

Avis n° 2026-029 du 24 mars 2026

relatif au projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Marseille Provence 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 Marseille Provence (AMP) et l'État. Il est cependant assorti de six 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 calculé par l'Autorité.

Cet avis, qui suit celui rendu le 19 mars 2026 sur le projet de CRE de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, est le second 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 24 juillet 2025 par l'Autorité sur l'avant-projet de CRE entre l'État et la société AMP 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 Marseille Provence et à leurs représentants lors des séances de la commission consultative économique des 20 et 27 janvier 2026. Les résultats des votes des membres de cette commission 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 évolution tarifaire applicable au 1^{er} mai 2026 fondée sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) minoré de 0,18 %, en moyenne par rapport aux tarifs actuellement en vigueur, avec des évolutions différenciées selon les redevances, puis un plafond d'évolution des redevances fondé sur le même indice IPCH minoré de 0,18 % pour les périodes tarifaires suivantes. 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.

Le projet de contrat soumis à l'Autorité reprend, sur la forme et la structure, celui de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, sur lequel l'Autorité s'est exprimée le 19 mars 2026. Cette harmonisation des projets de CRE lui paraît bienvenue, en ce qu'elle permet une simplification du processus et une meilleure appropriation par l'ensemble des parties. En conséquence, quatre réserves sont identiques à celles formulées sur le projet de CRE de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, deux étant en revanche spécifiques à ce projet de CRE.

L'Autorité formule six réserves – qui devront être levées par l'État et la société AMP avant signature du contrat, dans la mesure où le caractère favorable du présent avis conforme 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 AMP.

Les réserves dont est assorti le présent avis visent à assurer la conformité juridique de certaines clauses du contrat avec le cadre législatif et réglementaire qui lui est applicable, 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 du plafond tarifaire (ci-après « APT ») 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 ;
- la correction des trajectoires financières et tarifaire afin de faire converger le niveau de ROCE moyen pluriannuel, corrigé des erreurs relatives à l'allocation des frais généraux et du taux d'impôt sur les sociétés, avec le taux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) calculé par l'Autorité, de 5,2 %. Le calcul du CMPC tient compte notamment (i) des niveaux de trafics prévisionnels retenus par la société AMP et leur revue à la baisse par rapport aux hypothèses de l'avant-projet de contrat, (ii) du calibrage des facteurs d'ajustement, notamment l'absence d'incitation, sur la durée du CRE, à l'efficacité sur les coûts du projet de modernisation du terminal 2 et (iii) de la méthodologie – qui lui est favorable – de proratisation du résultat opérationnel de l'année civile 2026 utilisée par la société AMP pour calculer le ROCE moyen pluriannuel sur la durée du CRE.

Cette dernière réserve a une incidence sur la trajectoire financière prévisionnelle et doit donc, pour maintenir la convergence entre le ROCE et le CMPC, garante d'une juste rémunération, donner lieu à une correction à la baisse du taux plafond d'évolution de la formule tarifaire de 0,5 points de pourcentage, dont (i) - 0,2 % au titre de l'ajustement relatif à la méthodologie d'allocation des frais généraux ; (ii) + 0,1 % au titre de la correction du taux d'impôt sur les sociétés, et (iii) - 0,4 % au titre du recalcul du niveau de CMPC.

Sous réserve du respect de ces conditions, le présent avis emporte également homologation des tarifs des différentes redevances des services publics aéroportuaires pour la première période tarifaire.

Le tarif de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite est homologué 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 28 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 Marseille Provence couvrant la période du 1^{er} 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° 2023-015 du 7 mars 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille Provence à compter du 1er 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° 2025-063 du 24 juillet 2025 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Marseille Provence pour la période 2026-2030 ;

Vu les avis de la commission consultative économique transmis à l'Autorité par la société AMP le 28 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 AMP le 18 février 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 24 mars 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte	8
1.1. Faits et procédure	8
1.1.1. L'aéroport de Marseille Provence.....	8
1.1.2. Les précédentes périodes tarifaires.....	8
1.1.3. L'avis simple de l'Autorité sur l'avant-projet de CRE, l'élaboration du projet de CRE et la saisine de l'Autorité	8
1.2. Cadre juridique applicable aux redevances aéroportuaires et aux CRE.....	9
1.2.1. Le droit de l'Union européenne.....	9
1.2.2. Le droit national.....	10
1.2.3. Les CRE	12
1.2.4. L'office de l'Autorité dans la procédure d'élaboration des CRE	14
1.3. Le projet de contrat soumis à l'avis conforme de l'Autorité pour la période 2026-2030.....	16
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.....	16
1.3.2. En ce qui concerne les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé retenue sur la durée du contrat.....	17
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
2. Analyse	19
2.1. Sur le respect de la procédure d'élaboration du contrat et la consultation des usagers.....	20
2.2. Sur l'équilibre des trajectoires sous-tendant l'évolution des tarifs et les mécanismes d'ajustement.....	21
2.2.1. Les hypothèses macro-économiques retenues pour la projection des trajectoires n'appellent pas d'observation	21
2.2.2. La trajectoire de trafic du projet de contrat a été révisée à la baisse et le partage de risque a été amélioré	21
2.2.3. Les hypothèses de recettes extra-aéronautiques sont acceptables au regard du mécanisme d'ajustement prévu.....	23
2.2.4. L'Autorité devra approuver les éventuelles modifications des trajectoires d'investissement prévues au contrat au cours de son exécution.....	24
2.2.5. La trajectoire des charges opérationnelles a été revue pour inclure des objectifs de productivité.....	30
2.2.6. Les objectifs de qualité de service et les incitations mises en place peuvent être acceptés, mais laissent subsister des marges d'amélioration pour le futur	31
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.....	33

2.3. Sur la juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur le périmètre régulé, la modération tarifaire et le rapport entre le produit global des redevances et le coût des services rendus	36
2.3.1. L'allocation comptable des actifs, produits, et charges entre les différents périmètres nécessite d'être corrigée, impactant la trajectoire tarifaire prévisionnelle.....	36
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.....	39
2.3.3. Le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ..	42
2.3.4. Le CMPC proposé par la société AMP sur le périmètre régulé doit être revu ...	42
2.3.5. Le niveau de ROCE moyen semble surévalué au regard du CMPC proposé.....	44
3. Homologation des tarifs de la période tarifaire 2026.....	47
3.1. Consultation des usagers	47
3.2. Les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances, même si une nouvelle modulation présente un risque discriminatoire à prendre en compte pour les prochaines demandes d'homologation	47
3.2.1. La société AMP applique des évolutions tarifaires différenciées afin d'aligner les niveaux tarifaires avec les coûts.....	48
3.2.2. La société AMP introduit une nouvelle modulation qui présente un risque discriminatoire compte tenu de sa structure de trafic	48
3.3. Les tarifs évoluent conformément au contrat, mais devront être revus pour lever les réserves formulées dans le présent avis	49
3.4. La proposition de la société AMP de hausse tarifaire de +15 % de la redevance PHMR pour 2026 peut être homologuée.....	50
ÉMET L'AVIS SUIVANT	53
Annexe 1 – Récapitulatif des réserves formulées dans le présent avis.....	55
Annexe 2 – Correction des erreurs matérielles.....	56
Annexe 3 – Récapitulatif des recommandations formulées dans le présent avis.....	57

1. Contexte

1.1. Faits et procédure

1.1.1. L'aéroport de Marseille Provence

1. L'exploitation de l'aéroport de Marseille Provence est assurée par la société AMP en application d'un contrat de concession accordé par l'État jusqu'en 2048.
2. Le capital de la société AMP est détenu à 60 % par l'État, à 25 % par la chambre de commerce et d'industrie (CCI) métropolitaine Aix-Marseille-Provence et à 15 % par différentes collectivités locales (la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le département des Bouches-du-Rhône, la métropole Aix-Marseille-Provence et la ville de Vitrolles).
3. En 2025, l'aéroport Marseille Provence a accueilli 11,3 millions de passagers¹, ce qui correspond à 112 % du niveau de trafic de 2019.

1.1.2. Les précédentes périodes tarifaires

4. Par sa décision n° 2023-015 susvisée, l'Autorité a homologué, en l'absence de contrat de régulation économique (ci-après « CRE »), les tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport Marseille Provence pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2023 au 31 mars 2024.
5. Ces tarifs ont ensuite été reconduits par la société AMP sans que cette reconduction soit soumise au vote de la commission consultative économique (ci-après « CoCoÉco »). Ainsi, les tarifs en vigueur depuis le 1^{er} 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 CRE, l'élaboration du projet de CRE et la saisine de l'Autorité

6. En application du I de l'article L. 6327-3, le ministre chargé de l'aviation civile a saisi l'Autorité, le 5 juin 2025, d'une demande d'avis simple sur l'avant-projet de CRE de la société AMP.
7. Dans son avis en date du 24 juillet 2025 susvisé, l'Autorité a formulé 40 recommandations à l'adresse de la DGAC et de la société AMP 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 AMP ont négocié ledit projet de CRE.
8. En application de l'article R. 6325-48-1 du code des transports, la société AMP a convoqué sa CoCoÉco, qui s'est tenue les 20 et 27 janvier 2026, et a communiqué à l'Autorité les procès-verbaux de ces séances le 28 janvier 2026.
9. En application des articles L. 6327-3 et R. 6325-49 du code des transports, le ministre chargé de l'aviation civile a saisi l'Autorité, le 28 janvier 2026, pour avis conforme sur le projet de contrat négocié avec la société AMP.
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 Source : Société AMP, procès-verbal de CoCoÉco du 20 janvier 2026.

1.2. Cadre juridique applicable aux redevances aéroportuaires et aux CRE

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 européenne², 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^{er} octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.
16. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres d'instituer une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont systématiquement déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

² Devenu traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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 Marseille Provence couvre l'ensemble des services publics aéroportuaires définis par l'article R. 6325-1 du code des transports.

28. En application de l'article 11 de ce même arrêté, les profits dégagés par l'ensemble des activités de l'exploitant qui sont objet de la concession ou sont exercées sur le domaine concédé sont en tout ou partie pris en compte pour la fixation des tarifs des redevances, à l'exception des activités d'assistance en escale³, des activités menées par des entreprises liées au concessionnaire⁴, des services de sécurité-incendie-sauvetage⁵, de la contribution aux dépenses engagées par les riverains pour la mise en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores⁶, des activités de production de carburant et d'hydrogène⁷, des activités relatives aux énergies renouvelables⁸ 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 AMP

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

Source : projet de contrat

1.2.3. Les CRE

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 »⁹. 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.

³ 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.

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

⁵ Visées par l'article L. 6328-3 du code des transports.

⁶ Au sens de l'article L. 571-14 du code de l'environnement.

⁷ 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 »).

⁸ 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.

⁹ 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.

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.

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 signature d'un 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 PNRC¹⁰.

¹⁰ 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 ».

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 CRE

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 mois¹¹ 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 ;
 - 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.

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

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 contrat¹², 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'Autorité¹³. 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. 6327-2¹⁴, dès lors que son avis conforme sur le projet de contrat vaut homologation de ces premiers tarifs¹⁵.
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 cas¹⁶. Elle peut, tant au stade de l'avis simple qu'à celui de l'avis conforme, consulter ou entendre toute partie intéressée¹⁷.

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.

¹² 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.

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

¹⁴ 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.

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

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

¹⁷ En vertu des articles R. 6327-2 et R. 6327-6 du code des transports.

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 modulations¹⁸, 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 chargé de l'aviation civile a, le 28 janvier 2026, saisi l'Autorité d'une demande d'avis conforme sur le projet de CRE de la société AMP, pour la période du 1^{er} mai 2026 au 31 décembre 2030. Le projet de contrat se décompose en cinq périodes tarifaires courant du 1^{er} mai au 31 décembre 2026 pour la première, et du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année civile pour les quatre suivantes¹⁹.

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 vigueur²⁰. Il prévoit toutefois l'ajout d'une redevance accessoire à la redevance de stationnement relative à une nouvelle prestation d'alimentation en air conditionné pour les postes au contact du terminal 1 et un ajustement des différenciations tarifaires selon les faisceaux géographiques et entre terminaux.
45. S'agissant des modulations tarifaires²¹, la société AMP propose de reconduire, dans les mêmes conditions, les modulations tarifaires en vigueur, c'est-à-dire (i) la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage, (ii) la modulation pour création de nouvelles liaisons, (iii) la modulation – applicable aux redevances par passager, d'atterrissage, de balisage et de stationnement – pour développement du trafic, ainsi que (iv) l'aménagement de la redevance de stationnement de nuit, selon les mêmes modalités. Elle propose en outre d'introduire une nouvelle modulation de la redevance passagers sur la base du volume d'activité des compagnies aériennes.
46. Le projet de contrat prévoit les conditions d'évolution de l'ensemble des redevances²², à savoir les trois redevances principales, ainsi que des redevances accessoires suivantes : (i) la redevance de balisage ; (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 ; (v) la redevance passerelles perçue en contrepartie de l'utilisation des passerelles télescopiques ; et (vi) le forfait pour les avions de moins de deux tonnes et de deux à six tonnes.

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

¹⁹ Voir les articles 1.2 et 3.1 du projet de contrat.

²⁰ Voir l'article 3.3.1 du projet de contrat.

²¹ Voir l'article 3.3.2 et l'annexe 4 du projet de contrat.

²² Voir l'article 3.2.1 du projet de contrat

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 AMP prévoit un trafic de 11,4 millions de passagers en 2026, dont 8,3 millions sur la période tarifaire 2026 d'une durée de huit mois, qui augmente à 12,4 millions de passagers en 2030, soit 122,5 % 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 38,9 millions d'euros (M€) pour la période tarifaire 2026 débutant au 1^{er} mai (58,3 M€ sur l'année civile), qui augmente à 68,3 M€ en 2030. Dans le même temps, les produits opérationnels issus des activités extra-aéronautiques augmentent de 103,1 M€ en 2026 (dont 68,7 M€ sur la période tarifaire 2026) à 120,0 M€ en 2030.
51. Sur le périmètre régulé et après l'intégration de la contribution du PNRC 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 AMP à 5,4 %.
52. La société AMP estime le CMPC après impôts du périmètre régulé applicable à la période couverte par le contrat à 5,4 %. Le ROCE prévisionnel sur la durée du contrat est égal au CMPC sur cette même durée.
53. Le projet de contrat comporte une annexe intitulée « Méthodologie relative à l'allocation des actifs, des charges et des produits »²³.

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 base²⁴ » correspondant, sur la période couverte par le contrat, à une évolution moyenne²⁵ fondée sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) minoré de -0,18 % pour chaque période tarifaire jusqu'à la fin du CRE.

²³ Voir l'annexe 9 du projet de contrat.

²⁴ Voir le 3.2.3 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.

²⁵ 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).

55. Ce taux « de base » peut être ajusté en cas d'écart entre les trajectoires prévisionnelles et réalisées, par le jeu de facteurs d'ajustement²⁶ relatifs (i) au trafic, (ii) à la qualité de service, (iii) aux investissements (en distinguant les charges de capital, la réalisation des projets majeurs²⁷ 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 du plafond tarifaire (ci-après « APT »)²⁸, 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 prévisionnels²⁹, ainsi que les objectifs de qualité de service mesurés au travers de treize indicateurs dont neuf sont assortis d'incitations financières³⁰. Il définit également des objectifs en termes de développement durable, au travers de sept indicateurs dont l'un est assorti d'incitations financières³¹.

²⁶ Voir les 3.2.2.1 et 3.2.5, et les annexes 5 à 8 du projet de contrat.

²⁷ Les projets majeurs d'investissement sont ceux identifiés au I. et au II. de l'annexe 1 du projet de contrat, auxquels s'applique le facteur d'ajustement INV2, et qui représentent individuellement plus de 2 % du montant total du programme d'investissement.

²⁸ Voir le 3.2.2.2 du projet de contrat.

²⁹ Voir le 2.1 et l'annexe 1 du projet de contrat.

³⁰ Voir le 2.2 et l'annexe 2 du projet de contrat.

³¹ Voir le 2.3 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 juin 2025. Ces évolutions tiennent compte des recommandations formulées par l'Autorité dans son avis n° 2025-063 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 des 20 et 27 janvier 2026³².
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 régulé³³.
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 six réserves, qui devront être levées par l'État et la société AMP dans le contrat final en vue de sa signature. Ces réserves visent à assurer le respect du principe de juste rémunération, la conformité juridique de certaines clauses du CRE avec le cadre législatif et réglementaire qui lui est applicable 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, revu par l'Autorité. En outre, la levée de certaines de ces réserves affecte la trajectoire tarifaire prévisionnelle du contrat, qui devra être corrigée en conséquence dans le contrat signé.**
65. Afin de sécuriser la signature du CRE dans un calendrier permettant son entrée en vigueur au 1^{er} 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.

³² Pour prendre en compte l'absence du président de la CoCoÉco à la réunion du 20 janvier 2026, une CoCoÉco nouvellement composée s'est tenue le 27 janvier 2026. L'ordre du jour de ces deux CoCoÉco était similaire.

³³ 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. À cet égard, 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 éventuel 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 les 20 et 27 janvier 2026. La CoCoÉco a voté à l'unanimité en faveur du projet de CRE. Le résultat de ce vote traduit une nette amélioration du projet de contrat ayant conduit à son acceptation par l'ensemble des usagers par rapport à l'avant-projet qui n'avait recueilli que des votes défavorables des quatre usagers présents.
70. Si les délais de convocation ont bien été respectés³⁴, l'article 5 de l'arrêté du 12 août 2025³⁵ prévoit que l'exploitant doit transmettre 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 et (iv) l'avis n°2025-063 susvisé. Or, il ressort de l'instruction que les usagers n'ont été destinataires que du projet de contrat et des évolutions intervenues entre l'avant-projet et le projet de contrat. Néanmoins, d'une part, l'ensemble des membres a été rendu destinataire de l'avis de la CoCoÉco sur le dossier public de consultation. D'autre part, l'avis de l'Autorité a été rendu public, si bien que les membres de la CoCoÉco y ont eu accès. Dans ces conditions, l'absence de transmission formelle de ces éléments n'est pas de nature à avoir empêché les membres de la CoCoÉco de rendre un avis éclairé sur le projet de CRE.
71. Par ailleurs, l'Autorité relève que sa recommandation³⁶ relative à ce que l'exploitant fournisse aux usagers, en amont de la CoCoÉco sur le projet de CRE, un dossier complet et détaillé n'a été que partiellement suivie d'effet dans la mesure où l'exploitant a privilégié la tenue de réunions spécifiques et n'a transmis des documents complémentaires qu'à la demande des usagers.

³⁴ L'article 8 de l'arrêté du 12 août 2025 prévoit que le délai de convocation d'un mois doit être respecté « *sauf urgence* ». L'absence définitive du président lors de la CoCoÉco du 20 janvier 2026 est de nature à justifier l'urgence de la tenue d'une nouvelle CoCoÉco une semaine plus tard.

³⁵ 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.

³⁶ Recommandation n° 3 de l'avis n° 2025-063 du 24 juillet 2025 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Marseille Provence pour la période 2026-2030.

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

72. 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.
73. La société AMP 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° 2025-063 susvisé, plusieurs hypothèses 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

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

2.2.2. La trajectoire de trafic du projet de contrat a été révisée à la baisse et le partage de risque a été amélioré

- a. La société AMP a mis à jour sa trajectoire de trafic pour tenir compte du contexte

75. L'Autorité avait, dans son avis n° 2025-063 susvisé, recommandé à la société AMP d'actualiser ses trajectoires de trafic avant sa saisine pour avis conforme. Elle avait néanmoins estimé que la proposition initiale de la société AMP était crédible : les projections de l'Autorité montraient que le trafic sur l'aéroport était susceptible de croître de plus de 12 % entre 2024 et 2030 pour arriver à plus de 12,5 millions de passagers en 2030 – soit la valeur retenue par la société AMP dans son avant-projet de contrat. Contrairement à la projection de la société AMP, l'estimation de l'Autorité tenait compte explicitement de l'impact de la hausse de la fiscalité et, en particulier, de la TSBA. L'Autorité avait cependant jugé essentiel que la projection définie dans l'avant-projet soit actualisée à partir des données les plus récentes dans le projet de contrat.
76. La société AMP s'est, en partie, conformée à cette demande :
 - elle a tout d'abord tenu compte du fait que le trafic 2025 s'est avéré légèrement plus faible que prévu. Ainsi, le trafic 2025, estimé à 11,34 millions de passagers dans l'avant-projet, a été réévalué à 11,24 millions de passagers dans le projet de contrat. Cette valeur a été estimée à partir des trois premiers trimestres et s'avère cohérente – quoique légèrement inférieure – à celle effectivement observée, qui est de 11,28 millions de passagers ;
 - elle a ensuite diminué sa prévision de long terme d'un peu plus de 1 %, l'amenant à 12,43 millions de passagers à horizon 2030, contre 12,58 millions dans l'avant-projet.

77. Pour motiver cette nouvelle trajectoire, la société AMP s'appuie essentiellement sur les effets fiscaux. Elle invoque le fait que Ryanair a annoncé diminuer son offre en France en raison des augmentations de la taxe sur les billets d'avion (TSBA) et suppose que d'autres compagnies réagiront de la même manière à cette hausse de la fiscalité. C'est cet effet qui explique, selon elle, l'ensemble de la baisse.
78. L'estimation de l'Autorité reste proche de celle formulée par la société AMP dans son avant-projet de contrat. En actualisant la trajectoire de trafic à partir des données 2025 selon une méthode similaire à celle utilisée dans le cadre de l'instruction de l'avant-projet de contrat³⁷, l'estimation du trafic en 2030 reste de 12,6 millions de passagers. Cette estimation tient compte non seulement de l'augmentation de la TSBA en 2025, mais également de la réglementation européenne qui viendra renchérir les coûts, en raison de l'incorporation progressive de carburant SAF à partir de 2025 et de la fin des quotas carbone gratuits à partir de 2026 pour les vols en Europe.
79. Si l'écart entre la prévision de l'Autorité et la nouvelle prévision de la société AMP est faible, il convient de noter que rien ne justifiait d'ajuster à la baisse la trajectoire de trafic dans les proportions proposées par la société AMP. En effet, l'observation, en 2025, d'un trafic inférieur de 55 000 passagers à ce qui était prévu ne justifie pas de revoir à la baisse les prévisions de trafic de 210 000 passagers en moyenne chaque année sur la période du CRE. La société AMP réduit ainsi son risque trafic au-delà de ce que peut expliquer l'évolution de contexte : cette réduction du risque est prise en compte par l'Autorité dans son appréciation du risque global supporté par la société AMP et dans le taux de CMPC retenu, comme indiqué au point 198 ci-après.

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

	AMP	ART Sc. médian
Trafic en 2025	11,2	11,3
Trafic en 2030	12,4	12,6
Trafic moyen	11,8	12,0

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
80. La société AMP 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 AMP 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.

³⁷ Voir points 79 à 83 de l'avis n° 2025-063 pour une présentation de la méthode de contre-expertise de l'Autorité.

81. 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).
82. 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 AMP sur la fin du contrat³⁸ et d'un trafic en recul – certes conjoncturel – sur les mois de janvier et février 2026, l'Autorité considère néanmoins que le facteur d'ajustement est calibré de manière acceptable.
83. 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 AMP	Prochain CRE de la société AMP

2.2.3. Les hypothèses de recettes extra-aéronautiques sont acceptables au regard du mécanisme d'ajustement prévu

84. La société AMP a actualisé la trajectoire prévisionnelle de revenus extra-aéronautiques du périmètre non régulé contributif afin d'intégrer ses nouvelles hypothèses de trafic. Désormais, ces recettes croissent en moyenne de 3,9 % par an sur la durée du CRE, pour atteindre 120 millions d'euros en 2030.
85. L'Autorité constate que la revue à la baisse des prévisions de trafic se traduit par une diminution de 10,6 millions d'euros des revenus extra-aéronautiques prévisionnels en cumul sur la durée du CRE.
86. Les revenus extra-aéronautiques, en particulier ceux issus des activités commerciales et des parcs de stationnement, sont fortement corrélés au trafic de passagers, qui en constitue le principal déterminant. Or, comme mentionné au point 79, l'Autorité estime les prévisions de trafic retenues par la société AMP conservatrices.
87. Toutefois, le niveau de profit extra-aéronautique est en hausse par rapport à la trajectoire de l'avant-projet de contrat, induisant un niveau de contribution du PNRC au périmètre régulé supérieur. Cette hausse s'explique par une baisse des charges opérationnelles du PNRC et de la rémunération du capital du PNRC, en raison principalement de la baisse du niveau de CMPC contractuel.

³⁸ L'avant-projet de contrat prévoyait une structure de franchise conique, avec une franchise à 1 % en première période tarifaire et à 3 % en dernière période tarifaire du CRE.

88. Néanmoins, la société AMP a prévu dans son projet de contrat un mécanisme d'ajustement lié aux profits résiduels du PNRC³⁹ (« EXTR »), 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, garantit 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 AMP, 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 EXTR 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.

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

90. 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 seule compétence du concédant.
91. 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 AMP à la performance tout en limitant efficacement le risque de rente
92. La société AMP propose, comme dans son avant-projet de contrat, d'introduire trois facteurs d'ajustement sur les investissements.
93. 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 capital⁴⁰. Il assure ainsi que seuls les investissements effectivement réalisés sont rémunérés, à hauteur de leurs coûts réels.

³⁹ 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

⁴⁰ Les charges de capital sont définies comme la somme des dotations aux amortissements et de la rémunération des capitaux engagés.

94. 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 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 AMP 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.
98. Le mécanisme proposé par la société AMP est relativement proche de celui soumis à la consultation publique par l'Autorité entre octobre et novembre 2025⁴¹, 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. Il peut ainsi être accepté par l'Autorité.
99. Néanmoins, le projet de CRE ne prévoit aucune incitation pour la société AMP 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 grand projet d'investissement comportant des risques importants de dérives des délais, l'absence de mécanisme incitatif au respect de ces derniers 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 grands projets d'investissement.

⁴¹<https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2025/10/2025-10-16-consultation-publique-investissements-aeroportuaires-clean4.pdf>

100. Or, il ressort de l'instruction que par rapport à l'avant-projet de contrat, le projet de contrat prévoit un décalage du calendrier de réalisation du programme de modernisation du terminal 2. Ce décalage conduit à concentrer une part significative des investissements en fin de CRE, tandis que la mise en service du programme interviendrait postérieurement à la fin du CRE objet du présent avis. Dans ces conditions, les mécanismes incitatifs associés aux projets majeurs d'investissement correspondants ne seraient pas susceptibles de s'appliquer au cours de la période contractuelle.
101. En particulier, en l'absence de jalons intermédiaires ou de mise en service pendant le CRE, le facteur INV2 ne peut être activé. Les ajustements opérés reposent dès lors principalement sur le facteur INV1, qui permet de ramener les montants prévisionnels aux dépenses effectivement réalisées, avec un décalage de deux ans. Dans ce cadre, les éventuelles économies se traduisent par une restitution aux usagers des dépenses non engagées, tandis que les dépassements de coûts peuvent être répercutés selon le même mécanisme. Ce dispositif n'incite donc pas à maîtriser les coûts sur la durée du CRE tout en réduisant le niveau de risque supporté par la société AMP, ce dont l'Autorité tient compte dans le niveau de CMPC retenu, comme indiqué au point 198 ci-après. Cette solution apparaît par ailleurs peu compatible avec une régulation efficace.
102. Cette configuration réduit la portée incitative du cadre réglementaire pendant le CRE et reporte une part significative des effets des facteurs d'ajustement au-delà de la période contractuelle. Elle limite également la capacité de l'Autorité à apprécier, en cours de période tarifaire, l'avancement matériel et financier du projet et l'origine d'éventuels écarts entre les investissements prévus et les dépenses effectivement réalisées.
103. Par ailleurs, la concentration d'une part significative des dépenses en fin de période conduit à ce que les ajustements opérés au titre du facteur INV1, compte tenu du décalage de deux ans entre la constatation des investissements et leur prise en compte tarifaire, produiront eux aussi leurs effets au-delà de la période contractuelle. Cette configuration met en évidence l'importance des modalités d'apurement du compte d'ajustement du plafond tarifaire (APT) qui seront traitées plus loin⁴².
104. Dans ce contexte, l'introduction de jalons intermédiaires explicites, le cas échéant associés à des mécanismes incitatifs appropriés (comme le facteur INV2 qui pourrait alors s'appliquer à des jalons intermédiaires), apparaît de nature à renforcer la robustesse du cadre réglementaire. De tels jalons permettraient notamment d'améliorer le suivi de l'avancement du projet pendant la durée du CRE et de sécuriser les conditions d'application des facteurs d'ajustement. Ces jalons pourraient être définis au moment de la modification de l'annexe 1, qui doit être prévue à l'article 3.2.6.2.B du CRE.
105. Par ailleurs, l'Autorité relève que le II de l'annexe 1 du projet de contrat ne permet pas, en l'état, de calculer le facteur d'ajustement INV2. En effet, la formule définissant ce facteur, telle qu'inscrite en annexe 7, nécessite de connaître, pour chacun des projets majeurs, les dépenses prévisionnelles de chaque période tarifaire. Or le II de l'annexe 1 ne présente que les dépenses prévisionnelles cumulées de ces projets. Il conviendra de corriger cette annexe dans le contrat signé. Les corrections sont présentées en annexe 2 du présent avis.

⁴² Voir points 170 et suivants de la présente décision

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

106. Pour les autres investissements, représentant environ 40 % 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 AMP dans son avant-projet : d'une part, la plage de franchise et le coefficient de 70 %⁴³ ont été supprimés ; d'autre part, le mécanisme a été rendu asymétrique, en faisant supporter à la société AMP 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 INV3 intègre également un nouveau mécanisme de « reliquat » prévoyant 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 AMP une plus grande souplesse dans la réalisation de son programme d'investissement.
107. 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 apparaît la plus adaptée afin de s'assurer que la société AMP ne puisse tirer profit d'un sous-investissement.
108. Si ce mécanisme ne donne pas d'incitation financière à l'efficacité par rapport à la trajectoire de coûts prévisionnelle, il garantit au moins l'absence de rémunération indue. Le maintien d'une part de risque portée par la société AMP 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 grands projets du prochain CRE	DGAC / Société AMP	Prochain CRE de la société AMP
3	Introduire des jalons intermédiaires pour le projet de rénovation du Terminal 2 en rendant effectif l'application du facteur INV2	DGAC / Société AMP	Stade d'APD pour le projet de rénovation du T2

b. Seuls trois des projets majeurs du programme d'investissement de la société AMP ont pu faire l'objet d'une contre-expertise des calendriers et des coûts prévisionnels

109. Le programme d'investissements de la société AMP représente 174,5 M€ en euros constants 2025 sur la période 2026-2030, dont 106,4 M€ au titre des projets majeurs d'investissement. Si ces projets majeurs représentent 60 % du montant total du programme d'investissement, seuls trois d'entre eux ont atteint le stade d'avant-projet détaillé (ci-après « APD »), pour un montant total de 28,3 M€, soit environ 16 % de l'enveloppe régulée. La majorité du programme fait donc l'objet d'estimations encore évolutives, susceptibles de modifier la trajectoire tarifaire en application du facteur d'ajustement INV1.

⁴³ Ce coefficient de 70 % venait mécaniquement réduire le partage du risque. Il était justifié par la société AMP par le fait que seuls 70 % des coûts des SPA sont couverts par les redevances, les 30 % restants étant couverts par la contribution du PNR. L'Autorité avait, dans son avis n° 2025-063, recommandé de supprimer ce coefficient.

110. Plusieurs écarts significatifs entre l'avant-projet et le projet de contrat (Car Rental Center, amélioration du service client, Funitel) illustrent ainsi la sensibilité du programme d'investissement à l'approfondissement des études. Par ailleurs, la ligne « autres dépenses de maintenance », qui représente une part substantielle du poste « renouvellement », demeure insuffisamment explicitée, ce qui contribue à l'incertitude globale entourant la trajectoire d'investissement.
111. De plus, s'agissant de la modernisation du Terminal 2 destinée à corriger des dysfonctionnements avérés, la société AMP a fait le choix récent de décaler l'essentiel de ce projet au-delà de 2030, sans que les motivations sous-jacentes apparaissent clairement, eu égard à l'état d'avancement du projet. L'Autorité estime, en tout état de cause, que ce report crée une transition complexe à l'issue de la période contractuelle, dès lors que les usagers supporteront un effort tarifaire sur la période 2026-2030 mais n'en recueilleront le bénéfice opérationnel principal qu'ultérieurement. Cette dissociation appelle un encadrement contractuel renforcé, comme évoqué aux points 100 et suivants.
112. Conformément à la méthodologie proposée par la société AMP et l'État dans le projet de contrat, seuls les coûts des projets ayant atteint le stade d'APD peuvent être regardés comme suffisamment stabilisés pour faire l'objet d'une validation. Le stade d'APD correspond à un niveau d'avancement et de maturité d'un projet permettant, entre autres, d'établir un calendrier et un chiffrage des coûts prévisionnels présentant un niveau de fiabilité suffisant pour réaliser une contre-expertise détaillée. Comme indiqué au point 109, seuls trois⁴⁴ des six projets majeurs – pour un montant prévisionnel cumulé de 28,3 M€ – ont atteint ce stade d'APD. Les coûts correspondants ont été contre-expertisés et sont jugés acceptables par l'Autorité.
113. Dans ces conditions, la quasi-totalité du programme repose sur des estimations encore susceptibles d'évoluer. Certes, plusieurs des projets envisagés sont standards et maîtrisables d'un point de vue technique (comme le plan de rénovation des « taxiways et aire avions »), ce qui limite le risque de dérive du calendrier de réalisation et des coûts. Il n'en va pas de même du programme de modernisation du Terminal 2 évoqué aux points 100 et suivants. Au final, l'estimation du programme d'investissement de la société AMP prévu dans le projet de CRE pour la période 2026-2030 reste particulièrement sommaire.
114. 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 93, 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

115. L'article 3.2.6.2.B du projet de CRE prévoit que le ministre chargé de l'aviation civile réalise, en cours d'exécution du contrat, un audit des dépenses prévisionnelles des projets majeurs du périmètre régulé, à la suite duquel l'annexe 1⁴⁵ du contrat est modifiée. Celle-ci présente en effet les coûts du programme ajusté des projets majeurs du périmètre régulé, tel que validé par le ministre, au stade d'APD.
116. Comme indiqué au point 112, 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.

⁴⁴ Il s'agit des trois projets suivants : (i) « remplacement des passerelles et équipement en PCA (pré-conditionnement d'air) », (ii) « électrification des zones appareils », et (iii) « aménagement des aires avions zone sud est (ex BASC) ».

⁴⁵ L'annexe 1 du contrat porte sur le « Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat ».

117. 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 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.
118. 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 économique⁴⁶, 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 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.
119. 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 pour le projet concerné 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 évalué.
120. Les réponses à cette consultation reçues par l'Autorité confirment la pertinence de l'approche consistant à retenir dans le CRE 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, l'accès de l'Autorité à ces rapports d'audit devant ensuite lui permettre d'assurer sa mission de contrôle et d'homologation tarifaire.
121. En l'espèce, le projet de contrat ne prévoit cependant aucune intervention de l'Autorité préalablement à la détermination ou à la modification des trajectoires incitatives 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 AMP, comme exposé au point 117, dès lors que :
- il repose sur un partage à 50 % des écarts entre la trajectoire incitative et la trajectoire réelle ;
 - le montant cumulé des projets pour lesquels les trajectoires incitatives doivent être fixées ultérieurement est significatif (78 M€ sur un total de 106 M€ de projets majeurs et de 174 M€ d'investissements sur le périmètre régulé).

⁴⁶ Consultation menée du 20 octobre au 28 novembre 2025, accessible via le lien présenté en note de bas de page 41.

122. 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.
123. 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
1.1	Corriger l'erreur matérielle au II de l'annexe 1 pour faire apparaître les montants prévisionnels annuels de dépenses pour les projets majeurs d'investissement	DGAC / Société AMP	Signature du CRE
2	Modifier le 7e alinéa de l'article 3. 2. 6. 2 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 AMP	Signature du CRE

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

124. La société AMP prévoit une progression des charges opérationnelles de l'ordre de 3,4 % par an sur la période 2026-2030. Cette trajectoire repose sur une indexation des principaux postes sur des indices de prix, complétée par une hypothèse de productivité par rapport à la trajectoire prévue dans l'avant-projet de contrat.
125. Cette trajectoire de charges opérationnelles appelle les remarques suivantes de la part de l'Autorité.
126. Premièrement, elle est globalement cohérente avec les tendances passées et les hypothèses d'activité. Elle repose sur une inflation différenciée selon les postes ainsi que sur un effet volume lié à la croissance du trafic, attendue à +2,1 % par an pour atteindre 12,4 millions de passagers en 2030.

127. Deuxièmement, la progression des charges demeure dynamique au regard de l'évolution de l'activité. Celles-ci augmentent d'environ +3,4 % par an en euros courants et, compte-tenu de l'augmentation du trafic de +2,2 % par an en moyenne, de +1,0 % par an rapportées au passager. Cette évolution s'explique notamment par les effets de périmètre liés à la mise en service des projets d'investissement, en particulier sur les postes de maintenance et de sous-traitance.
128. Troisièmement, la trajectoire de charges de la société AMP anticipe des gains de productivité – limités – par rapport à la proposition initiale figurant dans son avant-projet de contrat. Cet objectif de productivité permet d'afficher une trajectoire de charges opérationnelles en retrait par rapport à celle de l'avant-projet et de prendre en compte la recommandation n° 16 de l'Autorité dans son avis n°2025-063 susvisé. En l'état, la trajectoire proposée traduit une maîtrise relative des charges opérationnelles en volume, mais des gains d'efficacité limités.
129. Par ailleurs, l'Autorité relève que la proposition du projet de contrat, qui se caractérise par l'absence de facteur d'ajustement lié aux charges opérationnelles et le transfert à la société AMP de l'intégralité du risque associé à la trajectoire de ces charges, fournit à l'exploitant les plus fortes incitations à une gestion efficace 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 peuvent être acceptés, mais laissent subsister des marges d'amélioration pour le futur

- a. La société AMP a fait évoluer sa proposition dans le projet de contrat, qui couvre globalement les principaux points du parcours passagers

130. Les engagements de qualité de service du projet de CRE reposent principalement sur la proposition d'un « parcours client fluide et digitalisé » et la performance opérationnelle des équipements aéroportuaires indispensables aux compagnies aériennes. Cette ambition est mesurée par un total de treize indicateurs de qualité de service, dont neuf sont assortis d'incitations financières sous forme de malus et quatre sont des indicateurs de suivi n'incluant pas de mécanisme d'incitation financière. Une indemnité compensatoire pour retard (dite « DL87 ») prévoit un dispositif d'indemnisation directe, indépendant du calcul de l'ajustement du plafond tarifaire par lequel s'opère la mise en œuvre des indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières.
131. L'Autorité constate que 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, les flux de traitement des bagages de soute et la performance d'équipements aéroportuaires clés. Le projet de contrat introduit notamment de nouveaux indicateurs mesurant la densité dans les terminaux, afin de mieux suivre, en particulier, la saturation du Terminal 2 durant les travaux et le taux de bagages mal aiguillés au Terminal 1.
132. L'Autorité relève néanmoins l'absence de mesures objectives de temps d'attente qui s'avèrent pourtant nécessaires pour crédibiliser la promesse d'un « parcours client fluide et digitalisé » et diversifier les indicateurs qui reposent actuellement entièrement sur la perception des passagers. *A minima* ces indicateurs seraient utiles au titre du suivi.

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

133. La préparation de ce projet de contrat a fait l'objet d'ateliers de travail entre la société AMP et les usagers pour échanger, notamment, sur les indicateurs de qualité de service, en amont de la publication du dossier public de consultation, puis postérieurement à l'avis de l'Autorité n° 2025-063 susvisé.
134. Lors de la CoCoÉco du 20 janvier 2026, la société AMP a présenté les évolutions proposées, à savoir l'ajout d'un indicateur incitatif sur la prise en charge des PHMR, la mise en place d'une indemnité compensatoire en cas de retard au décollage imputable à l'exploitant (dit « DL87 ») et de nouveaux indicateurs de suivi relatifs à la saturation par terminal et taux de bagages mal aiguillés. Certains usagers ont salué la mise en place du mécanisme compensatoire (« DL87 »). Lors de la CoCoÉco du 27 janvier 2026, les usagers ont adopté le projet de contrat qui leur était soumis, y compris la section relative à la « qualité de service ».
135. Si le mécanisme proposé présente toujours des aspects perfectibles, le vote portant sur le projet de contrat au global, incluant le volet relatif à la qualité de service, constitue une base d'équilibre acceptable pour la période 2026-2030.

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

136. 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.
137. L'Autorité relève le caractère toujours faiblement incitatif du mécanisme. Elle considère que le positionnement des cibles doit en principe constituer une incitation suffisante pour au moins maintenir les niveaux de qualité de service. Or, d'une part, quatre indicateurs – sur les neuf assortis d'incitation financière – présentent un objectif en deçà des performances actuelles ou récentes de l'aéroport, ce qui ne constitue pas une incitation suffisante au maintien des niveaux de qualité de service. D'autre part, le plafonnement à 345 000 € par an des malus associés pourrait s'avérer insuffisant pour être réellement incitatif.
138. Dans ces conditions, l'Autorité recommande à la DGAC et à la société AMP 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.
139. Néanmoins, certains mécanismes permettent de compenser en partie le caractère perfectible des dispositifs incitatifs. Il en est ainsi, en premier lieu, de l'absence de zone de franchise sous l'objectif-cible, qui garantit une application linéaire et immédiate des malus en cas de dégradation de la performance par rapport à l'objectif. En deuxième lieu, les niveaux d'exigence pour le Terminal 1 ont été revus à la hausse par rapport à l'avant-projet pour refléter les ambitions liées aux nouveaux investissements. En troisième lieu, certains grands chantiers prévus vont mécaniquement dégrader – temporairement – certains aspects de l'exploitation, comme la facilité d'orientation au T2, la ponctualité des vols (cause gestionnaire) ou le taux d'avions au contact. En quatrième lieu, le mécanisme d'indemnité compensatoire versée directement aux compagnies aériennes en cas de retard au décollage supérieur à 30 minutes imputable exclusivement au gestionnaire (cause « DL87 ») constitue une mesure que l'Autorité avait spécifiquement préconisée pour introduire des incitations financières ne se limitant pas aux seuls ajustements des plafonds tarifaires.

140. Pendant la durée du CRE, l'Autorité appelle également à la mise en œuvre de dispositifs d'observation préalable (« marche à blanc ») pour définir et suivre de nouveaux indicateurs de performance pertinents. 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.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
4	Réaliser un retour d'expérience sur la pertinence et l'efficacité du mécanisme incitatif à la qualité de service mis en place	DGAC / Société AMP	Durée de vie du CRE
5	Mettre en œuvre un dispositif d'observation préalable (« marche à blanc ») pour définir et suivre de nouveaux indicateurs de performance pertinents sur la durée du CRE	DGAC / Société AMP	Durée de vie du CRE

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

141. Dans son avis n° 2025-063 susvisé, l'Autorité relevait que l'avant-projet de contrat de la société AMP 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 observations⁴⁷. 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.
142. L'Autorité 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 3.4.2 de l'avant-projet de contrat⁴⁸, (ii) limiter les cas de révision du contrat aux circonstances exceptionnelles et imprévisibles bouleversant son économie, en soumettant à l'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.
143. 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 5.2 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 CRE⁴⁹.

⁴⁷ Points 199 et suivants de l'avis n° 2025-063 susvisé.

⁴⁸ Ces cas sont présentés au point 209 de l'avis du 24 juillet 2025 susvisé.

⁴⁹ 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 200 de l'avis n° 2025-063 susvisé).

144. Les cas de révision désormais prévus sont les suivants⁵⁰ :
- 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.
145. 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, dans les deux cas sur décision du ministre⁵¹ ;
 - le non-respect par l'exploitant des obligations relatives à l'intervention des entreprises liées, après mise en demeure restée infructueuse, sur décision du ministre⁵² ;
 - le simple accord des parties⁵³.
146. 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.
147. 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.
148. Le dispositif de révision et de résiliation anticipée prévu dans le projet de contrat appelle trois observations de l'Autorité.

⁵⁰ Voir la section 5.2.1 du projet de contrat.

⁵¹ Voir la section 5.2.1.1 du projet de contrat.

⁵² Voir la section 5.2.2 du projet de contrat.

⁵³ Voir la section 5.2.3 du projet de contrat.

149. En premier lieu, l'Autorité rappelle que, pour les raisons explicitées dans son avis du 24 juillet 2025 susvisé et rappelées au point 142 ci-dessus, le recours à la révision du contrat ou 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.
150. 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.
151. 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.
152. De plus, comme rappelé au point 141, 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. Elle n'est en outre pas justifiée compte tenu des différents cas de révision d'ores et déjà prévus par le projet de contrat.
153. Dans ces conditions, l'Autorité assortit son avis conforme d'une réserve tenant à ce que l'article 5.2.3 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.
154. 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 5.2.1 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 APT [...] 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.

155. 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 Marseille Provence, 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.
156. Pour ces raisons, l'Autorité considère que le 5.2 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 le b) de l'article 5. 2. 1. 1 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 AMP	Signature du CRE
4	Supprimer l'article 5. 2. 3	DGAC / Société AMP	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 AMP	Prochain CRE de la société AMP

2.3. Sur la juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé 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 nécessite d'être corrigée, impactant la trajectoire tarifaire prévisionnelle

157. 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 ».

158. 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.
159. À cet égard, dans son avis n° 2025-063 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 AMP 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 AMP 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.
160. En réponse, la société AMP a engagé des travaux de révision de cette documentation afin de renforcer l'auditabilité et la transparence de sa méthodologie d'allocation comptable. Sur la base de cette documentation actualisée, l'Autorité a procédé à l'analyse des principales règles d'allocation présentant les enjeux les plus significatifs pour l'établissement des comptes régulés annuels de la société AMP. 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.
161. Au terme de ces analyses, l'Autorité formule les observations qui suivent.
162. En premier lieu, l'Autorité relève l'effort important fourni par la société AMP afin de renforcer la qualité de sa documentation en matière d'auditabilité et de transparence :
- la société AMP a notamment produit un document descriptif des règles d'allocation comptable. L'Autorité observe que ce document ne présente pas l'ensemble des règles d'allocation, notamment en raison des délais contraints dans lesquels il a été élaboré, mais qu'il couvre néanmoins un périmètre suffisant (représentant environ 80 % des charges et actifs de l'aéroport) pour lui permettre d'exercer sa mission de contrôle ;
 - la société AMP a organisé avec ses usagers un atelier dédié à l'allocation comptable, portant sur la méthode retenue pour l'allocation des actifs, des produits et des charges ainsi que sur les principales règles du système d'allocation. Dans ce cadre, un support établi à partir du document descriptif des règles d'allocation leur a été transmis. Aucun désaccord majeur n'a été exprimé par les usagers lors de cet atelier.
163. L'Autorité estime toutefois que la documentation pourrait encore être complétée afin de 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, ainsi que par la transmission d'états de restitution relatifs aux actifs, aux produits et aux charges pour le dernier exercice clos et pour les projections établies sur la durée du CRE et
 - par un enrichissement du document descriptif des règles d'allocation comptable et sa diffusion aux usagers.

164. L'Autorité invite donc la société AMP à :

- 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 les points mentionnés au point 163 ;
- 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.

165. En deuxième lieu, l'Autorité a relevé, dans la méthodologie d'allocation comptable de la société AMP, une non-conformité de la règle portant sur l'allocation des frais généraux conduisant à majorer le niveau de charges allouées au périmètre régulé, au bénéfice du périmètre non régulé.

166. Pour répartir ses frais généraux, la société AMP procède à une allocation proportionnelle aux coûts de chaque activité, à l'exception, des activités sécurité-sûreté, pour lesquelles la quote-part de frais généraux prise en compte par le tarif de sûreté et de sécurité (T2S) est plafonnée à 10 % des coûts de ces activités. La fraction des frais généraux excédant ce seuil est alors réallouée par l'exploitant au périmètre régulé uniquement. Une telle règle n'est pas conforme :

- au principe d'homogénéité en ce qu'elle introduit un traitement différencié entre les activités du périmètre régulé, du périmètre non régulé contributif et du périmètre non régulé non contributif ;
- au principe de pertinence, en ce qu'elle repose, non pas sur une logique de consommation des ressources et de définition « fine » des frais généraux liés aux différentes activités, mais sur l'application « mécanique » du plafonnement imposé par l'arrêté du 25 novembre 2025 susvisé ;
- au principe de non-discrimination, en ce qu'elle avantage les activités du périmètre non régulé.

167. À titre d'illustration, pour l'exercice 2024, l'application de cette règle de plafonnement a conduit à affecter au périmètre régulé 3,8 millions d'euros de charges relevant des activités de sécurité-sûreté.

168. Lors de l'instruction, la société AMP a proposé une réduction de l'assiette de frais généraux, en améliorant l'affectation directe de certaines dépenses. L'Autorité constate que cette meilleure « directisation » des charges, conforme au principe de priorité à l'imputation directe prévu par la décision n° 2022-024 susvisée, réduit l'assiette des frais généraux et permet de limiter le montant de l'erreur d'allocation des frais généraux à réallouer au périmètre non régulé, à un million d'euros par an. Cet écart résiduel doit (i) faire l'objet d'une correction dans les projections qui sous-tendent la trajectoire tarifaire afin de prendre en compte la baisse du niveau de charges supporté par le périmètre régulé et donc (ii) aboutir à une correction de la formule du plafond tarifaire. Les règles d'allocation comptables annexées au projet de CRE doivent également être modifiées en conséquence.

169. En troisième lieu, l'Autorité considère que la méthode d'allocation retenue dans le modèle de projection des données prévisionnelles est cohérente avec celle appliquée pour l'établissement des comptes régulés, en ce qu'elle repose sur la répartition des charges par périmètre issue du système d'allocation comptable utilisé pour l'établissement des comptes régulés.

170. En quatrième et dernier lieu, l'Autorité considère que les limites identifiées aux points précédents affectent de manière significative le respect du principe de juste rémunération, eu égard notamment aux montants associés aux irrégularités identifiées, et ce malgré le mécanisme d'aménagement de caisse prévu au II de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, qui atténue les biais d'allocation favorables au périmètre non régulé.
171. Par conséquent, l'Autorité assortit son avis conforme d'une réserve tenant à ce que la société AMP corrige sa méthodologie d'allocation des frais généraux imputables aux activités de sécurité-sûreté ayant pour conséquence la redirection de charges à hauteur d'un million d'euros par an entre le périmètre régulé et le périmètre non-régulé contributif, sur la durée couverte par le CRE. Elle demande à la société AMP de revoir en conséquence la trajectoire tarifaire prévisionnelle du CRE afin d'assurer le respect du principe de juste rémunération.

N°	Réserve	Acteur	Horizon
5.1	Revoir les trajectoires financières et tarifaire afin de corriger les erreurs relatives à l'allocation des frais généraux Modifier en conséquence les règles d'allocation annexées au contrat	DGAC / Société AMP	Signature du CRE

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 règles d'allocation utilisées ainsi que les valeurs des clés de répartition	Société AMP	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

172. 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 au taux d'inflation $i(n)$, mesuré par l'indice IPCH, minoré de 0,18 % pour chacune des périodes tarifaires du CRE. Cette définition fait ainsi évoluer le dispositif prévu dans l'avant-projet de contrat, s'agissant du facteur correctif appliqué à l'inflation ;
 - un coefficient $A(n)$, reflétant l'effet sur les tarifs de l'apurement du compte d'ajustement du plafond tarifaire (APT), permettant de recueillir et de reporter sur la ou les périodes tarifaires suivantes l'effet tarifaire des facteurs d'ajustement.
173. 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.

174. 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.
175. L'Autorité a cependant relevé une erreur matérielle, sans incidence sur la trajectoire tarifaire, au 3.2.3 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

176. Dans son projet de contrat, la société AMP maintient la mise en place d'un « compte d'ajustement du plafond tarifaire » (APT) 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.
177. 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.
178. Le coefficient d'ajustement $A(n)$ est plafonné annuellement à $\pm 5\%$. Lorsque cette limite est atteinte, l'APT 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 de l'APT 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 de l'APT 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.
179. La rédaction retenue contractuellement ne saurait faire obstacle à la mise en œuvre d'un apurement complet de l'APT, 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.
180. En conséquence, l'Autorité assortit son avis conforme d'une réserve tenant à ce que le plafonnement du paramètre $A(n)$ sur les deux périodes tarifaires postérieures au CRE soit supprimé.
181. Sous cette réserve, le mécanisme de l'APT 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

182. 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* ».
183. Comme exposé au point 54 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.
184. La proposition de la société AMP 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 évolution annuelle suivant l'indice IPCH minoré de - 0,18 % pour chaque période tarifaire sur la durée du CRE. Par ailleurs, la levée par l'État et la société AMP, dans le contrat final, de certaines des réserves émises par l'Autorité dans le présent avis aura une incidence à la baisse sur la trajectoire tarifaire prévisionnelle.
185. 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.
186. À cet égard, l'ampleur totale des ajustements devrait rester limitée, compte tenu du caractère réaliste des trajectoires prévisionnelles (voir section 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 3.2.3 (valeur du paramètre $RP(n)$ pour la période tarifaire de référence 2026), conformément à l'annexe 2	DGAC / Société AMP	Signature du CRE
6	Modifier le dernier alinéa des articles 3. 2. 2. B et 3. 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 de l'APT à l'issue de la période tarifaire 2032	DGAC / Société AMP	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 AMP	Prochain CRE de la société AMP

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

187. 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 ».
188. Les modifications apportées aux prévisions tarifaires et financières par la société AMP depuis l'avis n° 2025-063 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.
189. Pour les aéroports qui relèvent des articles 4 et 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 précité, comme c'est le cas de l'aéroport Marseille Provence, le périmètre régulé est structurellement 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.
190. Ainsi, compte tenu du niveau des taux de couverture calculés (de 64,6 % en 2026 à 63,8 % 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.
191. Par ailleurs, comme rappelé dans son avis n° 2025-063 susvisé, l'Autorité veille au respect du principe de proportionnalité entre le montant des redevances et le coût des services rendus sur toute la durée du CRE. À cet égard, elle avait recommandé à la société AMP de réduire la sur-couverture de la redevance d'atterrissage dès la première année du CRE, notamment en différenciant plus fortement les taux d'évolution tarifaire par redevance sur la première période tarifaire du CRE. Elle avait également préconisé que le projet de contrat comporte des engagements de réduction progressive du taux de sur-couverture de cette redevance sur chaque période tarifaire pendant toute la durée du CRE.
192. L'Autorité constate que la société AMP a modifié sa proposition tarifaire de l'avant-projet de contrat, qui prévoyait un gel des tarifs de la redevance atterrissage. Dans son projet de contrat, l'exploitant propose d'appliquer une baisse de -10% au tarif de cette redevance, réduisant ainsi, sans toutefois la supprimer complètement, la sur-couverture des coûts.
193. L'Autorité prend acte des efforts engagés par la société AMP pour la période tarifaire 2026. Elle recommande à la société AMP de poursuivre la réduction des sur-couvertures des coûts des redevances. Elle s'assurera, lors des procédures d'homologation annuelles relatives aux périodes tarifaires 2027 à 2030, de la correcte mise en œuvre de cette trajectoire de réduction.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
9	Poursuivre les efforts relatifs à la diminution des sur-couvertures des coûts de la redevance d'atterrissage, en différenciant plus fortement les évolutions tarifaires entre redevances	Société AMP	Chaque homologation annuelle

2.3.4. Le CMPC proposé par la société AMP sur le périmètre régulé doit être revu

194. 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 ».

195. La société AMP n'a pas actualisé son calcul de fourchette de CMPC pour le projet de contrat de régulation économique. Elle s'est fondée sur la fourchette estimée par l'Autorité lors de la saisine de l'avant-projet – comprise entre 4,2% et 5,4% après impôt – à laquelle elle a ajouté l'impact estimé de certains éléments nouveaux tels que l'évolution des mécanismes incitatifs sur les investissements et sur la qualité de service, considérés comme plus risqués par la société AMP, ou l'évolution des taux sans risque entre juin 2025 et janvier 2026. Ces ajustements, qui représentent, selon la société AMP, un écart de 30 points de base, ont ensuite été appliqués indistinctement aux deux bornes de la fourchette de CMPC, en méconnaissance des lignes directrices de l'Autorité. La société AMP obtient ainsi une fourchette comprise entre 4,5% et 5,7% et retient une valeur cible de 5,4% en se référant au point 230 de l'avis n° 2025-063 susvisé, qui établit que le facteur de risque principal et trois facteurs secondaires sur cinq conduisent à un positionnement en partie haute de fourchette.
196. L'application de certains ajustements aux deux bornes de la fourchette, comme la hausse de la moyenne à cinq ans du taux sans risque, est contraire aux lignes directrices définies par l'Autorité dans sa décision n° 2023-052 susvisée, ces ajustements n'ayant vocation à s'appliquer qu'à la borne basse de la fourchette. En outre l'Autorité constate que la société AMP n'a pas procédé à l'actualisation des autres paramètres, en particulier le bêta, dont la tendance est plutôt orientée à la baisse et qui vient compenser l'effet de la hausse du taux sans risque.
197. Lors de l'examen de l'avant-projet de contrat, l'Autorité avait retenu une fourchette comprise entre 4,3 % et 5,4 % après impôt, avec un positionnement de la valeur cible dans la partie supérieure, à 5,2 %. Conformément au point n° 63 de sa décision n° 2023-052, elle a actualisé sa propre estimation à la date de saisine du projet de contrat. La fourchette ainsi obtenue, comprise entre 4,3 % et 5,4 %, est identique à celle précédemment estimée : la hausse du taux sans risque intervenue depuis l'avant-projet est en effet compensée par la diminution des bêtas sur la même période.
198. L'analyse qualitative des risques, réalisée conformément aux lignes directrices, ne conduit pas à revoir le positionnement du CMPC au sein de la fourchette retenue. En conséquence, l'Autorité maintient son analyse selon laquelle il convient de retenir un CMPC cible de 5,2 % après impôt, soit un niveau inférieur à celui proposé par la société AMP pour la période 2026-2030. Elle tient compte notamment (i) des niveaux de trafics prévisionnels proposés par la société AMP et leur revue à la baisse par rapport à la proposition de l'avant-projet de contrat, comme précisé au point 79, (ii) du calibrage des facteurs d'ajustement, notamment l'absence d'incitation, sur la durée du CRE, à l'efficacité sur les coûts du projet de modernisation du terminal 2, comme précisé au point 101, et (iii) de la méthodologie de proratisation du résultat opérationnel de l'année civile 2026 utilisée par la société AMP pour calculer le ROCE moyen pluriannuel sur la durée du CRE, présentée au point 203 ci-après.
199. Dès lors, l'Autorité assortit son avis conforme d'une réserve tenant à ce que le CMPC applicable au CRE 2026-2030 soit aligné sur la valeur cible définie par l'Autorité en application de ses lignes directrices, à savoir 5,2%.
200. En conséquence, la réduction du niveau de CMPC cible aboutit à la nécessité de revoir à la baisse la formule tarifaire pour rétablir la convergence entre les niveaux de ROCE et de CMPC prévue dans le projet de CRE.

N°	Réserve	Acteur	Horizon
5.2	Revoir les trajectoires financières et tarifaire afin de faire converger le niveau de ROCE moyen pluriannuel avec le taux de CMPC de 5,2 %	DGAC / Société AMP	Signature du CRE

2.3.5. Le niveau de ROCE moyen semble surévalué au regard du CMPC proposé

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

201. La méthode de calcul du ROCE n'appelle pas de commentaire particulier de la part de l'Autorité. D'une part, celui-ci est 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.
202. En revanche, la méthode employée par la société AMP 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.
203. La première période tarifaire couvrant une période de huit mois allant du 1^{er} mai au 31 décembre 2026, la société AMP, 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.
204. L'Autorité relève, compte tenu de la forte saisonnalité du trafic sur la plateforme aéroportuaire de Marseille Provence⁵⁴, que la proratisation temporelle des revenus et des charges suivant une méthode purement linéaire serait de nature à sous-évaluer le ROCE tel qu'annoncé par l'exploitant à 5,4 %.
205. La société AMP a certes fourni des données, fondées en partie sur des éléments comptables des exercices passés, établissant une certaine sensibilité des charges au trafic qui justifie que l'Autorité puisse considérer que cette méthode de proratisation n'emporte pas d'incidence majeure sur le ROCE moyen sur la durée du CRE. Néanmoins, la sensibilité des charges au trafic étant moindre que celle des revenus, cette incidence ne peut être considérée comme nulle par l'Autorité, qui en a tenu compte dans son appréciation du niveau de risque supporté par la société AMP, et du CMPC retenu, comme indiqué au point 198.

- b. Les accords commerciaux conclus par la société AMP respectent le cadre réglementaire applicable

206. L'Autorité notait, dans son avis n° 2025-063 susvisé, la nécessité, pour la société AMP, 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.
207. 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 contrats⁵⁵.

⁵⁴ La période de mai à décembre représente près de 73 % du trafic prévisionnel 2026 de l'aéroport Marseille Provence.

⁵⁵ 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 1er août 2025

208. La société AMP a conclu des accords commerciaux applicables sur la période du CRE avec trois compagnies aériennes. Conformément aux dispositions précitées, la société AMP 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.
209. 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 trois accords conclus par la société AMP présentent une rentabilité extra-aéronautique⁵⁶ 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.
210. L'Autorité recommande néanmoins à la société AMP de vérifier, sur chacune des années couvertes par le CRE, que la rentabilité, mesurée sur le périmètre extra-aéronautique⁵⁷, est toujours positive. Elle veillera en outre, lors des homologations annuelles, à ce que le facteur d'ajustement EXTR, portant sur les écarts de profit résiduel des activités extra-aéronautiques, soit calculé dans le respect des dispositions précitées de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé.

c. Le ROCE moyen est sous-évalué et la prise en compte des ajustements amène à un niveau moyen supérieur au CMPC cible de l'Autorité

211. Le plan d'affaires de la société AMP prévoit un taux de ROCE de 5,4 % en moyenne sur la durée couverte par le CRE, égal au CMPC proposé dans le projet de contrat.
212. L'Autorité considère, d'une part, que ce niveau de rémunération est supérieur de 0,2 point à l'estimation du niveau de CMPC déterminé par l'Autorité comme indiqué au point 198, d'autre part qu'il ne reflète pas le niveau réel de rentabilité attendu du périmètre régulé. Cette appréciation repose sur plusieurs éléments qui amènent à ajuster le niveau de ROCE prévisionnel :
- l'allocation intégrale au périmètre régulé des frais généraux excédant 10 % des coûts des activités soumises à la taxe de sûreté et sécurité (T2S), comme précisé au point 166 ;
 - l'hypothèse de taux d'imposition sur les sociétés retenue.
213. En premier lieu, les insuffisances relevées sur la méthodologie d'allocation comptable de la société AMP, particulièrement en ce qui concerne l'allocation des frais généraux entre périmètres, comme précisé aux points 165 et suivants du présent avis, tendent à faire supporter au périmètre régulé un niveau de charges surévalué et, partant, à majorer indûment le niveau des redevances destiné à couvrir les charges affectées à ce périmètre, ce qui conduit à un niveau de rémunération dudit périmètre non justifié, sous-évalué de 0,15 point de pourcentage dans sa trajectoire prévisionnelle.
214. En second lieu, l'Autorité relève que la société AMP n'a pas tenu compte de la contribution sociale de l'impôt sur les sociétés, ce qui conduit à une sous-estimation du taux d'imposition retenu, surévaluant le ROCE régulé de 0,06 point de pourcentage dans sa trajectoire prévisionnelle.

⁵⁶ Entendue comme la différence entre les recettes extra-aéronautiques générées par les trafics supplémentaires liés aux accords et les charges directement imputables à l'accord (contrepartie financière) et aux coûts générés par ces trafics supplémentaires.

⁵⁷ 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.

215. Le ROCE prévisionnel du périmètre régulé, tel qu'estimé par l'Autorité après correction de ces différents biais, s'élève à 5.5 %, excédant ainsi le niveau de CMPC cible du périmètre régulé, déterminé à 5,2 % après impôt, comme précisé au point 198.
216. En conséquence, l'Autorité considère que la proposition tarifaire de la société AMP ne satisfait pas au critère de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé posé à l'article L. 6327-2 du code des transports.
217. Elle assortit donc son avis conforme sur le projet de CRE d'une réserve visant à ce que les trajectoires financières et tarifaire soient revues afin de faire converger le niveau de ROCE moyen pluriannuel avec le taux de CMPC calculé par l'Autorité en application des lignes directrices définies dans sa décision n° 2023-052 susvisée.
218. L'incidence sur la formule tarifaire des ajustements du niveau de ROCE prévisionnel pour le faire converger à un niveau de 5,2 % sur la durée du CRE se traduit par une évolution de - 0,5 % du paramètre « X » dans la formule du plafond tarifaire $P(n)$ défini comme « $IC(n) + X$ », dont - 0,2 % au titre de l'ajustement relatif à la méthodologie d'allocation des frais généraux ; + 0,1 % au titre de la correction du taux d'impôt sur les sociétés, et - 0,4 % au titre de la convergence du ROCE avec le niveau de CMPC calculé par l'Autorité.

N°	Réserve	Acteur	Horizon
5.3	Revoir les trajectoires financières et tarifaire afin de faire converger le niveau de ROCE moyen pluriannuel, corrigé des erreurs relatives à l'allocation des frais généraux et du taux d'impôt sur les sociétés, avec le taux de CMPC de 5,2 %	DGAC / Société AMP	Signature du CRE

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
10	Vérifier, pour chaque 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 AMP	Chaque homologation annuelle

3. Homologation des tarifs de la période tarifaire 2026

219. Conformément au 8^e 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

220. 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 transports⁵⁸ 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.
221. Il ressort des éléments du dossier que les membres de la CoCoÉco ont disposé, en amont ou au cours des réunions des 20 et 27 janvier 2026, de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation, à l'exception de certaines informations sur les données de trafic passés, sur le bilan annuel anonymisé des contreparties accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons et sur l'impact prévisionnel de la nouvelle redevance PCA⁵⁹. Toutefois, dans la mesure où certains de ces éléments ont fait l'objet de discussions lors des séances de CoCoÉco, l'Autorité considère que ces manques n'ont pas affecté la capacité des usagers à rendre un avis éclairé sur les tarifs applicables lors de la première période tarifaire.

3.2. Les tarifs respectent les règles générales applicables aux redevances, même si une nouvelle modulation présente un risque discriminatoire à prendre en compte pour les prochaines demandes d'homologation

222. 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.

⁵⁸ L'alinéa 2 de l'article R. 6325-23 du code des transports dispose que « [p]our les aérodromes listés à l'article L. 6323-2, les aérodromes appartenant à l'État ainsi que tout aérodrome répondant au critère fixé à l'article L. 6327-1, l'exploitant transmet aux membres de la commission consultative économique de l'aérodrome, 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'aérodrome ou les aérodromes concernés ;

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

3° Des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement sur l'aérodrome ou les aérodromes 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 ».

⁵⁹ La redevance PCA correspond à une redevance de service de pré-conditionnement d'air.

3.2.1. La société AMP applique des évolutions tarifaires différenciées afin d'aligner les niveaux tarifaires avec les coûts

223. Comme indiqué au point 44, la société AMP 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 ; (v) la redevance passerelles perçue en contrepartie de l'utilisation des passerelles télescopiques ; et (vi) le forfait pour les avions de moins de deux tonnes et de deux à six tonnes.
224. La société AMP propose de reconduire la différenciation tarifaire de la redevance par passager en fonction des faisceaux géographiques et en fonction des terminaux, selon les mêmes modalités, mais en adaptant légèrement les écarts tarifaires. Elle applique par ailleurs une évolution différenciée des tarifs des autres redevances.
225. À cet égard, l'Autorité relève que les évolutions tarifaires différenciées répondent partiellement à sa recommandation formulée dans l'avis n° 2025-063 susvisé. Cette dernière poursuivait deux objectifs : d'une part, limiter les compensations entre redevances comme évoqué aux points 187 et suivants du présent avis ; d'autre part, pour la redevance par passager, aligner progressivement le niveau de différenciation tarifaire entre faisceaux et terminaux avec les coûts déterminés par l'exploitant.
226. S'agissant de la différenciation entre terminaux, l'Autorité note que la société AMP a engagé une convergence des tarifs avec les coûts estimés pour chaque terminal, qui devra être poursuivie lors des prochaines périodes tarifaires.
227. S'agissant de la différenciation tarifaire entre faisceaux géographiques, l'Autorité constate que les évolutions appliquées permettent un rapprochement effectif entre niveau des redevance et structure des coûts sous-jacents.
228. De façon générale, pour les homologations tarifaires en cours de CRE, l'Autorité veillera à ce que les niveaux de différenciation tarifaires appliqués entre terminaux et entre faisceaux géographiques soient justifiés. Elle recommande à la société AMP de procéder à une mise à jour, d'ici la prochaine homologation tarifaire, des études documentant la base des coûts correspondants et de présenter ces études et leurs résultats aux usagers.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
11	Mettre à jour les études permettant de préciser la base de coûts et adapter les niveaux de différenciation tarifaire en fonction des évolutions constatées au cours des différentes périodes tarifaires du CRE. Présenter ces études et leurs résultats aux usagers.	Société AMP	Homologation des tarifs 2027

3.2.2. La société AMP introduit une nouvelle modulation qui présente un risque discriminatoire compte tenu de sa structure de trafic

229. Comme mentionné au point 45, la société AMP propose de reconduire les modulations tarifaires en vigueur, c'est-à-dire (i) la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage, (ii) la modulation pour création de nouvelles liaisons, (iii) la modulation – applicable aux redevances par passager, d'atterrissage, de balisage et de stationnement – pour développement du trafic, ainsi que (iv) l'aménagement de la redevance de stationnement de nuit, selon les mêmes modalités. Elle propose en outre d'introduire une nouvelle modulation de la redevance par passager sur la base du volume d'activité des compagnies aériennes.

230. En ce qui concerne la nouvelle modulation de la redevance par passager, elle prévoit l'octroi d'une réduction en fonction du volume de trafic, sous la condition que les compagnies possèdent un trafic stable ou en croissance sur les deux dernières années et dépassent un certain volume de trafic. Le taux de réduction est progressif en fonction du nombre de passager, avec un premier palier entre 89 000 et 100 000 passagers au départ octroyant une réduction de 0,5% et un dernier palier de plus de 1,3 million de passagers au départ octroyant une réduction de 12%.
231. L'Autorité relève que l'introduction d'une telle modulation vise à répondre à la recommandation formulée dans l'avis n° 2025-063 susvisé invitant l'exploitant à limiter le recours aux accords commerciaux par l'instauration de modulations plus incitatives.
232. La société AMP justifie l'introduction d'une telle modulation au regard de l'objectif d'optimisation de l'usage des infrastructures, qui vise notamment au maintien d'une base de trafic stable et au développement du trafic en fidélisant les compagnies déjà présentes.
233. Si un tel objectif a déjà été accepté par l'Autorité⁶⁰, la forme de la modulation ici proposée par la société AMP présente un risque de discrimination. En effet, d'une part l'introduction de paliers progressifs favorise les compagnies à fort volume⁶¹ ; d'autre part, compte tenu de la structure du trafic, il ne peut être exclu qu'une seule compagnie bénéficie du palier le plus favorable.
234. L'Autorité recommande donc à la société AMP, d'une part, de réaliser une analyse d'impact détaillée de la modulation d'ici à la prochaine homologation tarifaire qui permette de justifier précisément la neutralité du dispositif, d'autre part, de réfléchir à son évolution de façon à lever tout risque de discrimination, en atténuant les effets de palier, par exemple en proposant une réduction uniforme sous la condition d'un engagement, par les compagnies aériennes, de stabilité du trafic.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
12	Fournir une analyse d'impact détaillée de la nouvelle modulation de la redevance par passager sur la base du volume d'activité des compagnies aériennes et, le cas échéant, adapter le dispositif pour éliminer tout risque de discrimination	Société AMP	Prochaine homologation tarifaire

3.3. Les tarifs évoluent conformément au contrat, mais devront être revus pour lever les réserves formulées dans le présent avis

235. 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 ce dernier.

⁶⁰ Voir, par exemple, les points 90 et suivants de la décision n° 2024-081 du 24 octobre 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2025.

⁶¹ Voir, par exemple, la décision n° 2025-076 du 16 octobre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} janvier 2026.

236. La société AMP prévoit, pour la première période tarifaire, une évolution différenciée entre les redevances par rapport aux tarifs actuellement en vigueur : -10,0 % pour la redevance atterrissage ; +2,0 % en moyenne pour la redevance passagers (dont +3,9 % pour les passagers Schengen du T1, +0,0 % pour les passagers non Schengen du T1, +0,4 % pour les passagers Schengen du T2 et +3,6 % pour les passagers non Schengen du T2), +6,0 % pour la redevance stationnement, +5,3 % pour la redevance balisage, +15,0 % pour la redevance passerelle, -2,0 % pour la redevance 400 Hertz et un gel tarifaire pour les autres redevances accessoires.
237. L'Autorité s'est assurée que les tarifs des redevances prévus pour la première période tarifaire présentés en annexe 3 du projet de contrat ont bien été calculés sur la base (i) des redevances actuellement en vigueur et (ii) du taux d'évolution des redevances prévu pour la première période tarifaire. Néanmoins, les tarifs des redevances prévus pour la première période tarifaire devront être revus pour lever les réserves mentionnées aux sections 2.3.1, 2.3.4 et 2.3.5 du présent avis.

3.4. La proposition de la société AMP de hausse tarifaire de +15 % de la redevance PHMR pour 2026 peut être homologuée

238. 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 2019⁶², ne peut faire l'objet de compensation avec d'autres redevances aéroportuaires et qui est homologuée séparément de ces dernières.
239. À titre liminaire, le projet de contrat dont l'Autorité a été saisie pour avis met en application la recommandation n° 40 de son avis n° 2025-063 du 24 juillet 2025 en présentant la trajectoire tarifaire indicative de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (dite redevance « PHMR ») sur la durée du CRE, ce qui est de nature à renforcer la prévisibilité du tarif de la redevance pour les usagers.
240. L'Autorité observe également que le projet de contrat dont elle est saisie fait coïncider la durée des périodes tarifaires de la redevance PHMR avec la durée des périodes applicables aux autres redevances aéroportuaires, si bien que la redevance PHMR soumise à l'homologation de l'Autorité est établie pour une durée de huit mois.
241. 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.
242. 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 PHMR soit exceptionnellement fixée sur une période de huit mois pour la première période tarifaire, ce qui permet à la société AMP de proposer une grille tarifaire complète et unique chaque année aux usagers et à l'Autorité.

⁶² CE, 31 décembre 2019, CSTA et autres, req. n°424088.

243. En premier lieu, l'Autorité observe que la société AMP prévoit une hausse tarifaire de 15 %, portant le taux de couverture des charges de l'assistance PHMR par les produits de la redevance à 83,9 % pour cette première période tarifaire. La hausse proposée par la société AMP 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 PHMR 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.
244. 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.
245. 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.
246. 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 AMP avait indiqué envisager une hausse de +15 % du tarif de la redevance PHMR 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 AMP se situe dans la fourchette des tarifs pratiqués par d'autres aéroports régionaux français.
247. En troisième lieu, s'agissant de la transparence de l'établissement du tarif, il ressort de l'analyse de l'Autorité, que plusieurs éléments utiles à la bonne compréhension du calcul du tarif de la redevance PHMR n'ont pas été transmis aux usagers, notamment le taux de prise en charge de la redevance PHMR, le nombre d'interventions d'assistance, produits et charges de l'assistance à un niveau de détail et de décomposition suffisant et le taux de couverture de la redevance PHMR.
248. En conséquence l'Autorité recommande à la société AMP, pour les prochaines homologations tarifaires de la redevance PHMR, de renforcer la transparence de sa consultation et de transmettre aux usagers l'ensemble des éléments leur permettant de se prononcer de manière pleinement éclairée sur le niveau tarifaire proposé. À cet égard, l'Autorité rappelle que le niveau tarifaire de la redevance PHMR s'établissant sur une base annuelle, une consultation pleine et entière des usagers doit être tenue en amont de la saisine de l'Autorité.
249. Au regard de l'ensemble des éléments analysés, l'Autorité considère que la proposition de la société AMP est conforme aux principes applicables aux redevances pour services rendus et aux exigences de l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 susvisé.
250. En conséquence, les tarifs de cette redevance peuvent être homologués pour la première période tarifaire.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
13	Renforcer la transparence de la consultation et transmettre aux usagers l'ensemble des éléments leur permettant de se prononcer de manière pleinement éclairée sur le niveau tarifaire de la redevance PHMR proposé.	Société AMP	Chaque homologation annuelle

ÉMET L'AVIS SUIVANT

Article 1^{er} L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de contrat de régulation économique négocié entre l'État et la société Aéroport Marseille Provence couvrant la période du 1^{er} mai 2026 au 31 décembre 2030, sous réserve que le contrat signé entre les parties soit adapté de sorte à :

- procéder à la correction des erreurs matérielles identifiées à l'article 3. 2. 3 et au II de l'annexe 1 du projet de contrat, conformément à l'annexe 2 du présent avis ;
- modifier le 7^e alinéa de l'article 3.2.6.2 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 ;
- modifier le b) de l'article 5. 2. 1. 1 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 5. 2. 3 ;
- modifier le dernier alinéa des articles 3. 2. 2. 2 B) et 3. 2. 4. afin que le plafond du coefficient A(n) ne s'applique pas sur les périodes tarifaires postérieures à l'expiration du contrat ;
- revoir à la baisse de 0,5 % sur toute la durée du contrat le paramètre « X » de la formule du plafond tarifaire défini comme « IC(n) + X », afin de garantir la juste rémunération des capitaux investis et de tenir compte des éléments suivants :
 - un niveau de CMPC à 5,2 % ;
 - l'application de la méthodologie d'allocation des frais généraux liés aux activités de sûreté/sécurité ;
 - l'application d'un taux d'imposition sur les sociétés de 25,83 %.

Article 2 Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite sont homologués pour la période tarifaire du 1^{er} 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 24 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 AMP et l'État, des réserves formulées ci-dessous.

N°	Réserve	Section
1.1	Corriger l'erreur matérielle au II de l'annexe 1 pour faire apparaître les montants prévisionnels annuels de dépenses pour les projets majeurs d'investissement, conformément à l'annexe 2 ci-après	2.2.4
1.2	Corriger l'erreur matérielle au 3.2.3 (valeur du paramètre $RP(n)$ pour la période tarifaire de référence 2026), conformément à l'annexe 2 ci-après	2.3.2
2	Modifier le 7 ^e alinéa de l'article 3. 2. 6. 2 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 le b) de l'article 5. 2. 1. 1 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 5. 2. 3	2.2.7
5.1	Revoir les trajectoires financières et tarifaire afin de corriger les erreurs relatives à l'allocation des frais généraux Modifier en conséquence les règles d'allocation annexées au contrat	2.3.1
5.2	Revoir les trajectoires financières et tarifaire afin de faire converger le niveau de ROCE moyen pluriannuel avec le taux de CMPC de 5,2 %	2.3.4
5.3	Revoir les trajectoires financières et tarifaire afin de faire converger le niveau de ROCE moyen pluriannuel, corrigé des erreurs relatives à l'allocation des frais généraux et du taux d'impôt sur les sociétés, avec le taux de CMPC de 5,2 %	2.3.5
6	Modifier le dernier alinéa des articles 3. 2. 2. B et 3. 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 de l'APT à l'issue de la période tarifaire 2032	2.3.2

ANNEXE 2 – CORRECTION DES ERREURS MATÉRIELLES

L'article III.2.3 est corrigé du chiffre suivant :

n	2026
RP(n)	54 736

Le tableau présenté au II de l'annexe 1 du projet de contrat est corrigé comme suit :

Projet d'investissements (k€)	Date APD Prévisionnelle	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Modernisation du Terminal 2	T4 2027	-	-	-	-	-	-
Remplacement des passerelles et PCA	-	9 830	7 370	570	520	260	18 050
Electrification des zones appareils	-	2 680	640	-	-	130	3 450
Electrification des postes au large	T2 2027	-	-	-	-	-	-
Aménagement aires avions zone sud est	-	2 550	-	-	-	-	2 550
Plan de rénovation des infras aéro							
Sous-projet : Balisage D6 et réfection chaussées	T1 2026	-	-	-	-	-	-
Sous-projet : C1-C2 D1-D2	T2 2026	-	-	-	-	-	-
Sous-projet : C5-C6	T2 2026	-	-	-	-	-	-
Sous-projet : E2-E9	T2 2029	-	-	-	-	-	-
Sous-projet : voie Alpha	T1 2029	-	-	-	-	-	-
Sous-projet : réfection F3	T3 2029	-	-	-	-	-	-
Sous-projet : réfection F7	T3 2029	-	-	-	-	-	-

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 AMP	Prochain CRE de la société AMP	2.2.2
2	Prévoir des mécanismes d'incitation au respect des délais de mise en service des grands projets du prochain CRE	DGAC / Société AMP	Prochain CRE de la société AMP	2.2.4
3	Introduire des jalons intermédiaires pour le projet de rénovation du Terminal 2 rendant effectif l'application du facteur INV2	DGAC / Société AMP	Stade d'APD pour le projet de rénovation du T2	2.2.4
4	Réaliser un retour d'expérience sur la pertinence et l'efficacité du mécanisme incitatif à la qualité de service mis en place	DGAC / Société AMP	Durée de vie du CRE	2.2.6
5	Mettre en œuvre un dispositif d'observation préalable (« marche à blanc ») pour définir et suivre de nouveaux indicateurs de performance pertinents sur la durée du CRE	DGAC / Société AMP	Durée de vie du CRE	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 AMP	Prochain CRE de la société AMP	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 AMP	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 AMP	Prochain CRE de la société AMP	2.3.2
9	Poursuivre les efforts relatifs à la diminution des sur-couvertures des coûts de la redevance d'atterrissage, en différenciant plus fortement les évolutions tarifaires entre redevance	Société AMP	Chaque homologation annuelle	2.3.3
10	Vérifier pour chaque 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 AMP	Chaque homologation annuelle	2.3.5

N°	Recommandation	Acteur	Horizon	Section
11	<p>Mettre à jour les études permettant de préciser la base de coûts et adapter les niveaux de différenciation tarifaire en fonction des évolutions constatées au cours des différentes périodes tarifaires du CRE</p> <p>Présenter ces études et leurs résultats aux usagers</p>	Société AMP	Homologation des tarifs 2027	3.2.1
12	<p>Fournir une analyse d'impact détaillée de la nouvelle modulation de la redevance par passager sur la base du volume d'activité des compagnies aériennes et, le cas échéant, adapter le dispositif pour éliminer tout risque de discrimination</p>	Société AMP	Prochaine homologation tarifaire	3.2.2
13	<p>Renforcer la transparence de la consultation et transmettre aux usagers l'ensemble des éléments leur permettant de se prononcer de manière pleinement éclairée sur le niveau tarifaire de la redevance PHMR proposé.</p>	Société AMP	Chaque homologation annuelle	3.4