment du cadre tarifaire applicable, puisque le coefficient A(n) reste plafonné à  $\pm 5\%$  alors même qu'il n'est appliqué que sur les deux périodes tarifaires suivant la fin du CRE, ne garantissant ainsi pas cet apurement complet.
171. La rédaction retenue contractuellement ne saurait faire obstacle à la mise en œuvre d'un apurement complet du CAT, dans le respect des dispositions législatives, pour que les tarifs des redevances restent conformes aux règles générales applicables aux redevances pour service rendu. Notamment, l'Autorité ne saurait approuver un projet de CRE conduisant à ce que de potentiels écarts d'apurement en faveur des usagers s'accumulent tout au long du CRE à un niveau rendant leur apurement sur les deux périodes tarifaires suivantes impossible en raison du plafonnement.
172. En conséquence, l'Autorité assortit son avis conforme d'une réserve tenant à ce que le plafonnement du paramètre A(n) sur les périodes tarifaires postérieures au CRE soit supprimé.
173. Sous cette réserve, le mécanisme du CAT apparaît globalement satisfaisant.
- c. Compte tenu des éléments ci-dessus, les conditions de l'évolution des tarifs sur la durée du CRE peuvent être considérées comme modérées
174. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité se prononce notamment, dans ses avis sur les projets de CRE, sur « *[l]es conditions d'évolution des tarifs prévues par le projet de contrat, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que l'évolution moyenne proposée est modérée* ». L'article R. 6325-39 du même code précise que les CRE « *déterminent (...) le plafond du taux moyen d'évolution de ces redevances pour chaque période tarifaire* » et « *[l]'ajustement de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés (...) ainsi que la possibilité de reporter, en fin de contrat, le solde des ajustements sur les tarifs de la période suivante* ».
175. Comme exposé aux points 54 et 55 du présent avis, le projet de contrat prévoit un « taux plafond de base » d'évolution des redevances, qui peut être adapté pour tenir compte du jeu des différents facteurs d'ajustement.

176. La proposition de la société ATB peut être considérée comme modérée dès lors que l'évolution tarifaire proposée dans le projet de contrat devrait conduire, hors effets des facteurs d'ajustement, à :
- une baisse du niveau moyen des redevances aéroportuaires à hauteur de - 7,2 % en 2026 par rapport aux tarifs actuellement en vigueur ; puis à
  - une évolution annuelle suivant l'indice IPCH minoré de - 1,75 % en 2027 et en 2028, et minoré de - 1,00 % en 2029 et en 2030.
177. Néanmoins, des décalages entre trajectoires réalisées et prévisionnelles, relatifs au trafic, aux dépenses d'investissement, aux profits extra-aéronautiques ou à la qualité de service pourront modifier le niveau des redevances initialement prévu, à la hausse comme à la baisse.
178. À cet égard, l'ampleur totale des ajustements devrait rester limitée, compte-tenu du caractère réaliste des trajectoires prévisionnelles (voir section 22.2). Toutefois, il ne peut être exclu que des circonstances imprévisibles génèrent un décalage plus important entre trajectoires prévisionnelles et réalisées et donc un ajustement plus important, en pourcentage, du tarif. Le plafonnement de l'effet des facteurs d'ajustement à plus ou moins 5 % des tarifs en vigueur sur une période tarifaire donnée, par l'application du coefficient A(n), et l'apurement de ces effets sur les années suivantes garantissent cependant le caractère modéré de la hausse sur la durée du CRE.

N°	Réserve	Acteur	Horizon
1.2	Corriger l'erreur matérielle au III.2.3 (valeur du paramètre $RP(n)$ pour la période tarifaire de référence 2026) conformément à l'annexe 2	DGAC / Société ATB	Signature du CRE
5	Modifier le dernier alinéa des articles III. 2. 2. 2. b) et III. 2. 4 de sorte que le plafond du coefficient A(n) ne s'applique pas sur les périodes tarifaires postérieures à l'expiration du contrat, afin d'assurer l'apurement du CAT à l'issue de la période tarifaire 2032	DGAC / Société ATB	Signature du CRE

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
8	Étudier l'opportunité de retenir pour le calcul du paramètre A(n) une assiette fondée sur des données constatées et non prévisionnelles	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB

### 2.3.3. Le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus

179. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, dans le cadre de ses avis sur les projets de CRE, l'Autorité se prononce, notamment, sur les conditions d'évolution des tarifs des redevances prévues, « en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, (...) que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ».
180. Les modifications apportées aux prévisions tarifaires et financières par la société ATB depuis l'avis n° 2025-058 susvisé rendu par l'Autorité sur l'avant-projet de contrat n'ont pas eu d'impact substantiel sur son appréciation du rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus.

181. Pour les aéroports qui relèvent des articles 4 et 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 précité, comme l'aéroport Toulouse-Blagnac, le périmètre régulé est par construction déficitaire dès lors que le PNRC contribue au moins à hauteur de 30 % des coûts des services publics aéroportuaires dans le cadre d'un CRE.
182. Ainsi, compte tenu du niveau des taux de couverture calculés (de 65,4 % en 2026 à 60,6 % en 2030 pour l'ensemble des redevances aéroportuaires), le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus sur la période du CRE.

#### 2.3.4. Le niveau de ROCE moyen est justifié au regard du CMPC et du traitement des accords commerciaux

##### a. L'audit de la trajectoire financière n'a pas été facilité par le modèle financier fourni par la société ATB

183. Le modèle financier utilisé par la société ATB pour construire les trajectoires prévisionnelles du projet de contrat et communiqué à l'Autorité n'a pas connu de modification significative par rapport à la version transmise à l'Autorité dans le cadre de son instruction de l'avant-projet de contrat.
184. Par suite, les remarques émises par l'Autorité dans son avis simple sur l'avant-projet de contrat restent valables : « *l'instruction a été rendue complexe par le caractère faiblement auditable du plan d'affaires transmis* ». De fait, les mises à jour de certains paramètres dans le modèle ont pu conduire à des erreurs matérielles, qui sont toutefois restées sans conséquences sur les agrégats financiers présentés.
185. En vue des homologations tarifaires à venir et de prochains CRE, l'Autorité réitère donc sa recommandation à la société ATB de rapprocher le modèle financier des standards du secteur pour améliorer sa lisibilité, faciliter la piste d'audit et ainsi améliorer la fiabilité des chiffres présentés aux usagers et à l'Autorité.

##### b. Le calcul du ROCE est conforme au cadre réglementaire mais le raccourcissement de la première période tarifaire introduit un léger biais

186. La méthode de calcul du ROCE n'appelle pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité. D'une part, celui-ci est en effet calculé, pour chaque période tarifaire, conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé. D'autre part, le ROCE moyen sur la période du CRE est calculé comme le rapport entre (i) la somme des résultats opérationnels annuels sur la durée du CRE et (ii) la somme des bases d'actifs régulés sur la même période, ce qui correspond à l'une des méthodes préconisées par l'Autorité.
187. En revanche, la méthode employée par la société ATB pour intégrer la première période tarifaire, d'une durée inférieure à un an, au calcul du ROCE moyen sur la période du CRE, ne donne pas une image précise de la saisonnalité de son activité.
188. La première période tarifaire couvrant une période de huit mois allant du 1<sup>er</sup> mai au 31 décembre 2026, la société ATB, pour calculer le résultat opérationnel total, a sommé les huit douzièmes du résultat opérationnel prévisionnel 2026 au résultat opérationnel des quatre autres périodes tarifaires. Si cette méthode, qui postule la linéarité des flux sur l'année, est acceptable pour les charges, elle est plus discutable pour proratiser les revenus qui – hors immobilier – présentent une forte sensibilité au trafic et donc à la saisonnalité.

189. Au cas présent toutefois, l'Autorité relève qu'une méthode de proratisation des revenus plus proche de la saisonnalité du trafic n'aurait pas un impact significatif sur le ROCE moyen de la société ATB<sup>60</sup>.

c. Les accords commerciaux conclus par la société ATB respectent le cadre réglementaire applicable

190. L'Autorité notait dans son avis n° 2025-058 susvisé la nécessité pour la société ATB de suffisamment documenter l'impact des accords commerciaux conclus avec les compagnies aériennes, afin qu'elle puisse s'assurer que ces accords n'ont pas d'incidence sur le ROCE du périmètre régulé.

191. Le cadre applicable aux accords commerciaux conclus entre un exploitant d'aérodrome et des transporteurs aériens résulte du 4° de l'article R. 6325-23 du code des transports ainsi que des articles 7 et 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé. Ces textes prévoient que les contreparties financières accordées en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons doivent faire l'objet d'une information des membres de la CoCoÉco et que le résultat opérationnel du périmètre régulé ne peut contenir d'éléments relatifs à de tels contrats<sup>61</sup>.

192. La société ATB a conclu des accords commerciaux applicables sur la période du CRE avec quatre compagnies aériennes. Conformément aux dispositions précitées, la société ATB a communiqué aux membres de la CoCoÉco les informations relatives aux conditions d'octroi des contreparties financières, ainsi qu'un récapitulatif des montants versés et du nombre de passagers concernés au titre du dernier exercice écoulé.

193. L'Autorité a conduit une analyse de la rentabilité de chacun des accords sur la période 2026-2030, en examinant le trafic, le niveau de recettes commerciales par passager et la nature des coûts pris en compte dans le calcul de la rentabilité de chaque accord. Il ressort de cette analyse que les quatre accords conclus par la société ATB présentent une rentabilité extra-aéronautique<sup>62</sup> positive sur leur durée d'application, si bien qu'ils ne sont pas financés par les redevances et contribuent au contraire à leur baisse globale *via* le mécanisme de caisse.

194. Néanmoins, l'un de ces accords présente une rentabilité, bien que légèrement positive, plus contrainte et sensible aux hypothèses de trafic généré et de recettes commerciales par passager. Au regard des éléments transmis, l'Autorité considère que cet accord ne remet pas en cause l'équilibre économique du CRE sur sa durée, ni le respect du cadre réglementaire, dès lors qu'il ne conduit pas à son financement par les redevances aéroportuaires. Il apparaît cependant que les profits extra-aéronautiques ainsi dégagés sont très limités et, partant, ne contribuent pas à une baisse des redevances pour les autres usagers.

195. L'Autorité recommande donc à la société ATB de vérifier, sur chacune des années couvertes par le CRE, que la rentabilité, mesurée sur le périmètre extra-aéronautique<sup>63</sup>, de cet accord est effectivement positive. Elle veillera en outre, lors des homologations annuelles, à ce que le facteur d'ajustement PROF soit calculé dans le respect des dispositions précitées de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé.

<sup>60</sup> La période de mai à décembre représente près de 69 % du trafic prévisionnel 2026 de l'aéroport Toulouse-Blagnac, ce qui témoigne d'une saisonnalité du trafic relativement faible sur la plateforme.

<sup>61</sup> Voir notamment les points 115 et suivants de la décision n° 2025-047 du 27 mai 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1<sup>er</sup> août 2025.

<sup>62</sup> Entendu comme la différence entre les recettes extra-aéronautiques générées par les trafics supplémentaires liés aux accords, d'un côté, et les charges directement imputables à l'accord (contrepartie financière) et aux coûts générés par ces trafics supplémentaires, de l'autre.

<sup>63</sup> Il s'agit de vérifier que la différence entre les recettes dégagées sur le PNRC (notamment les recettes liées aux activités commerciales) et les charges directes (coût de l'accord) et indirectes (charges liées aux activités du PNRC) est positive.

#### d. Le ROCE moyen est inférieur au CMPC

196. Le plan d'affaires de la société ATB prévoit un taux de ROCE de 5,0 % en moyenne sur la durée couverte par le CRE, inférieur de 0,3 point à son estimation de CMPC. Cet écart est présenté par la société ATB comme un partage avec les usagers de la plateforme aéroportuaire, sur la durée du CRE, de l'écart de rémunération perçue par la société ATB du fait de l'absence d'homologation par l'Autorité des tarifs des redevances sur la période tarifaire 2025. Ainsi, la trajectoire de rémunération prévisionnelle n'appelle pas de commentaire au regard de l'application de l'article L. 6325-2 du code des transports.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
9	Rapprocher le modèle financier des standards du secteur pour améliorer sa lisibilité, faciliter la piste d'audit, et ainsi améliorer la fiabilité des chiffres présentés aux usagers et à l'Autorité	Société ATB	Prochain CRE de la société ATB
10	Vérifier, à l'occasion de chaque demande d'homologation tarifaire, que la rentabilité sur le périmètre extra-aéronautique des accords commerciaux n'a pas d'impact sur les évolutions tarifaires prévues au contrat	Société ATB	Chaque homologation annuelle

#### 2.3.5. Le CMPC proposé par la société ATB sur le périmètre régulé est acceptable

197. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, dans le cadre de ses avis sur les projets de CRE, l'Autorité se prononce notamment sur « [l]e coût moyen pondéré du capital retenu par les parties au contrat ».
198. La société ATB a estimé, pour le projet de contrat, une fourchette de CMPC comprise entre 4,2 % et 5,6 % en valeur nominale après impôt, identique à celle retenue pour l'avant-projet de CRE et calculée dans le respect des lignes directrices relatives à l'évaluation du CMPC des périmètres régulés aéroportuaires, adoptées par la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023. La société ATB a toutefois révisé à la baisse la valeur cible proposée, désormais fixée à 5,3 % après impôt, conformément à la recommandation n° 35 formulée par l'Autorité dans son avis n° 2025-058 susvisé.
199. Conformément aux lignes directrices adoptées par la décision n° 2023-052 susvisée, le calcul a été réalisé à la date de la saisine de l'Autorité, soit le 23 janvier 2026.
200. Lors de l'examen de l'avant-projet de contrat, l'Autorité avait retenu une fourchette comprise entre 4,2 % et 5,5 % après impôt, avec un positionnement de la valeur cible dans la partie supérieure, à 5,3 % après impôt. Conformément au point n° 63 de la décision n° 2023-052 susmentionnée, l'Autorité a actualisé sa propre estimation à la date à laquelle elle a été saisie du projet de contrat. La fourchette ainsi obtenue, comprise entre 4,4 % et 5,4 %, demeure très proche de celle précédemment estimée, la hausse du taux sans risque intervenue depuis l'avant-projet étant compensée par la diminution des bêtas sur la même période.
201. En conséquence, l'Autorité considère acceptable le niveau de 5,3 % après impôt retenu par la société ATB pour la période 2026-2030.

### 3. Homologation des tarifs de la période tarifaire 2026

202. Conformément au 8<sup>e</sup> alinéa du II de l'article L. 6327-3 du code des transports, lorsque le projet de contrat prévoit les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire couverte par le contrat, l'Autorité procède à l'examen prévu au II de l'article L. 6327-2 du même code. Elle s'assure ainsi (i) du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ; (ii) que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non-discriminatoires ; (iii) du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat.

#### 3.1. Consultation des usagers

203. Dans le cadre de l'examen prévu au II de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité s'assure du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire. Ainsi, il lui revient de vérifier, comme elle le fait lors des homologations annuelles, que les usagers ont, préalablement à la réunion de la commission consultative économique, bénéficié de l'ensemble des éléments listés à l'article R. 6325-23 du code des transports<sup>64</sup> et aux articles 2 et 3 de l'arrêté du 12 août 2025 susvisé, afin de pouvoir émettre un avis éclairé sur les tarifs de la première période tarifaire.
204. Il ressort des éléments du dossier que les membres de la CoCoÉco ont disposé en amont ou au cours de la réunion du 15 janvier 2026 de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation. Par ailleurs, l'exploitant a communiqué aux usagers « des informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan anonymisé des contreparties accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent », ainsi que les conditions pour mettre en place un accord commercial.

#### 3.2. Les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables et ne sont pas discriminatoires

205. Dans le cadre de l'examen prévu au II de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité s'assure que les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire couverte par le contrat respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires, comme elle le fait lors des homologations annuelles.

---

<sup>64</sup> L'alinéa 2 de l'article R. 6325-23 du code des transports dispose que « [p]our les aéroports listés à l'article L. 6323-2, les aéroports appartenant à l'État ainsi que tout aéroport répondant au critère fixé à l'article L. 6327-1, l'exploitant transmet aux membres de la commission consultative économique de l'aéroport, dans des conditions précisées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, les informations et éléments suivants :

1° Des informations sur les résultats et les prévisions de trafic sur l'aéroport ou les aéroports concernés ;

2° Des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances sur l'aéroport ou les aéroports concernés ;

3° Des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement sur l'aéroport ou les aéroports concernés.

4° Des informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent ».

### 3.2.1. La société ATB a légèrement adapté la structure tarifaire entre les faisceaux « Schengen / autres Europe » et « International » afin de la faire converger sur la base des coûts d'utilisation des infrastructures

206. Comme indiqué au point 44, la société ATB propose de reconduire la structure tarifaire actuellement en vigueur, c'est-à-dire les trois redevances principales, à savoir les redevances d'atterrissage, de stationnement et la redevance par passager ainsi que les redevances accessoires suivantes : (i) la redevance par bagage ; (ii) la redevance relative à la fourniture d'électricité ; (iii) la redevance relative à la fourniture d'air conditionné ; (iv) la redevance perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation et (v) le forfait pour les avions de moins de six tonnes.
207. La société ATB propose de reconduire la différenciation tarifaire de la redevance par passager en fonction des faisceaux géographiques, selon les mêmes modalités (trois faisceaux distincts) mais en adaptant les niveaux de différenciation.
208. Conformément aux recommandations de l'Autorité émises dans son avis n° 2025-058 susvisé, la société ATB a estimé les différences de coûts à partir des temps d'utilisation des infrastructures en zone réservée. Si une telle estimation pourrait être affinée, elle constitue un proxy acceptable en l'état, conduisant à une réduction de l'écart tarifaire entre les faisceaux « Schengen / autres Europe », d'une part, et « International », d'autre part.
209. L'Autorité recommande néanmoins à la société ATB, d'ici la saisine pour homologation des tarifs de la période tarifaire 2027, de compléter son étude pour préciser la base de coûts (par exemple, en prenant en compte le taux d'usage des autres infrastructures ou en estimant plus finement certains coûts spécifiques) et d'adapter les niveaux de différenciation en fonction des évolutions constatées au cours des différentes périodes tarifaires du CRE. Cette étude devra être présentée aux usagers et à l'Autorité.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
11	Compléter l'étude permettant de préciser la base de coûts et d'adapter les niveaux de différenciation tarifaire en fonction des évolutions constatées au cours des différentes périodes tarifaires du CRE. Présenter cette étude aux usagers et à l'Autorité.	Société ATB	Chaque homologation annuelle

### 3.2.2. Les modulations tarifaires n'évoluent qu'à la marge et répondent aux recommandations de l'Autorité

210. Comme mentionné au point 45, la société ATB propose :
- d'une part, de reconduire les modulations tarifaires actuellement en vigueur, c'est-à-dire la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage ainsi que la modulation des redevances par passager, d'atterrissage et par bagage pour création de nouvelles liaisons ;
  - d'autre part, de transformer la modulation pour reprise du trafic en une modulation de la redevance par passager pour développement du trafic.
211. Elle propose cependant des évolutions, par rapport à l'avant-projet de CRE, en ce qui concerne certaines modalités d'application (i) de la modulation acoustique et (ii) de la modulation pour développement du trafic.

212. Plus précisément, la société ATB propose d'apporter deux évolutions à la modulation acoustique, qui n'appellent pas de remarque particulière de l'Autorité :
- de légers ajustements des coefficients applicables en journée pour compenser une diminution du facteur nuit, réduit de x2 à x1,75 par rapport à l'avant-projet ;
  - une convergence des coefficients acoustiques des groupes 5 et 6, conformément aux recommandations de l'Autorité dans son avis n° 2025-058 susvisé.
213. En ce qui concerne la modulation pour développement du trafic, la société ATB propose d'introduire des seuils de déclenchement à partir desquels les usagers bénéficient d'un abattement pour tout le trafic supérieur à ces seuils de hausse de trafic.
214. Si l'Autorité recommandait que ces seuils soient supérieurs au tendanciel de trafic, ce qui n'est toujours pas le cas en l'espèce, les nouveaux seuils proposés par la société ATB permettent néanmoins de rehausser l'incitation à une croissance du trafic par rapport à la proposition formulée dans l'avant-projet et d'améliorer ainsi le mécanisme.
215. L'Autorité recommande à la société ATB de réaliser un suivi précis des incidences de cette modulation en cours de CRE et, le cas échéant, d'adapter sa structure pour en renforcer le caractère incitatif.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
12	Réaliser un suivi des incidences de la modulation pour développement du trafic afin de pouvoir, le cas échéant, adapter sa structure pour en renforcer le caractère incitatif	Société ATB	Chaque homologation annuelle

### 3.3. Les tarifs évoluent conformément au contrat

216. Dans le cadre de l'examen prévu au II de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité s'assure du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat sur la première période tarifaire couverte par le contrat.
217. La société ATB prévoit, pour la première période tarifaire, une évolution différenciée entre les redevances par rapport aux tarifs actuellement en vigueur : -9,7 % pour la redevance atterrissage ; -6,1 % pour la redevance passagers (évolution moyennée pour réduire les écarts tarifaires par faisceau, comme vu au point 208), la redevance stationnement et les redevances accessoires.
218. L'Autorité s'est assurée de la concordance entre (i) les tarifs des redevances prévus pour la première période tarifaire présentés en annexe 3 du projet de contrat, (ii) les taux d'évolution des différentes redevances et (iii) les redevances actuellement en vigueur.

### 3.4. La proposition de la société ATB de hausse tarifaire de +14,9 % de la redevance APMR pour 2026 peut être homologuée

219. L'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé dispose que l'entité gestionnaire d'un aéroport peut, pour financer l'assistance spécifiée, percevoir, sur une base non discriminatoire, une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport. Cette redevance répond aux caractéristiques suivantes : elle doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec les usagers. Par ailleurs, elle fait l'objet d'une comptabilité séparée. Il s'agit donc d'une redevance autonome qui, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 31 décembre 2019<sup>65</sup>, ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
220. À titre liminaire, le projet de contrat dont l'Autorité a été saisie pour avis met en application la recommandation n° 38 de son avis n° 2025-058 susvisé en présentant la trajectoire tarifaire indicative de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (dite redevance « APMR ») sur la durée du CRE, ce qui est de nature à renforcer la prévisibilité du tarif de la redevance pour les usagers.
221. L'Autorité observe également que le projet de contrat dont elle est saisie fait coïncider la durée des périodes tarifaires de la redevance APMR avec la durée des périodes applicables aux autres redevances aéroportuaires, si bien que la redevance APMR soumise à l'homologation de l'Autorité est établie pour une durée de huit mois.
222. En application du cadre juridique, pour garantir la stabilité des redevances et s'assurer du caractère opérant des décisions d'homologation de l'Autorité, celles-ci sont fixées pour une année, sans possibilité de révision en cours de période.
223. Par analogie avec ce qui est prévu pour les redevances établies dans le cadre du CRE en application du 2° de l'article R. 6325-39 du code des transports, l'Autorité admet néanmoins que la redevance APMR soit exceptionnellement fixée sur une période de huit mois pour la première période tarifaire, ce qui permet à la société ATB de proposer une grille tarifaire complète et unique chaque année aux usagers et à l'Autorité.
224. En premier lieu, l'Autorité observe que la société ATB prévoit une hausse tarifaire de 14,9%, portant le taux de couverture des charges de l'assistance PHMR par les produits de la redevance à 84,1 % pour cette première période tarifaire. La hausse proposée par la société ATB permet une amélioration de la couverture des charges par les produits. Elle ne permet toutefois pas d'assurer un équilibre financier entre les charges et les produits, dans la mesure où elle intervient après un gel des tarifs de la redevance APMR au titre des périodes tarifaires 2024 et 2025, dans un contexte par ailleurs marqué par une augmentation significative du niveau des charges à couvrir depuis 2023.
225. En deuxième lieu, le tarif de la redevance présente un caractère raisonnable, notamment en comparaison du niveau tarifaire de comparables et du caractère prévisible de la hausse pour les usagers.
226. Dans le silence du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé, le caractère « raisonnable » du montant de la redevance spécifique prévu à son article 8 est analysé au cas par cas, en prenant notamment en considération (i) le niveau de qualité de service associé au niveau tarifaire proposé, (ii) la prévisibilité pour les usagers du niveau tarifaire proposé et (iii) le niveau tarifaire d'aéroports comparables.

<sup>65</sup> CE, 31 décembre 2019, CSTA et autres, req. n°424088.

227. En l'espèce :

- en ce qui concerne le niveau de qualité de service, la hausse tarifaire proposée vise à maintenir le niveau de qualité de service dans un contexte d'augmentation continue du taux de recours ;
- en ce qui concerne la prévisibilité des tarifs, l'Autorité note que la société ATB avait indiqué envisager une hausse de +16,3 % du tarif de la redevance APMR dans son DPC publié en mai 2025. De plus, ce même document incluait un compte de résultat indicatif de l'assistance PHMR présentant un déficit du taux de couverture de la redevance ;
- en ce qui concerne le caractère comparable du niveau tarifaire, le tarif proposé par la société ATB se situe dans la fourchette des tarifs pratiqués par d'autres aéroports régionaux français.

228. En troisième lieu, l'établissement du tarif de la redevance APMR a été globalement transparent. L'Autorité recommande néanmoins à la société ATB, pour l'homologation des prochains tarifs, de mettre systématiquement à disposition des usagers (i) le nombre prévisionnel d'interventions APMR, (ii) le taux de prise en charge de l'assistance APMR et (iii) la décomposition des charges de l'assistance, afin que ces derniers disposent de l'ensemble des informations utiles pour se prononcer sur la proposition tarifaire.

229. Au regard de l'ensemble des éléments analysés, la proposition de la société ATB apparaît conforme aux principes applicables aux redevances pour services rendus et aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé.

230. En conséquence, les tarifs de cette redevance peuvent être homologués pour la première période tarifaire.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
13	Mettre systématiquement à disposition des usagers (i) le nombre prévisionnel d'interventions APMR ; (ii) le taux de prise en charge de l'assistance APMR et (iii) la décomposition des charges de l'assistance	Société ATB	Chaque homologation annuelle

## ÉMET L'AVIS SUIVANT

**Article 1<sup>er</sup>** L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de contrat de régulation économique négocié entre l'État et la société Aéroport Toulouse-Blagnac couvrant la période du 1<sup>er</sup> mai 2026 au 31 décembre 2030, sous réserve que le projet de contrat soit adapté avant sa signature de sorte à :

- procéder à la correction des erreurs matérielles identifiées aux articles III. 2. 3 et III. 2. 5. 4, conformément à l'annexe 2 ;
- modifier le 8<sup>e</sup> alinéa de l'article III. 2. 5. 3. b) afin de prévoir expressément (i) que la détermination ou la modification des trajectoires d'investissement prévues à l'annexe 1 fait l'objet d'un avenant soumis, préalablement à sa signature, à l'avis conforme de l'Autorité, afin qu'elle s'assure que les trajectoires retenues s'appuient sur des études ou des audits établis sur des données objectives, vérifiables et suffisamment précises pour assurer le caractère mesurable et opposable de ces trajectoires dans le cadre de l'exécution du CRE et que (ii) les études et audits correspondants sont systématiquement transmis à l'Autorité en même temps que les projets d'avenants ;
- modifier l'article V. 2. 1. 1. b) afin de limiter l'application de la clause de révision du contrat aux mesures législatives et réglementaires spécifiques aux exploitants aéroportuaires, ainsi qu'aux mesures fiscales, ayant des effets significatifs sur le résultat opérationnel ;
- supprimer l'article V. 2. 3 ;
- modifier le dernier alinéa des articles III. 2. 2. 2. b) et III. 2. 4 afin que le plafond du coefficient A(n) ne s'applique pas sur les périodes tarifaires postérieures à l'expiration du contrat, afin d'assurer l'apurement du CAT à l'issue de la période tarifaire 2032 ;

**Article 2** Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite sont homologués pour la période tarifaire du 1<sup>er</sup> mai au 31 décembre 2026.

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

*L'Autorité a émis le présent avis le 19 mars 2026.*

Présents :

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

Le président

Thierry Guimbaud

## ANNEXE 1 – RÉCAPITULATIF DES RÉSERVES FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

L'avis conforme de l'Autorité est conditionné à la levée, dans le contrat final signé entre la société ATB et l'État, des réserves formulées ci-dessous :

N°	Réserve	Section
1.1 1.2	Corriger les erreurs matérielles identifiées aux articles III. 2. 5. 4 (définition des montants relatifs au terme $PEA(n)$ ) et III. 2. 3 (valeur du paramètre $RP(n)$ pour la période tarifaire de référence 2026), conformément à l'annexe 2 ci-après	2.2.3 2.3.2
2	Modifier le 8 <sup>e</sup> alinéa de l'article III. 2. 5. 3 b) afin de prévoir expressément que (i) la détermination ou la modification des trajectoires d'investissement prévues à l'annexe 1 fait l'objet d'un avenant soumis, préalablement à sa signature, à l'avis conforme de l'Autorité afin qu'elle s'assure que les trajectoires retenues s'appuient sur des études ou des audits établis sur des données objectives, vérifiables et suffisamment précises pour assurer le caractère mesurable et opposable de ces trajectoires dans le cadre de l'exécution du CRE, et que (ii) les études et audits correspondants sont systématiquement transmis à l'Autorité en même temps que les projets d'avenants	2.2.4
3	Modifier l'article V. 2. 1. 1. b) afin de limiter l'application de la clause de révision du contrat aux mesures législatives et réglementaires spécifiques aux exploitants aéroportuaires, ainsi qu'aux mesures fiscales, ayant des effets significatifs sur le résultat opérationnel	2.2.7
4	Supprimer l'article V. 2. 3	2.2.7
5	Modifier le dernier alinéa des articles III. 2. 2. 2. b) et III. 2. 4 de sorte que le plafond du coefficient $A(n)$ ne s'applique pas sur les périodes tarifaires postérieures à l'expiration du contrat, afin d'assurer l'apurement du CAT à l'issue de la période tarifaire 2032	2.3.2

## ANNEXE 2 – CORRECTION DES ERREURS MATÉRIELLES

L'article III. 2. 5. 4 est corrigé des chiffres suivants :

Période tarifaire de référence (n-2)	2026	2027	2028	2029	2030
PEA(n)	19 136	30 165	32 175	33 478	34 986

L'article III. 2. 3 est corrigé du chiffre suivant :

Période tarifaire de référence (n-2)	2026
RP(n)	45 302

## ANNEXE 3 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

Les recommandations formulées dans le corps de l'avis sont récapitulées ci-dessous.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon	Section
1	Effectuer un retour d'expérience sur l'intérêt et les conséquences de l'application d'une plage de franchise au facteur TRAF	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB	2.2.2
2	Prévoir des mécanismes d'incitation au respect des délais de mise en service des projets majeurs d'investissement	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB	2.2.4
3	Réaliser un retour d'expérience sur la pertinence et l'efficacité du mécanisme incitatif à la qualité de service mis en place	DGAC / Société ATB	Durée de vie du CRE	2.2.6
4	Mettre en œuvre un dispositif d'observation préalable (« marche à blanc ») pour définir de nouveaux indicateurs de performance pertinents, et les suivre sur la durée du CRE	DGAC / Société ATB	Durée de vie du CRE	2.2.6
5	Mettre en œuvre des dispositifs incitatifs plus innovants permettant de cibler les usagers effectivement affectés par une dégradation de la performance	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB	2.2.6
6	Veiller à ce que les clauses des prochains CRE permettent de neutraliser, dans les tarifs ultérieurs, les effets d'une résiliation anticipée sur l'équilibre économique du contrat tel qu'apprécié par l'Autorité à partir des éléments validés dans le cadre de son avis conforme	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB	2.2.7
7	Poursuivre les efforts en matière de transparence du système d'allocation comptable et s'engager à publier et mettre à jour sur toute la durée du CRE la description des principales clés d'allocation utilisées ainsi que leurs valeurs	Société ATB	Durée de vie du CRE	2.3.1
8	Étudier l'opportunité de retenir pour le calcul du paramètre A(n) une assiette fondée sur des données constatées et non prévisionnelles	DGAC / Société ATB	Prochain CRE de la société ATB	2.3.2
9	Rapprocher le modèle financier des standards du secteur pour améliorer sa lisibilité, faciliter la piste d'audit, et ainsi améliorer la fiabilité des chiffres présentés aux usagers et à l'Autorité	Société ATB	Prochain CRE de la société ATB	2.3.4
10	Vérifier, à l'occasion de chaque demande d'homologation tarifaire, que la rentabilité sur le périmètre extra-aéronautique des accords commerciaux n'a pas d'impact sur les évolutions tarifaires prévues au contrat	Société ATB	Chaque homologation annuelle	2.3.4
11	Compléter l'étude permettant de préciser la base de coûts et d'adapter les niveaux de différenciation tarifaire en fonction des évolutions constatées au cours des différentes périodes tarifaires du CRE. Présenter cette étude aux usagers et à l'Autorité.	Société ATB	Chaque homologation annuelle	3.2.1

12	Réaliser un suivi des incidences de la modulation pour développement du trafic afin de pourvoir, le cas échéant, adapter sa structure pour en renforcer le caractère incitatif	Société ATB	Chaque homologation annuelle	3.2.2
13	Mettre systématiquement à disposition des usagers (i) le nombre prévisionnel d'interventions APMR ; (ii) le taux de prise en charge de l'assistance APMR et (iii) la décomposition des charges de l'assistance	Société ATB	Chaque homologation annuelle	3.4