

## Observations d'Aéroports de Paris sur la consultation de l'Autorité de régulation des transports publiée le 3 juillet 2026

Le 3 juillet dernier, l'Autorité de régulation économique a publié une *"consultation publique relative aux éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un contrat de régulation économique en application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports"*.

Ce cinquième alinéa est issu de l'article 26 de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE).

Cette consultation est engagée alors que l'Etat et Aéroports de Paris négocient un contrat de régulation économique d'une durée dérogatoire de huit ans, qui serait donc soumis, en cas de signature, à la procédure prévue au cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Elle appelle de la part de la société Aéroports de Paris des observations d'ordre général sur les trois points suivants.

### **1. Les lignes directrices interviendraient à la fin des négociations du contrat de régulation économique et présenteraient un risque pour la sécurité juridique**

La proposition de doctrine que cette publication contient, intervient au moment où les négociations avec l'Etat sur le projet de contrat de régulation économique 2027-2034 d'Aéroports de Paris se terminent. Ces négociations se sont déroulées en présence de l'Autorité pour la pré-instruction du dossier d'avis conforme.

Dans son avis 2026-030 du 9 avril 2026, l'Autorité de régulation des transports indiquait que *"[ses] analyses (...) confirment que la durée dérogatoire de huit ans apparaît cohérente avec le projet industriel proposé par l'exploitant, compte tenu de ses spécificités et de l'ampleur inédite du programme d'investissements associé"*.

On voit mal ce qui conduit l'Autorité à envisager d'adopter aujourd'hui des lignes directrices sur la procédure d'avis conforme à la poursuite de contrat alors que les dispositions qu'elle entend appliquer ont été adoptées il y a plus de quinze mois et que les négociations entre les parties sont quasiment terminées.

La durée globale du contrat de régulation économique constitue un élément essentiel de celui-ci. Les lignes directrices, susceptibles d'avoir une incidence sur cette durée globale, présenteraient un risque de prévisibilité pour les parties et donc de sécurité juridique.

Enfin, l'Autorité de régulation des transports, informée de l'évolution des négociations en cours entre l'Etat et Aéroports de Paris, a pu constater que des stipulations sont prévues pour éviter le risque de captation d'une "rente financière" en faveur de l'exploitant aéroportuaire au détriment de ses usagers – ce risque étant d'ailleurs purement théorique compte tenu des paramètres économiques et financiers dont l'Autorité a eu communication.

## **2. Les lignes directrices devront s'articuler avec les dispositions de l'article L. 6325-2 du code des transports et la liberté contractuelle des parties**

Le rôle du régulateur pour la procédure de revoyure est défini à l'article L. 6325-2 du code des transports. Aux termes de l'article L. 6325-6 du même code, "[l]es modalités d'application des articles L. 6325-1, L. 6325-2 et L. 6325-5 (...) sont fixées par décret en Conseil d'Etat".

A ce titre, le 23 octobre 2025, un projet de décret, pris en application de l'article 26 de la loi n° 2025-391 précitée a été soumis pour avis à l'Autorité de régulation des transports.

Si l'Autorité vise l'avis qu'elle a rendu sur ce projet de décret dans sa consultation, elle n'évoque pas son contenu.

De plus, en application de l'article R. 6325-39 du code des transports, les parties au contrat de régulation économique déterminent tant les facteurs d'ajustement du contrat (4°) que les hypothèses dans lesquelles il doit être révisé ou résilié (10°).

Il n'est pas prévu de dérogation à ces dispositions pour la révision éventuelle du contrat après quatre ans d'exécution, et postérieure à la décision de poursuivre du régulateur.

Ainsi, en application de ce cadre juridique, l'Etat et Aéroports de Paris, en qualité de parties au contrat, ont précisé ce qu'elles qualifient de *"modification substantielle par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel"* au sens de l'article L. 6325-2 du code des transports et selon les modalités d'application sur le point d'être définies par le projet de décret précité.

Si l'Autorité venait à adopter des lignes directrices applicables à la procédure d'élaboration du contrat de régulation économique en cours, Aéroports de Paris resterait attentive à ce que les lignes directrices de l'Autorité s'articulent :

- d'une part, avec la liberté laissée aux parties de déterminer, dans les stipulations du contrat, ce qui relève d'une modification substantielle et,
- d'autre part, avec les dispositions d'application de l'article L. 6325-2 du code des transports définies par le projet de décret en Conseil d'Etat qui sera prochainement adopté, sans y ajouter de nouvelles conditions.

## **3. Les lignes directrices seraient en outre contraires à la loi dès lors qu'elles remettent en cause l'intangibilité du niveau du coût moyen pondéré du capital**

Dans sa consultation, l'Autorité propose de prendre en considération dans son contrôle les conditions de financement du contrat de régulation économique qui pourrait la conduire *"à réinterroger, au stade de la revoyure et pour le futur uniquement, le niveau du coût moyen pondéré du capital initialement convenu lors de la signature du contrat, au regard des conditions actuelles de marché"*.

Toutefois, l'article L. 6325-2 du code des transports prévoit que le niveau de coût moyen pondéré du capital inscrit dans un contrat de régulation économique "ne peut, pendant la période couverte par le contrat, être remis en cause".

Ainsi, le niveau du coût moyen pondéré du capital retenu dans le contrat de régulation économique ne constitue par un élément prévisionnel puisqu'il est contractualisé par les parties et définitif pendant l'exécution du contrat conformément aux dispositions précitées du code des transports.

Tout autre solution reviendrait à priver d'effet la faculté offerte par l'article L. 6325-2 de conclure un contrat de régulation économique d'une durée supérieure à 5 ans.

Selon la société Aéroports de Paris, l'Autorité devrait donc renoncer à prendre en considération les conditions de financement du contrat de régulation économique au titre de l'avis conforme qu'elle doit rendre sur la poursuite d'un contrat de régulation économique de plus de cinq ans.