

Contrat de régulation économique

entre

l'Etat

et

Aéroports de Paris

2027 – 2034

Table des matières

I.	Objet et champ d'application du contrat	6
I.1	Objet du contrat	6
I.2	Durée du contrat	6
I.3	Périmètre régulé	6
I.3.1	Définition du périmètre régulé.....	6
I.3.2	Méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités	6
I.3.3	Coût moyen pondéré du capital.....	6
II.	Investissements, qualité de service et développement durable	8
II.1	Programme d'investissements prévisionnel	8
II.1.1	Description du programme d'investissements prévisionnel	8
II.1.2	Fixation du Montant Ajusté des Grands Projets	9
II.2	Qualité de service	11
II.2.1	Principes.....	11
II.2.2	Liste des indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières	12
II.2.3	Liste des indicateurs de qualité de service faisant l'objet d'un suivi	12
II.2.4	Définitions, objectifs et mesure des indicateurs de qualité de service	13
II.3	Développement durable	13
II.3.1	Principes.....	13
II.3.2	Liste des indicateurs de développement durable assortis d'incitations financières	13
II.3.3	Définitions, objectifs et mesure des indicateurs de développement durable.....	13
III.	Tarification	14
III.1	Définition des périodes tarifaires	14
III.2	Redevances couvertes par le contrat	14
III.3	Principes applicables à l'évolution des tarifs des Redevances	15
III.4	Equations tarifaires	16
III.4.1	Grille Tarifaire de Base des Redevances	16
III.4.2	Taux plafond de base d'évolution des tarifs de Redevances.....	17
III.5	Ajustement des tarifs	18
III.5.1	Grille Tarifaire Ajustée	18
III.5.2	Mécanisme d'ajustement du plafond des Redevances	18
III.5.2.1	Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction du trafic	21
III.5.2.2	Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la qualité de service	22
III.5.2.3	Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction des indicateurs de développement durable	23
III.5.2.4	Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la réalisation du programme d'investissements prévisionnel	24
III.5.2.5	Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de l'évolution d'une imposition de toute nature	26

III.6	Politique tarifaire	26
III.6.1	Evolution de la structure de tarification	27
III.6.2	Modulations pour motif d'intérêt général	27
III.7	Mécanisme d'ajustement de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite	28
IV.	Modalités d'exécution du contrat	29
IV.1	Consultation des usagers	29
IV.2	Notification des tarifs	30
IV.3	Comité de suivi	30
IV.4	Auditabilité	30
IV.5	Hypothèse de non-homologation des tarifs	30
V.	Révision ou résiliation du contrat	31
V.1	Révision du contrat	31
V.2	Force majeure	33
V.3	Résiliation par accord entre les Parties	33
V.4	Résiliation en conséquence d'une variation du coût du financement	33
V.5	Conséquences de la résiliation sur les tarifs de Redevances applicables	33
V.5.1	Calcul du solde de régularisation tarifaire	34
V.5.2	Traitement du solde de régularisation tarifaire	34
VI.	Stipulations diverses	35
VI.1	Sanctions	35
VI.2	Transmission de notifications	35
Annexes		36

Préambule

1 – Après avoir fêté ses quatre-vingts ans en 2025, Aéroports de Paris poursuit sa transformation pour confirmer son statut de référence mondiale en matière d'attractivité et d'hospitalité. Cette transformation doit également faire d'Aéroports de Paris un leader de la transition écologique dans le secteur aérien.

L'entreprise publique Aéroports de Paris, chargée d'une mission de service public définie par la direction générale de l'Aviation civile dans le cahier des charges approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005, aménage, exploite et développe les trois principaux aéroports de la région parisienne (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, qui forment ensemble le système aéroportuaire francilien), ainsi que les aérodromes civils situés dans la région Ile-de-France listés à l'article D. 6323-4 du code des transports.

Ces aérodromes contribuent au rayonnement de la France et constituent un pôle d'emplois attractif au service de l'économie française.

Le transport aérien est en pleine mutation. Sa pérennité réside aujourd'hui dans sa capacité à s'adapter aux défis environnementaux. Ces défis impliquent de retenir un modèle de développement des capacités aéroportuaires sobre, modulaire et progressif, visant à développer l'intermodalité avec les transports ferroviaires et à décarboner l'activité des plateformes.

2 – En application de l'article L. 6325-2 et de l'article R. 6325-39 du code des transports, la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur un contrat de régulation économique pluriannuel conclu avec l'Etat, facteur à la fois de visibilité pour l'entreprise et ses clients et d'incitation à l'amélioration des performances.

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

L'État et Aéroports de Paris (ci-après désignées par les "Parties") ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2027-2034, comme l'autorise la nouvelle rédaction de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Les investissements programmés visent à concilier développement et décarbonation, croissance et sobriété, pour garantir une politique adaptée à l'évolution du trafic, aux infrastructures existantes et aux besoins de la communauté aéroportuaire et des territoires.

Ce contrat incarne ainsi la volonté commune de l'État et d'Aéroports de Paris de consolider et promouvoir le rôle d'acteur majeur de la filière aéronautique de l'entreprise au profit de la croissance française.

Il opère un partage des risques équilibré, notamment grâce aux facteurs d'ajustement du plafond d'évolution tarifaire. Le contrat définit en outre, avec les clauses de révision, les conditions et modalités de restauration de cet équilibre économique lorsqu'il n'est plus assuré.

3 – Les travaux préparatoires à ce contrat ont associé pendant plusieurs mois l'ensemble des parties prenantes, au premier rang desquelles l'État, les usagers du service public aéroportuaire, compagnies aériennes et assistants en escale, et l'Autorité de régulation des transports.

Des groupes de travail ont été organisés depuis 2022 entre les usagers et Aéroports de Paris pour échanger notamment sur les règles de comptabilité analytique, le programme d'investissements et les indicateurs de qualité de service, ainsi que sur les prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Une consultation préalable à la publication du dossier public de consultation des usagers d'Aéroports de Paris a été réalisée au sein de la commission consultative économique pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly les 12 et 21 novembre 2025, ainsi que pour l'aéroport de Paris-Le Bourget le 13 novembre 2025.

A la suite de la publication du dossier public de consultation, une réunion informelle de présentation pour les usagers a été organisée le 19 décembre 2025.

Aéroports de Paris a ensuite consulté les usagers dans le cadre des commissions consultatives économiques qui se sont tenues le 28 janvier 2026, pour celle des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et le 30 janvier 2026, pour celle de l'aéroport de Paris-Le Bourget.

Le groupe de travail dédié à la comptabilité analytique s'est également réuni le 18 février et 11 mars 2026.

Conformément à la première recommandation de l'Autorité de régulation des transports dans son avis n° 2026-030 du 9 avril 2026 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroports de Paris pour la période du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2034, Aéroports de Paris a poursuivi la consultation des usagers dans le cadre de groupes de travail sur les thématiques suivantes :

- sur la comptabilité analytique le 16 avril et le 30 juin 2026 ;
- sur la différenciation géographique de la redevance par passager le 30 avril 2026 ;
- sur les prévisions de trafic le 11 mai 2026 ;
- sur le programme d'investissements le 13 mai et le 28 juillet 2026 ;
- sur la qualité de service le 2 juin et le 23 juillet 2026 ;
- sur la structure tarifaire le 24 juin 2026 ;
- sur les facteurs d'ajustement le 28 juillet 2026.

Ces réunions ont été complétées d'une présentation de l'équilibre général du contrat aux usagers le 31 juillet 2026.

Enfin, le 3 juillet 2026, Aéroports de Paris a publié sur son site internet un avis d'information permettant à tout usager des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, qui en fait la demande, d'exprimer un avis sur le projet de contrat de régulation économique.

I. Objet et champ d'application du contrat

I.1 Objet du contrat

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

Il fixe en particulier, sur la période 2027-2034 et en référence au programme des investissements prévus sur le périmètre régulé, le plafond du taux moyen d'évolution des redevances pour services rendus et les modalités d'ajustement de ce dernier. Il détermine en outre les objectifs de qualité de service et de développement durable d'Aéroports de Paris sur cette période.

I.2 Durée du contrat

Les spécificités du projet industriel d'Aéroports de Paris, présentées aux usagers réunis en commission consultative économique, justifient de porter la durée du contrat de régulation économique au-delà de cinq ans, en application du 2° de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Cette durée est de huit ans. Le contrat entre en vigueur le 1^{er} janvier 2027, à l'exception du III qui entre en vigueur à compter de la première période tarifaire couverte par le contrat.

Le contrat vient à échéance le 31 décembre 2034, à l'exception du III qui vient à échéance à l'issue de la dernière période tarifaire couverte par le contrat et des ajustements prévus les deux périodes tarifaires suivantes.

I.3 Périmètre régulé

I.3.1 Définition du périmètre régulé

Le périmètre d'activités d'Aéroports de Paris sur lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis est le périmètre défini par l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodomes.

I.3.2 Méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités

Les comptes du périmètre régulé sont déterminés par application des méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges présentées à l'annexe 1, telles qu'elles résultent notamment des avis et décisions rendus, depuis 2022 et jusqu'en 2026, par l'Autorité de régulation des transports.

I.3.3 Coût moyen pondéré du capital

Le niveau du coût moyen pondéré du capital, estimé sur le périmètre régulé, 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, s'établit pour la durée du contrat à 5,8 %.

Le niveau du coût moyen pondéré du capital est désigné alternativement dans le contrat "CMPC", "Coût Moyen Pondéré du Capital" ou "k".

La juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé est appréciée au regard du Coût Moyen Pondéré du Capital sur le même périmètre et dont le niveau est présenté au premier paragraphe de cet article.

Cette juste rémunération s'apprécie en moyenne sur la durée du contrat comme le prévoit le dernier alinéa de l'article L. 6325-2 et l'article L. 6327-3 du code des transports.

II. Investissements, qualité de service et développement durable

II.1 Programme d'investissements prévisionnel

II.1.1 Description du programme d'investissements prévisionnel

Le programme d'investissements contractualisé sur la période 2027-2034 prévoit la réalisation des travaux nécessaires pour accompagner la croissance du trafic, améliorer la compétitivité et l'hospitalité des aéroports parisiens et répondre aux enjeux de décarbonation du secteur, tout en assurant la sécurité aéronautique.

Le programme d'investissements vise également, tout au long de l'exécution du contrat, à assurer le maintien du patrimoine découlant du vieillissement des infrastructures et de la période de sous-investissements durant la crise sanitaire.

Le programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé s'établit à 8 234 millions d'euros (valeur décembre 2025). Il est organisé en trois phases indicatives :

- entre 2027 et 2030, l'amélioration de la fluidité du parcours passager au sein des aéroports : projet de renforcement des frontières existantes et création de nouvelles frontières pour désaturer les espaces, réduire les temps d'attente et accompagner le déploiement progressif du système d'entrée-sortie (EES) ;
- entre 2030 et 2032, l'optimisation et la densification des infrastructures terminales existantes : aéroports, capacités côté pistes et bagages ;
- entre 2032 et 2034, la création de nouvelles capacités d'embarquement au contact et la densification des accès et des infrastructures liées à la mobilité en zone publique en donnant la priorité aux modes de transport décarbonés.

Aéroports de Paris réalise le programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé défini à l'annexe 2.

Les grands projets définis en annexe 2 (ci-après les "Grands Projets") font l'objet d'incitations à la maîtrise des coûts et au respect des délais, dans les conditions prévues au III.5.2.4.

Pour le reste des projets, lorsqu'Aéroports de Paris envisage l'ajout ou la suppression d'un projet dont le coût prévisionnel hors taxe est supérieur à cent (100) M€ (euros constants décembre 2025), ou une modification de projet entraînant une variation de coût prévisionnelle hors taxe supérieure à cent (100) M€ (euros constants décembre 2025) par rapport au programme d'investissements prévisionnel de l'annexe 2, Aéroports de Paris soumet au ministre chargé de l'Aviation civile le dossier d'investissement associé.

Ce dossier précise les raisons de la modification par rapport au programme d'investissements initial, la nature et la consistance du nouveau projet, sa localisation, les objectifs poursuivis, son impact sur l'exploitation de la plateforme concernée, une estimation de son coût, et les éléments issus de la consultation des usagers.

En l'absence de retour du ministre chargé de l'aviation civile dans un délai d'un (1) mois, l'approbation est réputée acquise.

II.1.2 Fixation du Montant Ajusté des Grands Projets

A la date de signature du contrat de régulation économique, le montant prévisionnel de dépenses de chaque Grand Projet est défini en annexe 2.

Pour l'application du facteur d'ajustement INV3b(n) défini au C de l'article III.5.2.4, ce montant est ajusté (ci-après "Montant Ajusté") selon les modalités suivantes.

Pour les Grands Projets ayant fait l'objet d'un audit pendant la phase de négociation du présent contrat, prévue à l'article R. 6325-48 du code des transports, le Montant Ajusté correspond au montant stipulé en annexe 2. Ces Grands Projets, qui concernent l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle sont les suivants :

- Réhabilitation de la piste 2 (08L/26R) ;
- Nouvelle frontière au terminal 1 sous la voie A3 ;
- Nouvelle frontière arrivée au terminal 2 E ; et
- Satellite à l'Est, phase 1.

A. Définition du jalon permettant la fixation du Montant Ajusté du Grand Projet

Pour l'application du facteur d'ajustement INV3b(n), le montant de dépenses prévisionnel est le coût global d'investissements du Grand Projet, qui s'entend de l'ensemble des dépenses hors taxes, directement attribuables à la mise en état de marche de l'immobilisation en vue de l'utilisation prévue par Aéroports de Paris, selon les normes comptables françaises, c'est-à-dire :

- les dépenses de travaux ;
- la quote-part productive du coût des salariés qui participent directement à la construction de l'actif et à sa mise en service ;
- les frais d'ingénierie pour la conception, la production et la mise en service de l'actif, y compris les missions réglementaires et administratives ;
- les sommes à valoir pour risques, aléas et modifications.

Le Montant Ajusté du Grand Projet est déterminé selon les modalités décrites aux B. et C. ci-dessous lorsque le jalon suivant est atteint :

(i) Premier cas : lorsque le Grand Projet est réalisé en tout ou partie sous la forme d'un marché public global comportant des prestations de conception d'ouvrage, le jalon est la date de notification du marché ;

(ii) Second cas : pour les autres Grands Projets, à l'intervention du premier des deux événements suivants :

- lorsque le montant cumulé des études d'avant-projet détaillé réalisées associées au Grand Projet atteint 90 % du coût du Grand Projet mentionné au B de l'annexe 2 ;
- lorsqu'un volume de marchés correspondant à 30 % du coût du Grand Projet mentionné au B de l'annexe 2 a été notifié.

B. Expertise du Montant Ajusté proposé par Aéroports de Paris

Au plus tard quinze (15) jours suivant la survenance du jalon défini au A., Aéroports de Paris notifie au ministre chargé de l'Aviation civile sa proposition de Montant Ajusté et sollicite la réalisation d'une expertise de la proposition de Montant Ajusté auprès d'un auditeur, tiers à Aéroports de Paris. Le dossier accompagnant la proposition de Montant Ajusté, transmis simultanément au ministre

chargé de l'Aviation civile et à l'auditeur comprend les marchés notifiés, les études d'avant-projet détaillé réalisées et l'ensemble des études, éléments et documents ayant permis d'établir la proposition. Une copie du dossier est également transmise à l'Autorité de régulation des transports.

Le Montant Ajusté s'entend comme une estimation du coût à terminaison du grand projet, à laquelle est associé un intervalle de précision.

L'auditeur :

- se prononce sur la sincérité de la proposition de Montant Ajusté au regard (i) des études réalisées par Aéroports de Paris à la date de réalisation de l'expertise et (ii) des références de coûts unitaires et des règles de l'art en matière d'évaluation du coût d'un projet d'infrastructure;
- assortit l'analyse de sincérité d'un intervalle de précision du Montant Ajusté, en tant qu'estimation du coût à terminaison du Grand Projet, et confirme s'il est inférieur à +/- 15% (tel que défini à l'annexe 2 – partie C).

La mission confiée à l'auditeur est conforme au modèle de cahier des charges annexé au présent contrat (C de l'annexe 2) et s'appuie sur les normes applicables à la profession en matière d'économie de la construction et en gestion des coûts de projets.

L'audit est réalisé dans un délai maximum de trente (30) jours à compter de sa sollicitation. Au cours de la mission, et au vu des premières analyses et conclusions de l'auditeur, Aéroports de Paris peut modifier sa proposition de Montant Ajusté. Il en informe alors le ministre chargé de l'Aviation civile et l'Autorité de régulation des transports.

Une réunion de cadrage est tenue en présence de l'auditeur, d'Aéroports de Paris et du ministre chargé de l'Aviation civile. L'Autorité de régulation des transports est également invitée à cette réunion.

Un rapport provisoire est réalisé par l'auditeur :

- celui-ci est transmis par le ministre chargé de l'avion civile à l'Aéroport et à l'Autorité de régulation des transports ;
- sur demande de l'une des Parties au présent contrat, de l'Autorité de régulation des transports, ou de l'auditeur, une réunion intermédiaire peut être tenue sur la base de ce rapport provisoire ;
- les Parties au contrat et l'Autorité de régulation des transports peuvent émettre des observations sur ce rapport ;
- l'auditeur tient compte des observations éventuelles dans la version définitive du rapport.

Le rapport d'audit définitif est présenté par l'auditeur au cours d'une réunion de restitution à laquelle participent les Parties, et à sa demande, l'Autorité de régulation des transports.

Aéroports de Paris notifie le rapport d'audit définitif au ministre chargé de l'Aviation civile dès sa réception. Une copie du rapport est adressée à l'Autorité de régulation des transports.

C. Détermination du Montant Ajusté de chaque Grand Projet

(i) Dans le cas où l'auditeur confirme la sincérité de l'estimation d'Aéroports de Paris ainsi que précision dans un intervalle inférieur à +/-15% dans les conditions prévues au B, le Montant Ajusté est la proposition de Montant Ajusté d'Aéroports de Paris.

(ii) A défaut, Aéroports de Paris effectue, dans un délai maximum de trente (30) jours, une proposition modifiée, notifiée au ministre chargé de l'Aviation civile, (ci-après, la « Proposition modifiée ») en :

- réévaluant, le cas échéant, sa proposition de Montant Ajusté au regard du rapport de l'auditeur ;
- apportant les compléments d'études utiles à l'auditeur pour apprécier la sincérité et la précision de la Proposition modifiée.

L'auditeur mandaté au B, ou un autre auditeur retenu dans les mêmes conditions qu'au B, évalue la sincérité et la précision de la Proposition modifiée :

- si dans les trente (30) jours suivant la transmission de la Proposition modifiée à l'auditeur, celui-ci confirme la sincérité et la précision de la Proposition modifiée, le Montant Ajusté est la Proposition modifiée ; si dans les trente (30) jours suivant la transmission de la Proposition modifiée à l'auditeur, celui-ci n'est pas en mesure de confirmer sa sincérité et sa précision, il réalise une estimation du Grand Projet dans un délai de trente (30) jours supplémentaires. Le Montant Ajusté est l'estimation effectuée par l'auditeur.

(iii) À tout moment, à compter de la transmission du rapport d'audit définitif, les Parties peuvent décider de faire évoluer le Grand Projet ou de reprendre les études permettant d'assurer la sincérité de la proposition et la précision de l'estimation du coût à terminaison. Dans ces cas, pour la détermination du Montant Ajusté du Grand Projet, il est à nouveau fait application des stipulations du présent II.1.2.

Dans tous les cas, à la fixation du Montant Ajusté, Aéroports de Paris met à jour l'annexe 2 du présent contrat.

II.2 Qualité de service

II.2.1 Principes

L'amélioration de la qualité de service et de l'hospitalité était une ambition prioritaire dans les précédents contrats de régulation économique, qui s'est maintenue depuis 2020. Aéroports de Paris poursuit cette démarche.

Trois catégories d'indicateurs assortis d'incidence financière sont instaurées :

- des indicateurs de disponibilité des équipements. Le système d'incitation associé à ces indicateurs repose sur une notion de minimum requis, en particulier sur les créneaux de pointe de trafic, dont la non-atteinte est sanctionnée par un malus. De plus, pour deux des indicateurs, particulièrement importants pour l'efficacité du système aéroportuaire, Aéroports de Paris est incitée à rechercher une performance au-delà de la valeur cible contractualisée, récompensée par un bonus le cas échéant ;
- un indicateur de performance opérationnelle, pour lequel le système d'incitation associé repose sur une notion de niveau minimum requis, sanctionné le cas échéant par un malus tarifaire ;
- des indicateurs de satisfaction clients, pour lesquels le système d'incitation associé repose à la fois sur une notion de minimum requis, dont la non-atteinte est sanctionnée par un malus, et sur un niveau élevé d'ambition, récompensé par un bonus.

En complément, et dans le but de poursuivre la démarche d'amélioration de l'hospitalité sur l'ensemble du parcours des passagers dans les aéroports, des indicateurs de suivi sont instaurés, au

regard notamment de la fluidité, l'hospitalité et l'accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Aéroports de Paris transmet, dans le cadre des consultations annuelles prévues par l'article R.6325-18 du code des transports au sein de la commission consultative économique des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, les résultats des mesures de ces indicateurs.

II.2.2 Liste des indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières

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

- Dix indicateurs de disponibilité des équipements :
 - Indicateur A1 : disponibilité des équipements électromécaniques ;
 - Indicateur A2 : disponibilité des tapis de livraison bagages ;
 - Indicateur A3 : disponibilité des passerelles télescopiques ;
 - Indicateur A4 : disponibilité de la fourniture électrique 400 Hz ;
 - Indicateur A5 : disponibilité des mires de guidage ;
 - Indicateur A6 : disponibilité des équipements de pré-conditionnement d'air (PCA) ;
 - Indicateur A7 : disponibilité des bornes automatiques d'enregistrement ;
 - Indicateur A8 : disponibilité des déposes bagages automatiques ;
 - Indicateur A9 : disponibilité des systèmes automatisés de transport de voyageurs ;
 - Indicateur A10 : disponibilité des postes avions.
- Un indicateur de performance opérationnelle :
 - Indicateur A11 : temps de traitement des bagages au départ.

Pour cet indicateur, qui nécessite une période de collecte et d'analyse des données de deux ans, l'incitation financière débutera à partir de la quatrième période tarifaire du présent contrat.

- Deux indicateurs de satisfaction clients :
 - Indicateur A12 : satisfaction sur la facilité des correspondances avec d'autres vols ;
 - Indicateur A13 : satisfaction d'ensemble au départ.

II.2.3 Liste des indicateurs de qualité de service faisant l'objet d'un suivi

Les indicateurs de qualité de service qui font l'objet d'un suivi sont les suivants :

- Indicateur B1 : temps d'attente à la Police aux frontières ;
- Indicateur B2 : temps de livraison bagages
- Indicateur B3 : ponctualité des vols (D15) ;
- Indicateur B4 : temps d'accès aux terminaux ;
- Indicateur B5 : répartition de la part modale ;
- Indicateur B6 : temps d'attente aux postes d'inspection filtrage ;
- Indicateur B7 : taux de contact ;
- Indicateur B8 : satisfaction clients aux arrivées ;
- Indicateur B9 : réputation ;
- Indicateur B10 : satisfaction vis-à-vis de la propreté ;
- Indicateur B11 : satisfaction vis-à-vis du confort ;

- Indicateur B12 : satisfaction vis-à-vis de la facilité à s'orienter ;
- Indicateur B13 : accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite – conformité aux départs ;
- Indicateur B14 : satisfaction vis-à-vis du service d'assistance des personnes handicapées et à mobilité réduite.

II.2.4 Définitions, objectifs et mesure des indicateurs de qualité de service

Les définitions, objectifs et modalités de mesure de l'ensemble des indicateurs figurent à l'annexe 3.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroports de Paris ou par des tiers agissant pour le compte d'Aéroports de Paris. Ils sont réalisés et conservés de sorte que la méthodologie employée et les résultats puissent faire l'objet d'un audit par un tiers.

II.3 Développement durable

II.3.1 Principes

Aéroports de Paris a intégré depuis de nombreuses années une démarche RSE, inscrite au cœur de sa vision stratégique, dans une volonté forte d'être un groupe durable et engagé.

C'est pourquoi, deux indicateurs de développement durable, assortis d'incidence financière sont instaurés dans le présent contrat. Le système d'incitation associé à ces indicateurs repose uniquement sur un malus.

II.3.2 Liste des indicateurs de développement durable assortis d'incitations financières

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

- Indicateur C1 : Taux de consommation d'énergie renouvelable ;
- Indicateur C2 : Taux de valorisation des déchets des projets d'investissements.

II.3.3 Définitions, objectifs et mesure des indicateurs de développement durable

Les définitions, objectifs et modalités de mesure de l'ensemble des indicateurs de développement durable figurent à l'annexe 3.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroports de Paris ou par des tiers agissant pour le compte d'Aéroports de Paris. Ils sont réalisés et conservés de sorte que la méthodologie employée et les résultats puissent faire l'objet d'un audit par un tiers.

III. Tarification

III.1 Définition des périodes tarifaires

Les huit périodes tarifaires couvertes par le présent contrat sont les suivantes :

- période tarifaire 2027 : du 1er avril 2027 au 31 mars 2028
- période tarifaire 2028 : du 1er avril 2028 au 31 mars 2029
- période tarifaire 2029 : du 1er avril 2029 au 31 mars 2030
- période tarifaire 2030 : du 1er avril 2030 au 31 mars 2031
- période tarifaire 2031 : du 1er avril 2031 au 31 mars 2032
- période tarifaire 2032 : du 1er avril 2032 au 31 mars 2033
- période tarifaire 2033 : du 1er avril 2033 au 31 mars 2034
- période tarifaire 2034 : du 1er avril 2034 au 31 mars 2035

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

- Période tarifaire 2035 : du 1er avril 2035 au 31 mars 2036
- Période tarifaire 2036 : du 1er avril 2036 au 31 mars 2037

III.2 Redevances couvertes par le contrat

Les redevances qui, en application de l'article R. 6325-39 du code des transports, font l'objet du présent contrat sont les suivantes :

- la redevance par passager sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire ;
- la redevance d'atterrissage sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du contrat et de tout nouveau service complémentaire ;
- la redevance de stationnement sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du contrat et de tout nouveau service complémentaire ;
- la redevance pour mise à disposition des installations d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;

- la redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- la redevance pour mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air sur les postes de stationnement équipés sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- la redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;
- la redevance pour les services d'eau et vidanges des avions (dilacération) sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- toute redevance créée pour la rémunération de services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, qu'il s'agisse (i) de services existant à la date de la signature du présent contrat, mais rémunérés par une redevance existante, (ii) de services jusqu'alors rémunérés par des revenus extérieurs à ce périmètre ou (iii) de services nouveaux.

Les redevances mentionnées ci-dessus (ci-après désignées par les "Redevances") sont soumises au plafond d'évolution tarifaire prévu au III.4.

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite est établie dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens. Elle est également couverte par le contrat, mais n'est pas soumise au plafond d'évolution tarifaire prévu au III. 4 et n'est pas prise en compte dans le revenu considéré pour le facteur TRAF(n) au III.5.2.1. Cette redevance fait l'objet de son propre mécanisme d'ajustement en fonction de la performance constatée dans les conditions prévues au III.7 ainsi qu'aux annexes 11 et 12.

Le périmètre des services couverts par chacune des Redevances à la date de signature du présent contrat est défini dans le descriptif des Redevances (annexe 4).

III.3 Principes applicables à l'évolution des tarifs des Redevances

La grille des tarifs des Redevances de la première période couverte par le contrat (du 1^{er} avril 2027 au 31 mars 2028), leurs modulations, ainsi que la structure de la grille tarifaire de base prévue au III.4.1, sont annexées au contrat (annexes 5, 6 et 7).

Ensuite, l'évolution, d'une période tarifaire à l'autre, des tarifs des Redevances est plafonnée par un taux plafond de base (III.4.2).

Cette évolution est ajustée par l'application des facteurs suivants à compter de la période tarifaire 2029 (III.5) :

- un facteur d'ajustement lié au trafic sous forme de bonus ou de malus, en cas d'écart par rapport à la trajectoire centrale de chiffre d'affaires de la caisse aéronautique (facteur TRAF) ;
- un ajustement du plafond sous forme de bonus ou de malus, pour refléter la performance d'Aéroports de Paris en matière de qualité de service (facteur QDS) ;
- un ajustement du plafond sous forme de malus, pour refléter la performance d'Aéroports de Paris en matière de développement durable (facteur DD) ;
- un ajustement du plafond visant à corriger l'intégralité de la différence entre les charges de capital prévisionnelles et constatées (facteur INV1), ainsi qu'à assurer le respect du calendrier de livraison et des budgets des Grands Projets d'investissements (facteurs INV2 et INV3) ;

- un facteur d'ajustement en fonction d'une imposition de toute nature (facteur ITN).

Les conditions de mise en œuvre de ces ajustements sont définies ci-après étant précisé que compte-tenu du décalage de deux ans entre les résultats constatés pour l'année de référence n-2 et la période tarifaire n, les facteurs d'ajustements s'appliquent sur les périodes tarifaires annuelles du contrat de 2029 à 2034.

Le solde des ajustements des périodes tarifaires 2033 et 2034 est intégralement reporté sur les périodes tarifaires 2035 et 2036, soit dans le cadre de la procédure d'homologation des tarifs mentionnée aux articles R. 6325-17 à R.6325-22 du code des transports, soit dans l'exécution d'un nouveau contrat de régulation économique qui viendrait succéder immédiatement au présent contrat, conformément aux articles R. 6325-39 à R. 6325-51 du code des transports.

III.4 Equations tarifaires

III.4.1 Grille Tarifaire de Base des Redevances

Pour l'application de ces principes, Aéroports de Paris établit pour chaque période tarifaire à partir de 2028 une Grille Tarifaire de Base des Redevances (GTB).

Elle est construite à partir de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') à laquelle est appliqué le plafond contractuel d'évolutions tarifaires cumulées depuis le début du présent contrat.

La structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') est annexée au contrat (annexe 7).

La Grille Tarifaire de Base des Redevances est définie telle que :

$$GTB(n, T_{ref}(n)) = GTB'(n, T_{ref}(n)) \times \delta \times \prod_{i=2}^n (1 + P(i))$$

Où :

- $T_{ref}(n)$ est la référence de trafic et d'utilisation des équipements pour la période tarifaire n ; cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatés lors de l'année civile n-2 ;
- $GTB'(n, T_{ref}(n))$ est le revenu de l'ensemble des prestations considérées, hors évolutions tarifaires cumulées depuis le début du présent contrat, mesuré par l'application de la Grille Tarifaire de Base des Redevances établies pour la période tarifaire n à $T_{ref}(n)$, à l'annexe 7 ;
- $GTB(n, T_{ref}(n))$ est le revenu de l'ensemble des prestations considérées, mesuré par l'application de la Grille Tarifaire de Base des Redevances établies pour la période tarifaire n à $T_{ref}(n)$;
- $P(n)$ est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances défini au III.4.2 ;
- δ est le quotient d'inflation défini au III.4.2. Il vise à corriger l'écart entre l'inflation constatée et l'inflation prévisionnelle sur la période 2026 et 2027.

La Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') est actualisée, le cas échéant, pour tenir compte de l'introduction d'une nouvelle redevance. Pour cette actualisation, le taux de couverture des charges par le produit de cette nouvelle redevance ne peut dépasser 100 %.

III.4.2 Taux plafond de base d'évolution des tarifs de Redevances

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

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

$$P(n) = IC(n) + X(n)$$

Où :

- $IC(n)$ représente l'inflation constatée sur la période tarifaire n . Il est calculé à partir de la formule suivante :

$$IC(n) = \frac{3}{4} IPCH(n) + \frac{1}{4} IPCH(n+1)$$

$IPCH(i)$ représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé publié par la Banque de France :

- pour i inférieur n , $IPCH(i)$ représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (ref. 011812231) ;
- pour i supérieur ou égal à n , $IPCH(i)$ correspond à une valeur prévisionnelle calculée par la Banque de France au 2^e trimestre de l'année en cours.

- $X(n)$ représente la hausse tarifaire de base hors inflation sur la période tarifaire n . Il a la valeur suivante :

Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
X	4,0 %	4,0 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %

Pour les besoins des calculs :

$RP(n)$ est le montant des recettes prévisionnelles des Redevances établi dans le plan d'affaires pour la définition de l'équilibre économique du contrat (annexe 8).

$IP(n)$ correspond à l'hypothèse d'inflation prévisionnelle utilisée dans le plan d'affaires pour la définition de l'équilibre économique du contrat (annexe 8).

$\alpha(n)$ est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel. Il est défini de la manière suivante :

Pour $n=1$ alors $\alpha(n) = \delta$

Pour $n > 1$ alors :

$$\alpha(n) = \frac{\prod_{i=2}^{i=n} (1 + IC(i) + X(i))}{\prod_{i=2}^{i=n} (1 + IP(i) + X(i))} \times \delta$$

δ est le quotient entre l'inflation constatée et l'hypothèse d'inflation prévisionnelle utilisée dans le plan d'affaires, pour les périodes tarifaires 2026 et 2027. Il est défini de la manière suivante :

$$\delta = \frac{1 + IC(2026)}{1 + IP(2026)} \times \frac{1 + IC(2027)}{1 + IP(2027)}$$

III.5 Ajustement des tarifs

III.5.1 Grille Tarifaire Ajustée

A partir de cette Grille Tarifaire de Base, Aéroports de Paris établit une Grille Tarifaire Ajustée (GTA) des Redevances qui intègre l'application des facteurs d'ajustement prévus au III.3.

Elle est définie telle que :

$$GTA(n, T_{ref}(n)) = GTB(n, T_{ref}(n)) \times (1 + A(n))$$

Où :

- $T_{ref}(n)$ est la référence de trafic pour la période tarifaire n, cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatées lors de l'année civile n-2 ;
- $GTA(n, T_{ref}(n))$ est le revenu des Redevances, mesuré par l'application de la Grille Tarifaire des Redevances établie pour la période tarifaire n à $T_{ref}(n)$;
- $GTB(n, T_{ref}(n))$ est le revenu de l'ensemble des prestations considérées, mesuré par le produit résultat de l'application de la Grille Tarifaire de Base des Redevances établies pour la période tarifaire n à $T_{ref}(n)$;
- $A(n)$ est le coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances pour la période n défini au III.5.2.

III.5.2 Mécanisme d'ajustement du plafond des Redevances

A – Compte d'ajustement des tarifs de Redevances

Un compte d'ajustement des tarifs (CAT) permet de mettre en œuvre les facteurs d'ajustement des tarifs des Redevances visés au III.3. Les montants à verser ou à déduire du CAT pour l'ajustement des tarifs sur la période tarifaire n sont calculés sur la base des résultats des facteurs d'ajustement tels que définis ci-après pour chaque facteur.

L'ajustement des tarifs relatif aux périodes tarifaires 2033 et 2034 doit s'effectuer avant la fin de la période tarifaire 2036, conformément aux dispositions du CAT précisées ci-dessous, au travers soit :

- des homologations tarifaires annuelles des périodes tarifaires 2035 et 2036 d'Aéroports de Paris ; ou
- du contrat de régulation économique ultérieur liant, le cas échéant, Aéroports de Paris au ministre chargé de l'Aviation civile.

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

En outre, afin d'assurer la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des tarifs, les facteurs d'ajustement versés au CAT pour la période tarifaire n sont actualisés au coût moyen pondéré du capital selon des modalités précisées par le présent contrat. L'éventuel solde du CAT qui n'aurait pas été apuré en année n-1 est également actualisé au coût moyen pondéré du capital défini au I.3.3.

Aéroports de Paris détermine donc le CAT pour l'ajustement des tarifs de la période tarifaire n, tel que :

$$CAT(n) = RESCAT(n-1) \times (1 + k) - LissRESCAT(n) - DotRESCAT(n) + TRAF(n) + QDS(n) + DD(n) + INV1(n) + INV2(n) + INV3(n) + ITN(n)$$

Où :

- RESCAT(n-1) est le solde résiduel du CAT non apuré l'année n-1 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital défini au I.3.3;
- LissRESCAT(n) est le montant de dotation "automatique" du RESCAT sur la période (n) tel que défini au C ;
- DotRESCAT(n) est le montant de dotation "supplémentaire" du RESCAT sur la période (n) tel que défini au C ;
- TRAF(n) est le facteur correctif lié au trafic, défini au III.5.2.1, susceptible de s'appliquer à compter de n = 2029 ;
- QDS(n) est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.5.2.2, susceptible de s'appliquer à compter de n = 2029 ;
- DD(n) est le facteur d'ajustement lié au développement durable, défini au III.5.2.3, susceptible de s'appliquer à compter de n = 2029 ;
- INV1(n) est le facteur d'ajustement lié à la compensation des écarts éventuels entre les charges de capital prévisionnelles et constatées supportées par Aéroports de Paris défini au III.5.2.4-A, susceptible de s'appliquer à compter de n = 2029 ;
- INV2(n) est le facteur d'ajustement lié à l'engagement de respect des délais de mise en service des projets défini au III.5.2.4-B, susceptible de s'appliquer à compter de n = 2029 ;
- INV3(n) est le facteur d'ajustement lié au mécanisme de plafonnement du INV1 ainsi que la maîtrise des coûts des projets défini au III.5.2.4-C, susceptible de s'appliquer à compter de n = 2029 ;
- ITN(n) est le facteur d'ajustement lié à l'évolution d'une imposition de toute nature applicable à Aéroports de Paris, défini au III.5.2.5, susceptible de s'appliquer à compter de n = 2029.

B – Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances

Aéroports de Paris détermine un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances A(n) pour chaque période tarifaire n tel que :

$$A(n) = \frac{CAT(n)}{RP(n) * \alpha(n)}$$

Où :

- CAT(n) est le compte d'ajustement des tarifs de la période tarifaire n ;
- RP(n) est le montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n, tel que défini au III.4.2. RP(n) est la traduction en revenus de la trajectoire de trafic retenue dans le plan d'affaires prévisionnel à l'annexe 8 ;
- $\alpha(n)$ est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel telle que définie au III.4.2.

C – Mécanisme de lissage du compte d'ajustement des tarifs

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

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

Dans une logique de modération tarifaire appréciée en moyenne sur la durée couverte par le présent contrat en application de l'article L. 6327-3 du code des transports :

- Le mécanisme LissRESCAT(n) a vocation à lisser de manière "mécanique" dans les tarifs l'impact des facteurs d'ajustements afin que la variation du coefficient $A(n)$ (avant prise en compte du DotRESCAT(n)) soit plafonnée annuellement à plus ou moins 300 points de base (300 bps). La valeur de LissRESCAT(n) est définie en annexe 13.
- Aéroports de Paris peut proposer une dotation supplémentaire appelée "DotRESCAT(n)". Cette dotation ne peut être réalisée que dans une logique de modération tarifaire sur la période tarifaire considérée, c'est-à-dire que DotRESCAT ne peut qu'être positif. Pour pouvoir être réalisée, cette proposition d'Aéroports de Paris doit recueillir une majorité d'avis favorables exprimés par les membres des commissions consultatives économiques prévues aux articles D. 6325-65 à D. 6325-71 du code des transports. Pour éclairer leur vote, Aéroports de Paris fournira aux usagers une justification économique de sa proposition.

Ce solde est alors reporté à l'année suivante tel que :

$$RESCAT(n) = \text{LissRESCAT}(n) + \text{DotRESCAT}(n)$$

Où :

- RESCAT(n) est le solde résiduel du CAT non apuré l'année n ;
- LissRESCAT(n) est le montant de dotation "mécanique" du RESCAT sur la période (n) lié au mécanisme de plafonnement des variations annuelles du coefficient $A(n)$;
- DotRESCAT(n) est le montant de dotation "supplémentaire" du RESCAT sur la période (n).

Le calcul et l'apurement du CAT via le RESCAT peuvent s'appliquer également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat, y compris en cas de fin anticipée de celui-ci, afin de refléter dans les tarifs des Redevances les facteurs d'ajustement au titre des deux dernières périodes tarifaires du contrat.

Pour l'apurement du CAT sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat, y compris en cas de fin anticipée de celui-ci, l'évolution tarifaire de base est définie de la manière suivante :

- la convergence du niveau de rentabilité sur le périmètre d'activités régulé (ROCE régulé) avec celui du CMPC sur le même périmètre s'apprécie avant prise en compte du solde du CAT ;
- la modération tarifaire s'apprécie après la prise en compte du solde du CAT.

Sans préjudice des éléments ci-dessus, afin de garantir l'apurement du CAT durant les deux périodes tarifaires suivant le contrat, le plafond sur la variation annuelle du paramètre $A(n)$ défini au présent C n'est pas applicable pour ces périodes.

III.5.2.1 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction du trafic

Le facteur TRAF(n) repose sur la différence entre le montant des recettes constatées des Redevances RC(n-2) et le montant des recettes prévisionnelles des Redevances RP(n-2) tel que défini au III.4.2.

Il est en outre défini les revenus des recettes des Redevances de référence *RBPM* et *RBPM* qui correspondent respectivement aux bornes haute et basse de la bande passante.

$$RBPM(n) = RP(n) \times (1 + RBPM(n))$$

$$RBPM(n) = RP(n) \times (1 - RBPM(n))$$

RBPM et *RBPM* correspondent à l'écart en pourcentage entre le revenu des recettes des Redevances prévisionnel *RP* et respectivement aux *RBPM* et *RBPM*.

RP(n) est indiqué en annexe 8 et RBPM et RBPM ont les valeurs ci-dessous :

n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
<i>RBPM</i> (n)	0.2%	0.5%	0.7%	0.9%	1.2%	1.4%	1.7%	1.9%
<i>RBPM</i> (n)	0.2%	0.5%	0.7%	0.9%	1.2%	1.4%	1.7%	1.9%

Le facteur TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'à compter de 2029, c'est-à-dire pour n = 3, si le montant des recettes constatées des Redevances *RC*(n - 2) est :

- entre les revenus de référence *RBPM* et *RBPM*, il donne lieu à un ajustement de 75% de l'écart entre le montant des recettes constatées et des recettes prévisionnelles des Redevances ;
- supérieur au revenu de référence maximum *RBPM*, il donne lieu à un malus égal à la somme de 75% de l'écart entre les recettes prévisionnelles des Redevances et la borne haute de la bande passante et de 50% de l'écart entre la borne haute de la bande passante et le montant des recettes constatées des Redevances ;
- inférieur au revenu de référence minimum *RBPM*, il donne lieu à un bonus égal à la somme de 75% de l'écart entre les recettes prévisionnelles des Redevances et la borne basse de la bande passante et de 50% de l'écart entre la borne basse de la bande passante et le montant des recettes constatées des Redevances.

Le facteur TRAF(n) est actualisé deux fois¹ au coût moyen pondéré du capital afin de garantir la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des Redevances et le résultat est versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur TRAF(n) sont précisées à l'annexe 9.

¹ Le facteur TRAF étant calculé sur la base des redevances n-2, il doit être actualisé au coût moyen pondéré du capital k sur deux années.

III.5.2.2 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la qualité de service

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

Les bonus et malus maximaux annuels associés à chacun des indicateurs définis au II.2.2 sont les suivants :

(en M€)			Bonus	Malus	Malus
			2027 – 2034	2027 – 2029	2030 – 2034
Disponibilité	Electromécaniques (A1)	DEE	-	-1,700	-1,545
	Livraison bagages (A2)	DTB	+1,000	-1,700	-1,545
	Passerelles (A3)	DPT	+1,000	-1,700	-1,545
	Fourniture électrique 400 Hz (A4)	D4H	-	-1,700	-1,545
	Mires de guidage (A5)	DMG	-	-1,700	-1,545
	Pré-conditionnement d'air (A6)	DCA	-	-1,700	-1,545
	Bornes automatiques d'enregistrement (A7)	DCU	-	-1,700	-1,545
	Déposes bagages automatiques (A8)	DBA	-	-1,700	-1,545
	Systèmes automatisés de transport (A9)	SAT	-	-1,700	-1,545
	Postes avions (A10)	DPS	-	-1,700	-1,545
Efficacité opérationnelle	Temps de traitement des bagages au départ (A11) ²	TRI	-	-	-1,545
Satisfaction clients	Facilité en correspondance (A12)	SFC	+2,000	-2,000	-2,000
	Satisfaction d'ensemble au départ (A13)	SGD	+2,000	-2,000	-2,000
Total			+6,000	-21,000	-21,000

L'incidence financière ci-dessus correspond à des montants en date de valeur 2027. Elle fera l'objet d'une indexation de manière à évoluer au même rythme que la Grille Tarifaire de Base.

Pour les indicateurs de disponibilité des équipements A1 à A8 et A10, ainsi que pour l'indicateur d'efficacité opérationnelle A11, les valeurs des indicateurs seront publiées par regroupement de terminaux. Les enveloppes de bonus et malus correspondant à chaque indicateur sont ainsi réparties sur les regroupements des terminaux selon le poids relatif de chacun.

Les modalités de calcul du facteur QDS(n) sont précisées à l'annexe 3.

² A partir de la quatrième période tarifaire du présent contrat.

A – Les indicateurs de disponibilité des passerelles télescopiques et des tapis de livraison bagages peuvent donner lieu à un bonus et à un malus.

Au titre de chaque année pour laquelle des objectifs sont fixés en annexe 3, il est établi pour chaque indicateur A_i une borne haute de franchise (F) et une borne basse de franchise (f). L'incidence financière est nulle lorsque le niveau constaté de l'indicateur se situe à l'intérieur de ces deux bornes.

Sont également définis un niveau maximum (M) et un niveau minimum (m) :

- Au-delà du niveau correspondant à la borne haute de l'intervalle de franchise, le bonus varie de manière linéaire entre le seuil supérieur de la franchise et le niveau maximum (M), selon les formules définies en annexe 3 du présent contrat ;
- En-deçà du niveau correspondant à la borne basse de l'intervalle de franchise, le malus varie de manière linéaire entre le seuil inférieur de la franchise et le niveau minimum (m), selon les formules définies en annexe 3 du présent contrat.

En-deçà du niveau minimum, le malus maximal est appliqué, et au-delà du niveau maximum, le bonus maximal est appliqué.

B – Les autres indicateurs de disponibilité et pour l'indicateur d'efficacité opérationnelle mentionnés au II.2.2 peuvent uniquement donner lieu à un malus.

Au titre de chaque année pour laquelle des objectifs sont fixés en annexe 3, il est établi pour chaque indicateur A_i une borne basse de franchise (f) au-dessus de laquelle le malus est nul.

En-deçà du niveau correspondant à la borne basse de l'intervalle de franchise, le malus varie de manière linéaire entre le seuil inférieur de la franchise et le niveau minimum (m), selon les formules définies en annexe 3 du présent contrat.

C – Enfin, s'agissant des indicateurs de satisfaction clients, l'incidence financière s'applique de manière linéaire entre l'objectif et les bornes supérieure (M) et inférieure (m). Au-delà de ces bornes, le bonus ou malus maximal est appliqué.

Les objectifs, bornes de franchises et niveaux minimum et, le cas échéant, maximum, sont présentés en annexe 3 du présent contrat.

Le facteur d'ajustement QDS(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

III.5.2.3 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction des indicateurs de développement durable

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

Pour chaque indicateur mentionné au II.3.2 et pour chaque année où sont fixés les objectifs définis au II.3.3, l'incidence financière s'applique de manière linéaire entre l'objectif et la borne inférieure (m_i).

Au-delà de cette borne, le malus maximal est appliqué.

Le niveau minimum de chaque indicateur est défini, pour chaque année où il s'applique, à l'annexe 3.

Les malus maximum annuels associés à chacun des indicateurs définis au II.3.2 sont les suivants :

<u>(en M€)</u>	<u>Malus</u>
----------------	--------------

2027 – 2034			
Développement durable	Taux de consommation d'ENR (C1)	ENR	-1,000
	Taux de valorisation des déchets des projets (C2)	DDD	-1,000
Total			-2,000

L'incidence financière ci-dessus correspond à des montants en date de valeur 2027. Elle fera l'objet d'une indexation de manière à évoluer au même rythme que la grille tarifaire de base.

Les modalités de calcul du facteur DD(n) sont précisées à l'annexe 3.

Le facteur d'ajustement DD(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

III.5.2.4 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la réalisation du programme d'investissements prévisionnel

A – Le facteur d'ajustement INV1(n) a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, 100% des écarts, à la hausse ou à la baisse, entre les charges de capital prévisionnelles (annexe 10) et les charges de capital constatées.

Ce facteur couvre également 75% des variations du taux d'impôt sur les sociétés, entendu comme l'impôt visé à l'article 205 du code général des impôts ainsi que de toutes contributions et impositions liées à cet impôt (ensemble, désigné "IS").

Il repose sur le calcul de la différence entre :

- la somme des amortissements et de la rémunération au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulés, fondée sur la valeur prévisionnelle des actifs pour la période tarifaire ; et
- la somme des amortissements et de la rémunération au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulés, fondée sur la valeur réelle des actifs.

Le facteur d'ajustement INV1(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

L'intégration à 100% des écarts de charges de capital au CAT permet d'ajuster la rémunération de l'exploitant aux dépenses d'investissements effectivement réalisés. Les modalités de calcul du facteur INV1(n) sont précisées à l'annexe 10.

B – Le facteur d'ajustement INV2(n) a pour objet la maîtrise des délais de livraison des Grands Projets, définis à l'annexe 2. Il s'agit d'un mécanisme asymétrique qui sanctionne le non-respect des délais de livraison des Grands Projets prévus à l'annexe 2.

La livraison d'un Grand Projet correspond à la date de réception des travaux.

En cas de retard, le malus est calculé de manière à ce que les dépenses d'investissements prévisionnelles associées à ces Grands Projets ne soient plus rémunérées au CMPC, mais uniquement au coût de la dette k_d défini en annexe 10.

Le malus est donc égal au montant des dépenses d'investissements prévisionnelles pour ces Grands Projets, multiplié par la différence entre le CMPC et le coût de la dette, sur une période correspondant au nombre de trimestres de retard révolus de chacun d'entre eux.

Pour l'application du facteur d'ajustement INV2(n), le retard est constaté en trimestre révolu. Un trimestre de retard est réputé comporter quatre-vingt-dix (90) jours.

Ne sont pas comptabilisés pour l'application du facteur d'ajustement INV2(n), les jours de retard résultant de la suspension ou de l'annulation d'un acte administratif ou du refus d'un tel acte nécessaire à la réalisation du Grand Projet (permis de construire, autorisation environnementale, etc.) en conséquence d'un vice exclusivement imputable à l'administration.

Ces jours de retard sont décomptés dès lors qu'ils entraînent un arrêt effectif de chantier plus de quatre-vingt-dix (90) jours. Le retard est arrondi au nombre entier de trimestre inférieur.

Conformément au IV.1, Aéroports de Paris transmet chaque année aux membres réunis au sein des commissions consultatives économiques une note détaillée justifiant des éléments de calcul du malus.

La note justifie de manière détaillée et documentée que les conditions ci-dessus sont réunies, le cas échéant.

Le facteur d'ajustement INV2(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et le résultat est versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur INV2(n) sont précisées à l'annexe 10.

C – Le facteur d'ajustement INV3(n) a pour objet d'inciter :

- à la maîtrise de l'enveloppe globale des dépenses d'investissement par la mise en place d'un bouclier tarifaire au bénéfice des usagers (INV3a(n)) ; et
- à la maîtrise des coûts sur les Grands Projets définis à l'annexe 2 (INV3b(n)).

Le facteur d'ajustement investissement INV3(n) se calcule de la manière suivante :

Si $INV3b(n) > 0$ alors

$$INV3(n) = INV3a(n) + INV3b(n)$$

Si $INV3b(n) < 0$ alors

$$INV3(n) = \text{Min}(INV3a(n) ; INV3b(n))$$

Le montant d'INV3(n) est versé au CAT.

a) Le facteur d'ajustement INV3a(n) a pour objet d'assurer la mise en place d'une régulation asymétrique au moyen d'un plafonnement des dépassements annuels cumulés des dépenses d'investissements fixé à 7% du montant total des dépenses prévisionnelles depuis l'entrée en vigueur du présent contrat.

En cas de dépassement de ce plafond, les charges de capital correspondantes sont déduites du CAT afin de plafonner l'augmentation tarifaire à laquelle aurait conduit l'ajustement INV1(n).

Le facteur d'ajustement INV3a(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital.

Les modalités de calcul du facteur INV3a(n) sont précisées à l'annexe 10.

b) Le facteur d'ajustement INV3b(n) a pour objet la maîtrise des coûts des Grands Projets, définis à l'annexe 2.

Il repose sur un système de bonus/malus selon les écarts entre les dépenses d'investissements prévisionnelles (Montant Ajusté) et les dépenses d'investissements constatées.

Le bonus/malus est déterminé selon un barème dégressif par tranches correspondant à un niveau d'écart entre les dépenses globales constatées et les dépenses globales prévisionnelles.

Le taux de partage applicable est :

- de 50 % pour la fraction de l'écart inférieure ou égale à 10 % ;
- de 20 % pour la fraction comprise entre 10 % et 50 % ; et
- de 10 % pour la fraction comprise entre 50 % et 100 % ; et
- de 5% pour la fraction comprise au-delà de 100%. Cette tranche est asymétrique par nature (uniquement un écart de plus de 100% à la hausse est possible).

Le bonus/malus est lissé sur trois années à compter de la réception du Grand Projet, dans la limite du terme du contrat.

Le facteur d'ajustement INV3b(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital.

Les modalités de calcul du facteur INV3b(n) sont précisées à l'annexe 10.

III.5.2.5 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de l'évolution d'une imposition de toute nature

Le facteur d'ajustement ITN(n) a pour objet de compenser les écarts de coûts d'exploitation en cas de modification, de création ou de suppression, après la signature du contrat, relative à une imposition de toute nature (hors IS, dont les variations de taux sont régies par les stipulations du III.5.2.4) applicable à Aéroports de Paris.

Le facteur ITN(n) s'applique à toute évolution de norme relative à une imposition de toute nature (loi, règlement, doctrine de l'administration fiscale, etc.), qui, prise individuellement, représente une incidence financière de plus de cinq (5) millions d'euros.

Lorsque ce seuil est atteint, le facteur ITN(n) couvre 100 % des écarts de coûts (surcoûts ou moindres coûts), dès le premier euro.

Les écarts de coûts d'exploitation du changement de norme sont évalués par référence aux normes comptables françaises et par comparaison avec les hypothèses retenues dans le plan d'affaires prévisionnel figurant à l'annexe 8.

$$ITN(n) = \sum \text{écart de coûts (n-2)} * (1 + k)^2$$

Où :

- l'écart de coûts est calculé par rapport aux charges courantes au sens du 2° de l'article 7 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes ;
- k est égal au coût moyen pondéré du capital.

Les éléments de calcul du facteur ITN(n), en particulier le détail de chaque évolution de norme relative à une imposition de toute nature, ainsi que les écarts de coûts d'exploitation correspondants, sont présentés chaque année aux usagers dans le cadre prévu au IV.1.

III.6 Politique tarifaire

La structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB') fait l'objet de l'annexe 7 qui intègre des évolutions de structure portées à la consultation des usagers depuis la publication du dossier public de consultation prévu à l'article R. 6325-43 du code des transports.

L'évolution annuelle des tarifs de chacune des Redevances est fixée par Aéroports de Paris dans le respect des stipulations du présent contrat, en particulier de celles applicables au taux d'évolution moyen des tarifs mentionné au III.4.2.

Dans les conditions prévues par le code des transports et le IV.1 du présent contrat, elle fait l'objet chaque année d'une consultation préalable au sein de la commission consultative économique compétente et d'un avis de celle-ci, et est soumise à l'homologation de l'Autorité de régulation des transports.

III.6.1 Evolution de la structure de tarification

Le plan d'affaires ayant servi à fixer l'équilibre du contrat prévoit les évolutions de structure tarifaires suivantes :

- une réduction progressive de l'écart de tarif au sein de la redevance par passager entre le tarif applicable au faisceau "Métropole/Schengen/UE hors Schengen et Royaume-Uni" et le tarif applicable au faisceau "Autre international". Cette réduction progressive a pour objectif de passer d'un ratio actuel de 2,5 à 2,2 à horizon 2029, au bénéfice du faisceau "Autre international" ;
- un ajustement périodique des coefficients acoustiques applicables aux groupes 1 à 4, notamment pour accompagner l'amélioration des flottes d'un point de vue de la performance acoustique. L'écart tarifaire entre les aéronefs est augmenté progressivement, sur la durée du contrat, de telle sorte que les aéronefs relevant de groupes acoustiques 1 à 4 voient leurs coefficients acoustiques évoluer à la hausse, et les aéronefs relevant des groupes 5 et 6 voient leurs coefficients acoustiques sanctuarisés, conférant ainsi une visibilité à long terme aux différentes parties prenantes.

La mise en place d'une structure tarifaire différente serait réalisée à neutralité de revenu en comparaison à ce cas de base.

III.6.2 Modulations pour motif d'intérêt général

Sur la période couverte par le présent contrat, un système de modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionné aux articles L. 6325-1, R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports est appliqué.

(i) Le système de modulations tarifaires applicable à la redevance de stationnement pour les aéronefs stationnant de nuit et la modulation acoustique des redevances d'atterrissage sur les aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, applicable pour la période tarifaire 2026 (1^{er} avril 2026 au 31 mars 2027), est reconduit.

(ii) Afin d'améliorer l'utilisation des infrastructures, une modulation des tarifs de la redevance par passager permettant de récompenser les compagnies aériennes présentant le meilleur taux de remplissage est introduite.

De plus, une modulation visant à réduire le tarif de la redevance par passager appliqué aux destinations situées dans les départements et régions d'outre-mer ainsi que les collectivités d'outre-mer est introduite, dans le but de l'aligner avec le tarif applicable au faisceau métropole.

Quel que soit l'objectif visé par les modulations de redevances, toute création de modulation ou changement substantiel apporté à une modulation existante en cours de contrat fait l'objet d'une étude d'impact en application de l'article R. 6325-16 du code des transports, qui est présentée, préalablement à toute décision, à la commission consultative économique compétente.

Les modulations pour motif d'intérêt général font l'objet de l'annexe 6.

III.7 Mécanisme d'ajustement de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite

La redevance pour l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) est régie par le règlement européen 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.

A ce titre, elle n'est pas au nombre des redevances prévues par l'article R. 6325-1 du code des transports et n'est pas soumise au plafond d'évolution prévu au III.4.2.

Conformément aux dispositions du règlement européen n° 1107/2006 précité, le tarif de cette redevance couvre les coûts prévisionnels de l'activité d'assistance aux PHMR et sa facturation se fait sur la base du nombre de passagers embarqués.

Dans le cadre du présent contrat, Aéroports de Paris s'engage, par plateforme, à respecter une trajectoire de coût unitaire de prestation PHMR maîtrisée telle que définie à l'annexe 11.

Pour chaque période tarifaire n et chaque plateforme PTF , le revenu autorisé de la redevance PHMR, $R_{Aut}(PTF, n)$, est égal à :

$$R_{Aut}(PTF, n) = R_{eq\text{ prévi}}(PTF, n) + \Delta R(PTF, n - 2) + QDS_{PHMR}(PTF, n)$$

Où :

- $R_{eq\text{ prévi}}(PTF, n)$ représente le revenu prévisionnel de la redevance PHMR de base la période tarifaire n . Il est défini de sorte que le taux de couverture des charges de la redevance PHMR est de 100% pour la plateforme PTF , pour l'année n . Il est défini à l'annexe 11.
- $\Delta R(PTF, n - 2)$ correspond à l'ajustement de l'écart de charges lié à l'écart de volume de prestations, à partir de $n = 2029$, entre la prévision et le réalisé sur la plateforme PTF sur la période tarifaire $n - 2$. Il est défini à l'annexe 11.
- $QDS_{PHMR}(PTF, n)$ correspond à un facteur d'ajustement par rapport à la qualité de service du périmètre PHMR sur la plateforme PTF susceptible de s'appliquer sur la période tarifaire n , à partir de $n = 2029$. Il est défini aux annexes 11 et 12.

Le calcul et l'apurement du rattrapage via le terme ΔR peuvent s'appliquer également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat, y compris en cas de fin anticipée de celui-ci, afin de refléter dans les tarifs de cette redevance le facteur d'ajustement au titre des deux dernières périodes tarifaires du contrat.

IV. Modalités d'exécution du contrat

IV.1 Consultation des usagers

A- La commission consultative économique constitue l'instance privilégiée d'information et de consultation entre Aéroports de Paris et les usagers du service public aéroportuaire, en particulier s'agissant du suivi de la qualité de service, du programme d'investissements et de l'évolution des tarifs des Redevances. Aéroports de Paris réunit la commission consultative économique compétente au moins une fois par an.

En application de l'article R. 6325-18 du code des transports, Aéroports de Paris réunit la commission préalablement à chaque nouvelle période tarifaire. Sans préjudice d'obligations législatives ou réglementaires plus exigeantes, Aéroports de Paris fait parvenir au moins quatre (4) mois avant le début de chaque nouvelle période tarifaire le dossier préparatoire aux membres de la commission.

Aéroports de Paris transmet chaque année l'ensemble des éléments prévus par la réglementation.

Elle transmet également à la commission consultative économique les éléments d'information et de consultation suivants :

- une note présentant l'état d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat. Cette note met en évidence les éventuels écarts par rapport au programme d'investissements présentés à l'annexe 2. À ce titre, elle intègre des données chiffrées et actualisées sur les montants, le calendrier et le phasage des projets abandonnés, retardés ou réalloués ainsi que sur des nouvelles opérations non prévues ou celles anticipées ;
- les résultats des mesures, agrégés par semestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.2, II.2.3 et II.3.2 ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;
- une note détaillée justifiant l'ensemble des éléments de calcul du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en application du III.4.2.

B- De manière générale, l'ensemble des éléments transmis aux membres de la commission consultative économique en application du présent contrat, sont mis à la disposition de tout usager qui en ferait la demande, sous réserve qu'il communique à Aéroports de Paris les informations mentionnées au I de l'article L. 6325-7 du code des transports.

Chaque usager peut faire part de ses observations dans les conditions et délais indiqués dans l'avis d'information publié sur le site internet d'Aéroports de Paris. Aéroports de Paris réalise une synthèse des contributions recueillies. Cette synthèse est jointe au procès-verbal de la commission consultative économique.

C- Dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique, Aéroports de Paris pourra proposer, pour répondre à l'évolution des besoins des usagers, de ne pas réaliser un Grand Projet figurant à l'annexe 2, pour lui substituer un nouveau projet économiquement comparable en termes de dépenses d'investissements prévisionnelles.

En cas de majorité d'avis favorables exprimés par les membres de la commission consultative économique de l'aérodrome concerné par l'investissement, la proposition d'évolution d'Aéroports de Paris est soumise à l'accord du ministre chargé de l'Aviation civile.

Le ministre chargé de l'Aviation civile notifie sa décision à Aéroports de Paris dans un délai d'un (1) mois suivant la notification de la proposition d'évolution accompagnée de l'avis favorable de la commission consultative économique.

Au terme de ce délai, le silence conservé par le ministre vaut acceptation.

IV.2 Notification des tarifs

Aéroports de Paris notifie chaque année les tarifs des redevances prévues par les articles R. 6325-4 et R. 6325-9 du code des transports conformément à l'article R. 6325-27 du même code.

IV.3 Comité de suivi

Un comité de suivi du présent contrat, réunissant Aéroports de Paris et la direction générale de l'Aviation civile, se réunit au moins une fois par an, à l'initiative de l'une des Parties.

Il a pour objet d'examiner, sur la période couverte par le présent contrat, l'évolution des tarifs, du trafic, du programme d'investissements, de la qualité de service et du développement durable ainsi que de la maîtrise des coûts opérationnels.

Il reçoit communication des orientations pluriannuelles d'Aéroports de Paris concernant l'évolution en structure des tarifs des redevances objet du présent contrat.

Il examine les résultats, par terminal et par mois ou trimestre selon les cas, de chaque indicateur de qualité de service mentionné au II.2.

Dans ce cadre, Aéroports de Paris met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

IV.4 Auditabilité

Aéroports de Paris s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies à l'État, en application de dispositions légales ou réglementaires, dans le cadre de l'exécution du présent contrat ainsi que les méthodes employées pour les recueillir, puissent faire l'objet à tout moment de missions d'audit diligentées par l'État.

Aéroports de Paris est informée des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins un (1) mois. Elle reçoit communication des résultats obtenus.

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

IV.5 Hypothèse de non-homologation des tarifs

En cas de non-homologation des tarifs des Redevances, Aéroports de Paris peut faire une nouvelle proposition, sans nouvelle consultation des usagers, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-34 du code des transports.

Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'homologation de nouveaux tarifs et, d'autre part, l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

La nouvelle proposition d'Aéroports de Paris peut prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir, sur la période restant à couvrir jusqu'à la prochaine période tarifaire, un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat.

Dans ce cas, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs des Redevances de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'adaptation des tarifs effectifs induite par cette situation.

V. Révision ou résiliation du contrat

V.1 Révision du contrat

V.1.1 Cas de révision du contrat

Lorsque l'une des conditions suivantes est réunie, les Parties mettent en œuvre les stipulations fixées au V.1.2 :

- (i) au cas où le montant des recettes constatées des Redevances $RC(n)$ dépasse trois années d'affilée le seuil de révision maximum RRM ou reste trois années d'affilée en-deçà du seuil de révision minimum RRm . L'intervalle de révision est symétrique et est construit de la manière suivante :

$$RRM(n) = RP(n) \times (1 + RRMP(n))$$

$$RRm(n) = RP(n) \times (1 - RRmP(n))$$

Où $RRmP(n)$ et $RRMP(n)$ correspondent à l'écart en pourcentage entre le revenu prévisionnel $RP(n)$, défini en annexe 8, et respectivement aux $RRm(n)$ et $RRM(n)$. Ils ont les valeurs ci-dessous :

	1	2	3	4	5	6	7	8
Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
$RRMP(n)$	4,0%	6,0%	7,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%
$RRmP(n)$	4,0%	6,0%	7,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%	8,0%

Les modalités d'atteinte des seuils de révision liés au trafic sont précisées à l'annexe 9.

- (ii) En cas de changement de mesures législatives et / ou réglementaires en lien avec l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, et en matière fiscale, entraînant individuellement ou ensemble, une variation supérieure ou égale à 50 points de base du ROCE sur une base annuelle. Ce seuil s'apprécie après prise en compte des ajustements pour ces changements qui auraient déjà fait l'objet d'une compensation *via* le compte d'ajustement des tarifs.
- (iii) Au cas où des événements imprévisibles sont de nature à bouleverser l'économie du présent contrat. En tout état de cause, et sans préjudice d'autres situations caractérisant un bouleversement conformément à la jurisprudence applicable, constitue un bouleversement de l'économie du contrat, toute diminution constatée ou évaluée de manière prévisionnelle sur une période de deux ans, d'au moins 50 % du résultat opérationnel courant par rapport aux résultats du plan d'affaires ayant fondé le présent contrat.

- (iv) Au cas où le périmètre régulé d'Aéroports de Paris, tel que défini à la date de signature du présent contrat par l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports, serait modifié ou abrogé.
- (v) En cas d'évolution moyenne du taux d'inflation, mesurée par l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (ref. 011812231), supérieure à 5 %, sur une période consécutive de trois (3) ans.
- (vi) Lorsqu'il est constaté, pour l'un des Grands Projets d'investissements listés à l'annexe 2 du présent contrat, que :
 - a. le projet est formellement abandonné, ou abandonné de fait, en tout ou partie, avant son achèvement, sauf en cas de substitution résultant de l'évolution des besoins des usagers exprimés dans les conditions prévues au B du IV.1 ; ou
 - b. le Montant Ajusté dépasse de 40% le montant prévisionnel de dépenses indiqué initialement à l'annexe 2 du présent contrat.

V.1.2 Procédure de révision du contrat

Dès lors que l'une des Parties estime qu'une ou plusieurs des conditions prévues au V.1.1 est remplie, elle présente les éléments permettant de démontrer la survenance d'une des conditions de l'article V.1.1.

Dès lors que la survenance de l'une de ces circonstances est démontrée, les Parties examinent de bonne foi si cette situation nouvelle est de nature à dégrader ou améliorer significativement l'équilibre économique et financier du contrat par rapport aux prévisions initiales (étant précisé que cette condition est réputée remplie dans les cas (i) à (iii) prévus au V.1.1).

Dans l'affirmative, les parties arrêtent, dans un délai maximum de quatre (4) mois, les mesures à prendre en vue d'assurer la poursuite du contrat dans des conditions économiques et financières ni détériorées ni améliorées.

Dans le cas visé au b du (vi) ci-dessus, le ministre chargé de l'Aviation civile demande le maintien, le report, l'abandon de ce Grand Projet ou sa substitution par un autre projet économiquement comparable.

(i) Première hypothèse : si les Parties parviennent à un accord sur les termes d'un projet de contrat révisé :

- Aéroports de Paris informe tous les usagers *via* son site internet et convoque les membres de la commission consultative économique de l'aéroport au moins un (1) mois avant la date de la réunion afin de recueillir leur avis sur le projet de contrat révisé. A l'issue de cette consultation, le ministre chargé de l'aviation civile saisit l'Autorité de régulation des transports (ART) aux fins qu'elle rende un avis conforme sur le projet de contrat révisé au regard des éléments listés au II de l'article L. 6327-3 du code des transports ;
- Les Parties signent la version révisée du contrat dans les meilleurs délais à compter de la publication de l'avis conforme de l'ART et de nouveaux tarifs entrent en vigueur sous (1) un mois à partir de la publication du contrat révisé.

(ii) Seconde hypothèse : si les Parties ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé, ou en l'absence d'avis conforme de l'ART :

- elles peuvent, d'un commun accord, résilier le contrat ou décider de poursuivre son exécution dans les conditions initialement prévues ;
- à défaut, le ministre peut résilier le contrat ;

- dans les cas (i) à (iv) au V.1.1, et dès lors que la poursuite de la réalisation du programme d'investissements prévisionnel n'est plus justifiée ou que la poursuite du contrat menacerait la bonne exécution des missions de service public qui lui sont confiées par les articles L. 6323-1 et suivants du code des transports ainsi que par le cahier des charges approuvé par le décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005, le contrat est résilié sans qu'aucune partie ne puisse prétendre à une indemnité.

V.2 Force majeure

Si l'une des Parties invoque la survenance d'un événement relevant de la force majeure, elle le notifie sans délai par écrit à l'autre Partie afin de recueillir ses observations dans un délai d'un (1) mois suivant la notification.

La Partie qui invoque cet événement précise les justifications de sa décision et les effets de cet événement sur l'exécution du contrat.

Pour l'application de la présente clause, un événement de force majeure, tel que défini par la jurisprudence administrative, désigne tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux Parties, rendant impossible l'exécution de tout ou partie du contrat, temporairement ou définitivement.

Au cas où un événement présentant les caractéristiques de la force majeure rend impossible pendant une période d'au moins deux (2) mois l'exécution du présent contrat, les Parties le résilient.

V.3 Résiliation par accord entre les Parties

En dehors des cas qui précèdent, le présent contrat peut être résilié à tout moment d'un commun accord des Parties.

V.4 Résiliation en conséquence d'une variation du coût du financement

Lorsqu'il est constaté que la moyenne des rendements des obligations de l'État français de maturité dix ans observée sur une période de douze mois glissants s'écarte de plus 250 points de base, par rapport au niveau de référence correspondant à la moyenne de ces obligations à un an et à cinq ans observée à la date de saisine de l'Autorité aux fins de rendre son avis conforme sur le projet de contrat de régulation économique, alors :

- le ministre chargé de l'Aviation civile peut demander la résiliation du contrat si le seuil de 250 points de base est atteint à la baisse ;
- Aéroports de Paris peut demander la résiliation du contrat si le seuil de 250 points de base est atteint à la hausse.

V.5 Conséquences de la résiliation sur les tarifs de Redevances applicables

Les stipulations qui suivent s'appliquent à tous les cas de résiliation prévus par le présent contrat.

En cas de résiliation, la date effective de la résiliation du contrat est celle de signature de l'avenant de résiliation, ou celle de la notification de la décision de résiliation par la partie concernée.

Aucune des parties ne peut prétendre à une indemnité du seul fait de la résiliation.

Les derniers tarifs homologués sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs dans les conditions des articles R. 6325-17 et suivants du code des transports.

La fixation de ces nouveaux tarifs prend en compte les ajustements du CAT défini au III.5.2 calculés à la date de fin anticipée du contrat et leur notification doit être effectuée dans les 12 mois suivant la fin anticipée du présent contrat.

V.5.1 Calcul du solde de régularisation tarifaire

Dans tous les cas de résiliation, il est procédé, à la date de fin anticipée du contrat, au calcul d'un solde de régularisation tarifaire, noté S , dans les conditions définies au présent article.

Pour chaque année n du contrat, comprise entre la première année du contrat et l'année N , désignant l'année au cours de laquelle intervient la date de fin anticipée du contrat, incluse, un écart annuel de rémunération, noté E_n , est calculé selon la formule suivante :

$$E_n = (ROCE_n - k) \times BAR_n$$

Où :

- $ROCE_n$ désigne le ROCE prévisionnel de l'année n , tel qu'il résulte du plan d'affaires prévisionnel figurant en annexe 8 ;
- k désigne le coût moyen pondéré du capital du présent contrat, indiqué au I.3.3 ;
- BAR_n désigne la BAR réelle de l'année n .

Lorsque la date de fin anticipée du contrat n'intervient pas au dernier jour d'une année tarifaire, l'écart E_N est retenu au prorata du nombre de jours de l'année N écoulés à cette date.

Le solde de régularisation tarifaire S est égal à la somme algébrique des écarts annuels E_n , chaque écart étant capitalisé au taux du coût moyen pondéré du capital entre l'année n et l'année N , selon la formule suivante :

$$S = \sum_{n=1}^N E_n \times (1 + k)^{N-n}$$

Les valeurs des écarts annuels E_n , des facteurs de capitalisation et du solde S correspondant à chaque année de fin anticipée possible du contrat sont indiquées en annexe 8.

Compte tenu du profil de rentabilité prévisionnelle du plan d'affaires d'Aéroports de Paris à la date de signature du contrat en annexe 8, la présente clause n'est susceptible de s'appliquer qu'en cas de révision du présent contrat..

V.5.2 Traitement du solde de régularisation tarifaire

Si $S \leq 0$, aucune correction n'est appliquée au titre du présent article.

Si $S > 0$, le solde S est soustrait du CAT. L'aéroport peut choisir de lisser ce versement sur les deux années suivant l'année N . Le versement est actualisé au coût moyen pondéré du capital chaque année N et l'année de versement.

VI. Stipulations diverses

VI.1 Sanctions

Dans le cas de l'application par Aéroports de Paris de tarifs de redevances non homologués, dans les conditions prévues à l'article R. 6325-34 du code des transports, la société est passible d'une sanction administrative prononcée par l'Autorité de régulation des transports en application de l'article L. 1264-7 du code des transports et dans les conditions définies dans ce même code.

VI.2 Transmission de notifications

Les notifications d'Aéroports de Paris à l'État en application du présent contrat sont adressées par courriel au représentant désigné par la Direction générale de l'Aviation civile, à l'intention du ministre chargé de l'Aviation civile ou à l'adresse suivante :

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

VI.3 Publicité

En application de l'article R. 6325-50 du code des transports, le présent contrat est rendu public par Aéroports de Paris.

Paris, le

Le ministre chargé de l'Aviation civile

Le président - directeur général
d'Aéroports de Paris

ANNEXES

- Annexe 1** Méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités
- Annexe 2** Programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé sur la période du contrat
- Annexe 3** Définitions, objectifs et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service et de développement durable
- Annexe 4** Descriptif des redevances pour services rendus
- Annexe 5** Grille des tarifs de redevances à la date d'entrée en vigueur du contrat
- Annexe 6** Modulations tarifaires applicables à la date d'entrée en vigueur du contrat
- Annexe 7** Structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire
- Annexe 8** Plan d'affaires prévisionnel
- Annexe 9** Modalités de calcul du facteur TRAF
- Annexe 10** Modalités de calcul des facteurs INV1, INV2 et INV3
- Annexe 11** Modalités de fonctionnement du mécanisme d'ajustement de la redevance d'assistance pour personnes handicapées et à mobilité réduite
- Annexe 12** Indicateur de conformité de l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite
- Annexe 13** Modalités de calcul de LissRESCAT

ANNEXE 1

Méthodes d'allocation des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités

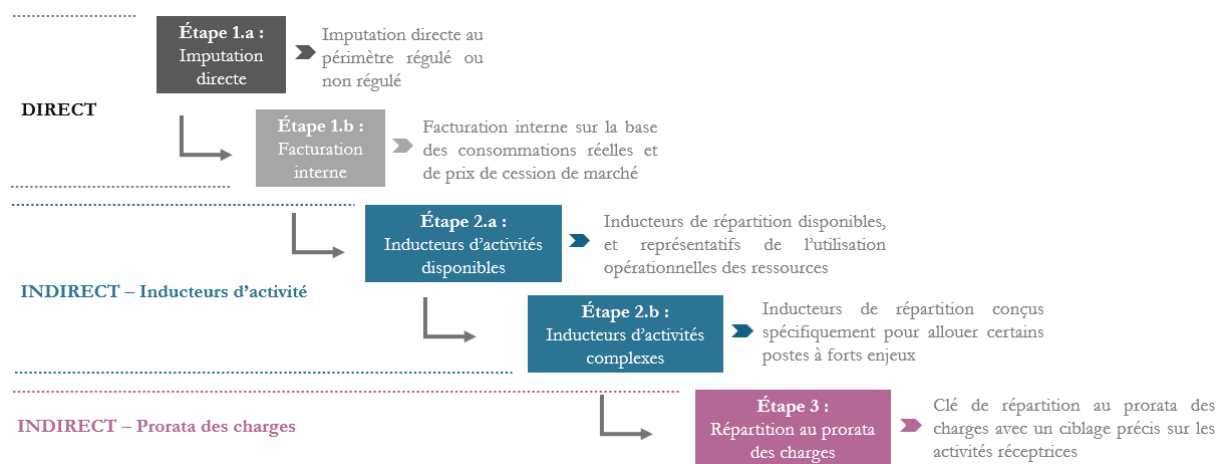
Principes généraux d'allocation

Les méthodes d'allocation d'Aéroports de Paris sont conformes aux décisions n°2022-024 et 2022-025 de l'Autorité de régulation des transports relatives aux règles d'allocation des produits des actifs et des charges. Ces principes encadrent, d'une part, l'allocation des produits, charges et actifs aux activités finales d'Aéroports de Paris (prestations réalisées à destination de ses clients externes) et aux activités intermédiaires (moyens mis en œuvre pour la réalisation de ces activités finales), et d'autre part, les principes de répartition des activités intermédiaires sur les activités finales.

Le modèle analytique retenu par Aéroports de Paris privilégie l'imputation directe, à savoir l'allocation exclusive des produits, charges et actifs aux activités finales, à chaque fois que cela est possible.

Si l'imputation directe n'est pas possible, mais que des suivis de consommations réelles des activités sont disponibles, un mécanisme de facturation interne est mis en place, en valorisant ces consommations réelles avec un prix de cession interne³. Les activités pratiquant la facturation interne peuvent être des activités finales⁴, ou des activités intermédiaires⁵.

Lorsqu'une imputation directe ou une facturation interne ne sont pas possibles, les alternatives d'allocation retenues sont l'imputation indirecte, à savoir l'imputation sur des activités intermédiaires, qui se répartissent à travers des inducteurs d'activité ou, en dernier recours la répartition au prorata de charges.



Définition des activités d'Aéroport de Paris

Les activités finales du périmètre de régulation sont les suivantes :

³ Ce prix de cession interne correspond (i) au tarif facturé aux clients externes, lorsque la prestation est également réalisée en externe (loyers, énergies), (ii) ou au coût de revient du service si la prestation n'est pas réalisée en externe (heures de maintenance, heures d'études et de suivi de projets).

⁴ Activités de fournitures d'énergies, activités immobilières

⁵ Activités de maintenance, ingénierie et suivi de projets

Périmètre	Sous-périmètre	Activités
Périmètre régulé	Caisse aéronautique	Activités aéronautiques hors prestations de sûreté et SSLIA ¹
	Prestations industrielles	Énergies (électricité, thermique, frigorifique), eau, déchets, usage des réseaux
	Locatif aéroportuaire	Mobilier ou immobilier loué en aérogare (comptoirs, bureaux et magasins, etc.)
	Parcs	Parcs de stationnement hors parkings des bureaux de l'immobilier de diversification
	Immobilier aéroportuaire	Gestion du parc immobilier hors aérogares dans les zones aéroportuaires
	Prestations diverses	Prestations diverses sur les aires aéronautiques, maisons de l'environnement, accès n°1, accueils et réceptions officiels, FCNA ² , services DSNA ³
Périmètre non régulé	Commerces	Boutiques, restauration, location d'automobiles, services bancaires, publicité
	Immobilier de diversification	Bâtiments de bureaux, de commerces, d'hôtellerie, d'entrepôts et de logistique
	T2S ⁴	Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaire dont SSLIA
	TNSA ⁵	Prestations liées à la taxe sur les nuisances sonores aériennes
	International et dév. aéroportuaire	Développement aéroportuaire et prises de participations à l'international
	Autres activités	Activités réalisées par des filiales ou des participations d'Aéroports de Paris, hors activités immobilières ou commerciales France et hors activités du segment IDA

¹ Service de Sauvetages et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs

² Fonds de Compensation des Nuisances Sonores Aériennes

³ Direction des Services de la Navigation Aérienne (DGAC)

⁴ Tarif de sûreté et sécurité de la taxe sur le transport aérien de passagers

⁵ Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

Les activités intermédiaires sont regroupées en huit catégories et permettent de collecter les charges et actifs des fonctions suivantes :

Catégorie	Description
Infrastructures communes aérogare	Coûts transverses en aérogares, dont principalement : nettoyage, gardiennage, électricité, chauffage, climatisation, maintenance, amortissements, impôts et taxes, eau froide
Infrastructures communes accès	Accès routiers, CDGVal, navettes de bus en zone publique, base arrière-taxis, LISA, navettes de bus en zone réservée, liaisons de correspondance
Infrastructures communes utilités	Infrastructures communes de production et de distribution d'énergies (électricité, thermique, frigorifique) et de fluides (eau), galeries techniques, systèmes de traitement des eaux pluviales (STEP)
Fonctions supports transverses	Fonctions support centrales et support des directions et unités opérationnelles des aéroports, de la direction de l'immobilier, de la direction engineering, des moyens généraux
Fonctions opérationnelles transverses	Équipes d'exploitation opérationnelle des aérogares, des aires aéronautiques, des accès, des accueils officiels et des activités hivernales
Services informatiques	Équipements, logiciels, et salariés en charge des services informatiques
Impôts et taxes indirects	Impôts et taxes répartis à travers des clés de répartition (principalement la taxe sur les infrastructures longues distances et la cotisation foncière des entreprises)
Autres	Infrastructures communes des aires aéronautiques (clôtures périmétriques, électrification airside), et divers éléments transverses (assurances, participation, intéressement)

La suite de cette section présente les principales règles d'allocation des produits, charges et actifs⁶, mais l'exhaustivité des règles applicables pendant la durée du CRE est disponible dans le document "référentiel des règles d'allocations", consultable par toute personne qui en fait la demande. Ce document présente la nomenclature des centres de coûts⁷, la liste des clés de répartition⁸, la liste des centres de coûts pratiquant de la facturation interne⁹.

⁶ Les chiffres présentés tout au long de cette section correspondent à l'application de ces règles d'allocations sur les données de l'exercice comptable 2024 (ci-après "2024 proforma") et en vision centre de coûts émetteur d'origine. De même, les taux de régulation indiqués sont fondés sur les inducteurs de répartition (surfaces en aérogares, usages des accès routiers, ...) de l'exercice comptable 2024, qui ont vocation à être mis à jour tout au long de la durée du contrat de régulation économique (voir fréquence de mise à jour des clés de répartition dans le "référentiel des règles d'allocations").

⁷ Centres de coûts paramétrés dans le logiciel de répartition analytique, avec leur rattachement à une activité finale (colonnes "périmètre" et "sous-périmètre") ou à une activité intermédiaire (colonne "catégorie de coûts niv-1")

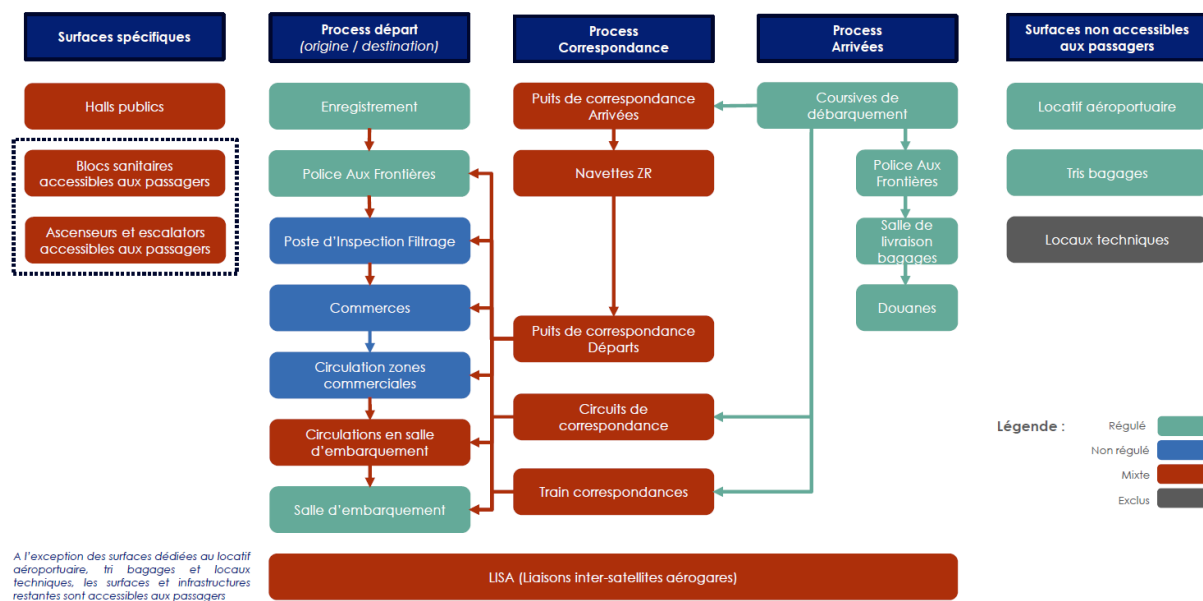
⁸ Clés de répartition paramétrées dans le logiciel de répartition analytique, avec pour chacune le centre de coût émetteur, le montant de charges et actifs répartis (données proforma 2024), la typologie de clé, ses inducteurs et sa fréquence de mise à jour

⁹ Centres de coûts pratiquant la facturation interne avec leur unité de suivi de consommation, le montant facturé et la valeur de leur prix de cession interne (données réelles 2024).

Principales règles d'allocation

Infrastructures communes aérogares

Les allocations des infrastructures communes aérogares reposent sur la vision suivante des flux passagers en aéroport :



Les différents types de surfaces en aérogares sont les suivants :

Surfaces régulées : elles sont constituées des surfaces liées à l'enregistrement (surfaces des banques d'enregistrement et des files d'attente), des surfaces dédiées aux contrôles frontières (aubettes, PARAFE, EES et files d'attente), des surfaces de zones d'assises dans les salles d'embarquement, des surfaces aux portes d'embarquement incluant les banques, les files d'attente et les coursives, des coursives de débarquement, des surfaces des salles de livraison bagages, des surfaces occupées par les contrôles de douane, des surfaces de locatif aéroportuaire et des surfaces occupées par les trieurs bagages.

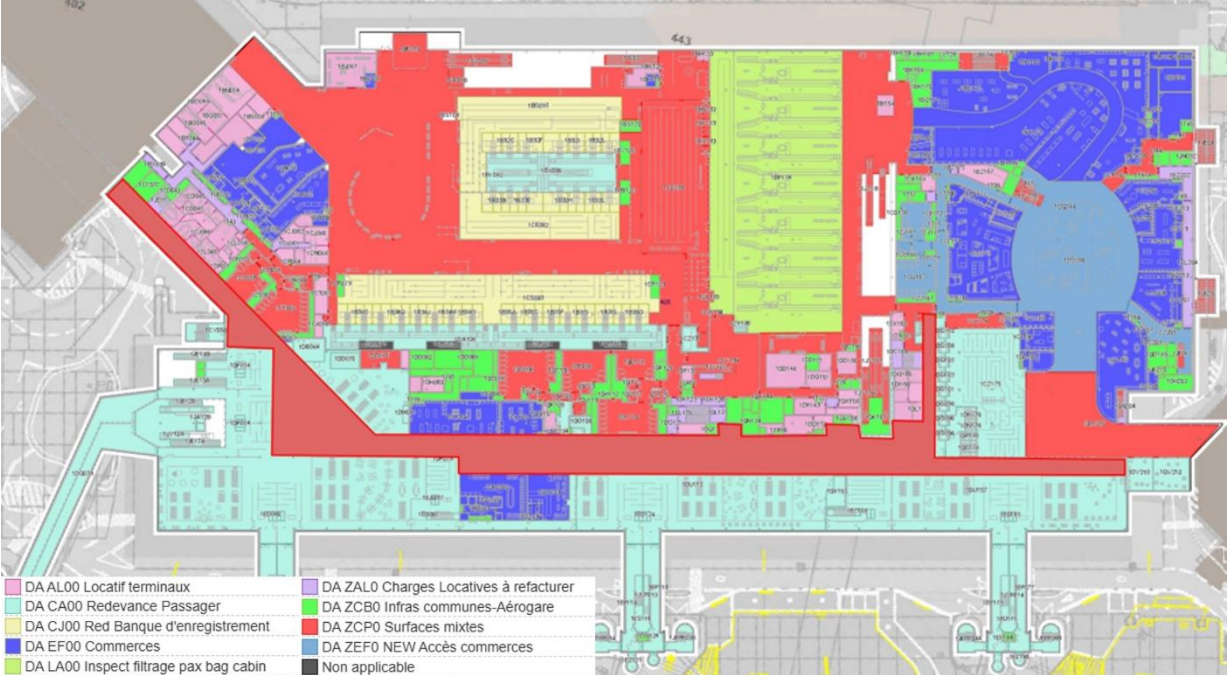
Surfaces non régulées : elles sont constituées des surfaces occupées par les installations d'inspection filtrage, des surfaces de commerces et terrasses commerciales ainsi que des surfaces de circulations en zones commerciales définies de la manière suivante : « zone, éminemment commerciale, située en zone réservée, avec des commerces de chaque côté et qui répond à l'un ou l'autre des critères suivants : i) elle est incontournable dans le flux passager et a comme incidence un allongement des temps de parcours passager ; ii) elle est isolée du parcours passager, avec une forte concentration de commerces. »

Surfaces mixtes : elles sont constituées des halls publics, des blocs sanitaires accessibles aux passagers, des surfaces de circulation du process embarquement y compris en salle d'embarquement, des puits de correspondance. Ces surfaces ont des usages partagés entre des activités régulées et des activités non régulées.

Ces surfaces mixtes sont réparties au prorata des surfaces accessibles aux passagers en aéroport entre les surfaces accessibles de la redevance passagers (hors surfaces de tri-bagages) et les surfaces commerciales accessibles (surfaces des commerces et circulations en zones commerciales), soit un taux de régulation de 77,1%.

Étape 1 : Ces règles d'allocations analytiques sont retranscrites dans le Système d'Information Géographique (SIG) d'Aéroports de Paris pour chaque surface en aérogare.

Est présentée ci-dessous une représentation graphique issue du SIG illustrant les affectations des surfaces par usage du niveau départ du Terminal Orly 3 :



Les surfaces totales (CDG+ORY) par activités extraites du SIG sont les suivantes :

Décomposition aérogare		Répartition	Surfaces (m²)
Redevance par passager, dont :			558 629
Tris bagages			242 838
Process arrivées			133 122
Salles d'embarquements (hors circulations)			106 066
Surfaces PAF et queing PAF			14 394
Autres			62 209
Commerces, dont :			94 961
Surfaces commerces			77 877
Surfaces circulation commerces			17 084
T2S (surfaces postes d'inspection-filtrage – hors queing)			25 212
Surfaces mixtes, dont :			215 053
Halls publics			124 432
Circulations salles d'embarquement			34 360
Puits de correspondance			3 108
Autres			53 153
Liaisons piétonnes de correspondance *			5 349
Banques d'enregistrement, dont :			33 123
Surfaces banques hors queing			11 997
Queuing banques			21 126
Locatif aéroportuaire			464 543
Total			1 396 870
Régulé	Mixte	Non-Régulé	

*cf règles d'allocation "infrastructures communes accès"

Étape 2 : à partir de ces éléments extraits du SIG, trois types de clés sont déterminées en fonction des postes de charges à répartir : volumiques¹⁰; surfacique ; surfacique pondérée.

Poste de charges à répartir	Clé	Commentaires
Thermique	Volumique	En règle générale, exclusion de surfaces non-consommatrices
Frigorifique		
Electricité		
Amortissements et base d'actifs		
Nettoyage	Surfacique pondérée	Sur le nettoyage, pondération basée sur la fréquence de nettoyage.
Autres charges	Surfacique	Les autres charges comprennent le gardiennage, la consommation d'eau froide, la gestion des déchets, la maintenance, les autres services extérieurs ...

Infrastructures communes accès

La répartition des infrastructures communes accès repose sur une approche basée sur les usages.

Les accès routiers sont répartis en trois types de réseau :

- les accès aux zones immobilières, desservent les zones immobilières aéronautiques ou de diversification ;
- les accès aux aéroghares, correspondent aux réseaux principaux desservant les terminaux ;
- les accès routiers généraux, sont constitués des autres routes, qui ne correspondent ni à la définition des accès aux aéroghares ni à celle des accès aux zones immobilières.

Les accès aux zones immobilières se répartissent sur les bâtiments ou terrains desservis dans chaque zone, au prorata des surfaces desdits bâtiments ou terrains.

Les accès aux aéroghares et les accès routiers généraux se répartissent au prorata des usages routiers, dont la clé est construite en deux étapes : **1)** quantification des déplacements annuels des passagers et des employés ; **2)** répartition des déplacements passagers et employés vers les activités finales, sur la base des surfaces occupées. Pour les passagers, il s'agit des surfaces accessibles en aéroghare¹¹. Pour les salariés, il s'agit des surfaces occupées par les entreprises des activités commerces, locatives en aéroghares et côté pistes, immobilier aéronautique et de diversification.

Le CDGVal se répartit au prorata de ses usagers, sur la base d'une enquête réalisée en 2025, quantifiant les flux et les profils des usagers.

Les navettes en zone publique se répartissent sur les aéroghares et les parkings desservis, au prorata du nombre d'arrêts.

Pour ce qui concerne les liaisons de correspondance, à savoir les navettes en zone réservée, le LISA (liaisons inter-satellite aéroghare), le futur train des correspondances et les liaisons piétonnes inter-aéroghares¹², les clés sont construites sur la base : **i)** de l'usage qui est fait de ces installations¹³; et **ii)** et du taux de régulation par catégorie d'usagers (passagers ou salariés) :

¹⁰ Hauteurs normatives retenues, pour l'ensemble des clés basées sur les volumes : 8 mètres pour les halls publics, 6 mètres pour les salles d'embarquement et circulations en zones commerciales, 5 mètres pour les commerces, 4 mètres pour les salles de livraison bagages, tri bagages, zones de contrôles des passagers, et 2,50 mètres pour le locatif.

¹¹ Voir paragraphe "prorata des surfaces accessibles aux passagers" dans la règle d'allocation des infrastructures communes aéroghares.

¹² Les liaisons piétonnes inter-aéroghares sont constituées du bâtiment de liaison entre le T2F et le T2E hall L ainsi que de la galerie reliant le T2F au T2E hall K.

¹³ Sources et hypothèses : Matrice des moyens de transport en fonction des parcours de correspondance ; Données de trafic (2024 et prévision 2034 pour le train en correspondance) ; Salariés ADP : agents opérationnels de la direction des aéroghares de Paris-CDG ;

- a. Passagers Origine & Destination (OD) aux arrivées : 100 % régulé ;
- b. Passagers OD au départ : 77,1 % régulé, à l'instar du taux de régulation des surfaces mixtes ;
- c. Passagers en correspondance : 95,4 % régulé, soit le résultat d'appliquer un taux de correspondance normatif - 20 % - à la part non-réglée des surfaces mixtes en aérogare - 22,9 % - afin de tenir compte de l'usage qui sera fait par les passagers en correspondance des surfaces mixtes dans leur aérogare de départ, et ainsi faire supporter une partie des coûts des circuits en correspondance par le périmètre non régulé
- d. Salariés Aéroports de Paris, répartis selon le taux de régulation des services concernés (la direction des aéroports de Paris-CDG), soit 89 %
- e. Les salariés des commerces, intégralement sur le périmètre non régulé.

Le tableau ci-dessous contient l'ensemble des hypothèses sous-jacentes à la répartition analytique des liaisons de correspondance :

	Catégories d'usagers					Taux de régulation des liaisons de correspondance
	Passagers			Salariés		
	OD Arrivées	OD Départ	CNT ¹⁴	ADP	Commerces	
Navettes en zone réservée	-	-	98,4 %	1,6 %	-	95,3 %
LISA	32,3 %	32,2 %	34,0 %	0,6 %	0,8 %	90,2 %
Futur train correspondance	-	-	99,4 %	0,6 %	-	95,4 %
Liaisons piétonnes	-	-	96,1 %	1,6 %	2,3 %	93,1 %
Taux de régulation par catégorie d'usagers						
	100 %	77,1 %	95,4 %	89,3 %	0 %	

Accueil et signalétique

La fonction d'accueil des passagers est composée de missions de fluidification des frontières, rattachables intégralement à la redevance par passager, puis de missions de réassurance, qui font l'objet d'une répartition entre la redevance par passager et les commerces, sur la base d'une enquête quantifiant les sollicitations des passagers auprès des agents d'accueil.

Cette règle de répartition élaborée sur la fonction accueil s'applique également aux coûts de signalétique en aérogare, compte tenu de leur finalité commune d'orientation des passagers.

Publicité

La publicité est une activité expressément exclue du périmètre régulé d'Aéroports de Paris, et est en conséquence allouée au périmètre non-régulé, qui finance à ce titre les supports publicitaires, mais aussi leur installation, ainsi que les frais de maintenance et de fourniture électrique associée.

La publicité adossée aux passerelles télescopiques, seule activité de cette nature qui bénéficie d'un support physique intégralement financé par la caisse aéronautique, contribue à hauteur de 0,7 M€ au financement de la redevance de stationnement. Ce montant est calculé sur la base d'un loyer théorique de 2 500 € par an et par passerelle, qui correspond au coût de fourniture isolée des supports.

Participation et prime d'intéressement

La clé de répartition pour la participation est construite pour moitié au prorata du Résultat opérationnel courant (ROC) et pour moitié au prorata des frais de personnel, afin de tenir compte à la fois de l'élément déclencheur du montant de la participation (le bénéfice fiscal approché ici par le

Salariés des commerces des halls L et M du terminal 2E de Paris-CDG (qui ont la particularité d'emprunter des circuits de correspondance pour se rendre sur leur lieu de travail)

¹⁴ CNT : Passagers en correspondance

ROC) mais également de l'élément de valorisation constitué par la masse salariale (approchée ici par les frais de personnel).

La clé de répartition pour la prime d'intéressement est construite pour 2/3 au prorata de l'EBITDA et pour 1/3 au prorata des frais de personnel, afin de se rapprocher des critères obligatoires permettant d'atteindre le versement de cette prime.

Allocation des produits

Les produits opérationnels du périmètre régulé s'élèvent à 2 367 M€, dont 2 345 M€ sont imputés directement (99%) : imputations en direct (2 115 M€) ou facturations internes (229 M€).

Allocation des produits : allocation directe

Désignation	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Redevances principales	100%	1 239
Redevances spécialisées	100%	267
Recettes locatives aéronautiques - Clients externes	100%	294
Parcs et accès	100%	181
Prestations industrielles - Clients externes	100%	64
Production immobilisée - Imputation directe	100%	33
Autres produits	100%	38
Total - Imputation directe		2 115

■ Imputation directe ■ Facturation interne ■ Inducteurs d'activités ■ Prorata des charges ■ Divers

Allocation des produits : facturation interne

Désignation	Taux de régulation ¹⁵	Montant régulé (M€)
Prestations industrielles - Clients internes	-	172
Recettes locatives aéronautiques - Clients internes	-	57
Autres facturations internes ¹⁶	-	1
Total - Facturation interne		229

■ Imputation directe ■ Facturation interne ■ Inducteurs d'activités ■ Prorata des charges ■ Divers

Allocation des charges

Les charges opérationnelles du périmètre régulé s'élèvent à 1 984 M€ : 941 M€, soit 47%, sont des charges directes (795 M€ imputées directement et 146 M€ par des facturations internes), et 1 042 M€, soit 53%, sont des charges réparties (338 M€ correspondent aux infrastructures communes aéroports et 705 M€ aux autres répartitions).

¹⁵ Taux de régulation non applicable sur les facturations internes.

¹⁶ Loyer annuel perçu par la redevance stationnement au titre de la mise à disposition des passerelles pour des affiches publicitaires (voir paragraphe "Publicité").

Allocation de charges : allocation directe

Désignation	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Redevance atterrissage : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des pistes et voies de circulation avions	100%	91
Redevance stationnement : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des postes de stationnement avion et des passerelles télescopiques	100%	57
Redevance par passager : charges directes relatives à l'accueil et l'information des passagers en aérogare, incluant les installations de contrôles aux frontières	100%	90
Redevances spécialisées : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des trieurs bagages et des banques d'enregistrement, à la prise en charge des Personnes en Situation de Handicap (PSH), au dégivrage avion, à la mise à dispositions de 400Hz et 50Hz...	100%	249
Prestations industrielles : charges directes relatives aux réseaux de distribution d'électricité, à la production et distribution d'eau chaude de chauffage, d'eau glacée pour la climatisation, d'eau potable, ainsi qu'au traitement des déchets	100%	118
Parcs : charges directes relatives à l'exploitation et l'entretien des parcs de stationnement et des déposes minute	100%	50
Diverses activités du périmètre régulé : charges directes relatives à diverses activités du périmètre régulé, principalement : immobilier aéronautique, locatif aéroportuaire, prestations facturées à la DSNA, maisons de l'environnement, accueils officiels	100%	67
Taxes locales directement allouées sur les activités finales : taxe foncière, taxe sur les bureaux, taxe sur les stationnements	100%	73
Total - Imputation directe	100%	795

Imputation directe
 Facturation interne
 Inducteurs d'activités
 Prorata des charges
 Divers

Allocation de charges : facturations internes

Désignation	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Consommations internes d'énergies	-	45
Loyers internes	-	31
Facturations internes d'heures de maintenance	-	31
Facturations internes d'heures de suivi de projets	-	35
Facturations internes autres	-	5
Total - Facturation interne		146

Imputation directe
 Facturation interne
 Inducteurs d'activités
 Prorata des charges
 Divers

Allocation de charges : allocation indirecte (infrastructures communes aérogares)

Désignation	Règle de répartition	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Aérogares - Dotations aux amortissements	Prorata des volumes	84%	110
Aérogares - Nettoyage	Prorata des surfaces pondérées	85%	51
Aérogares - Electricité	Prorata des volumes	81%	46
Aérogares - Thermique	Prorata des volumes	80%	13
Aérogares - Frigorifique	Prorata des volumes	84%	20
Aérogares - Gardiennage	Prorata des surfaces	75%	8
Aérogares - Eau froide	Prorata des surfaces	84%	5
Aérogares - Autres charges ¹⁷	Prorata des surfaces	88%	82
Autres ¹⁸	Prorata des surfaces	66%	3
TOTAL Charges indirects aérogares - Régulé		84%	338

Imputation directe
 Facturation interne
 Inducteurs d'activités
 Prorata des charges
 Divers

¹⁷ Les autres charges aérogares sont les charges de maintenance (59 M€), d'études et de projets (16 M€) et les autres services extérieurs (7 M€).

¹⁸ Gare TGV (taux de régulation de 87%) et terminal hospitalité (taux de régulation de 50%).

Allocation de charges : allocation indirecte (hors infrastructures communes aérogares)

Catégorie	Désignation	Règle de répartition	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Infrastructures communes accès	Accès routiers généraux, accès aux aérogares	Prorata des usages routiers	72%	84
	Accès zones immobilières	Prorata des surfaces au sein de chaque zone immobilière	31%	
	CDGVal	Prorata des usages du CDGVal	77%	
	Navettes de bus en zone publique	Prorata des arrêts des navettes	93%	
	Bases arrière-taxis	Prorata des surfaces accessibles aux passagers en aérogare	77%	
	LISA	Prorata des usagers du LISA	90%	
	Navettes de bus en zone réservée	Prorata des usagers des navettes	95%	
	Liaisons piétonnes de correspondance	Prorata des usagers des liaisons	93%	
Infrastructures communes utilités	Systèmes de Traitement des Eaux Pluviales (STEP)	Prorata des surfaces imperméabilisées	89%	22
	Centrales Thermiques, Frigorifiques et Electriques (CTFE)	Prorata des surfaces des activités concernées	99%	
	Galeries techniques	Prorata des mètres linéaires de câbles	98%	
	Infrastructures communes électriques	Prorata des puissances électriques	100%	
Fonctions supports transverses	Frais de siège : direction générale, finances, comptabilité, achats, juridique, communication, direction des systèmes d'informations, direction clients, développement durable	Prorata des charges	72%	211
	Fonctions supports opérationnelles : staff des directions opérationnelles des directions de CDG, ORY, LBG, puis de la direction de l'Immobilier	Prorata des charges au sein de chacune des directions	68%	
	Autres fonctions supports transverses	Divers	75%	
Fonctions opérationnelles transverses	Viabilité hivernale : déneigement et déverglaçage des pistes, voies de circulation et aires de stationnement avions	Prorata des surfaces aéronautiques	100%	145
	Airport Operations Center (APOC) : supervision et coordination centralisée de l'activité aéroportuaire	Prorata des charges des activités concernées	91%	
	Effectifs d'exploitation en aérogare et côté pistes	Prorata du temps estimé sur les différentes activités	92%	
	Accueil et signalétique	Au prorata des sollicitations passagers	98%	
	Service médical d'urgence (SMU)	Prorata des surfaces accessibles aux passagers en aérogare	77%	
	Services de Sécurité Incendie et d'Assistance à Personne (SSIAP)	Prorata des surfaces accessibles aux passagers en aérogare	77%	
	Autres fonctions opérationnelles transverses	Divers	96%	
Services informatiques	Informatique aéroportuaire : système d'affectation des avions à leur stationnement, affichage des vols en aérogare, wifi public, applicatifs dédiés à la gestion des bagages, digital, ...	Prorata des charges des activités concernées	89%	64
	Services informatiques transverses : réseaux informatiques, data center, cloud, cybersécurité, ...	Prorata des charges tout ADP	70%	
	Autres services informatiques	Divers	67%	
Impôts et taxes indirects	Taxe sur l'Exploitation des Infrastructures de Transport de Longue Distance (TEITLD)	Prorata du chiffre d'affaires externe (8)	72%	128
	Cotisation Foncière des Entreprises (CFE)	Prorata de la taxe foncière	83%	
	Autres impôts et taxes répartis	Divers	71%	
Autres	Participation	Clé hybride – Résultat opérationnel courant et frais de personnel	54%	51
	Intéressement	Clé hybride – EBITDA et frais de personnel	60%	
	Autres coûts transverses répartis	Divers	68%	
TOTAL Charges indirectes hors aérogare - Régulé			75%	705

■ Imputation directe ■ Facturation interne ■ Inducteurs d'activités ■ Prorata des charges ■ Divers

Allocation des actifs immobilisés

Le périmètre comptable des actifs immobilisés retenus pour l'élaboration des comptes régulés comprend : la valeur nette comptable des actifs mis en service et des actifs en cours, les avances et acomptes sur immobilisations, les subventions d'investissements, et les dépréciations d'immobilisations.

La valeur des actifs immobilisés du périmètre régulé s'élève à 6 229 M€, dont 3 482 M€ sont imputés directement (56 %) et 2 748 M€ indirectement (44 %).

Allocation des actifs immobilisés : allocation directe

Désignation	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Redevance atterrissage : pistes et voies de circulation avions	100%	761
Redevance stationnement : postes de stationnement avion et passerelles télescopiques	100%	423
Redevance passager : aménagement zones contrôle aux frontières, PARAFES, salles de livraison bagages, et zones d'assises en salles d'embarquement	100%	570
Redevances spécialisées : trieurs bagages et banques d'enregistrement, stations de dilacération, dégivreuses, équipements relatifs aux postes PCA ¹⁹ et à l'alimentation 400 Hz et 50 Hz	100%	518
Parcs de stationnement et déposes minute	100%	422
Prestations industrielles : réseau de distribution d'électricité, production et distribution d'eau chaude de chauffage, d'eau glacée pour la climatisation, d'eau potable	100%	269
Locatif aéroportuaire : bureaux, vestiaires, réserves et comptoirs en aérogares, aires à matériels	100%	160
Immobilier aéronautique : hangars de maintenance côté pistes, bâtiments et terrains nus pour les activités de cargo connectés pistes, aires avions privatives	100%	321
Actifs relatifs à diverses activités du périmètre régulé	100%	37
TOTAL Actifs Direct - Régulé	100%	3 482
Imputation directe Facturation interne Inducteurs d'activités Prorata des charges Divers		

¹⁹ Aircraft Pre-Conditioned Air

Allocation des actifs immobilisés : allocation indirecte

Catégorie	Désignation	Règle de répartition ²⁰	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
Infrastructures communes aéroports	Infrastructures communes aéroports : construction ou extension de Terminaux, travaux en zones techniques, réaménagements en hall public, blocs sanitaires, ascenseurs, escalators, salles d'embarquement	Prorata des volumes	84%	1 929
	Autres ²¹	Divers	64%	
Infrastructures communes accès	Accès routiers généraux, accès aux aéroports	Prorata des usages routiers	72%	421
	Accès zones immobilières	Prorata des surfaces au sein de chaque zone immobilière	31%	
	CDGVal	Prorata des usages du CDGVal	77%	
	Navettes de bus en zone publique	Prorata des arrêts des navettes	92%	
	Bases arrières-taxis	Prorata des surfaces accessibles aux passagers en aéroport	77%	
	LISA	Prorata des usagers du LISA	90%	
	Liaisons piétonnes de correspondance	Prorata des usagers des liaisons piétonnes	93%	
Infrastructures communes utilités	Systèmes de Traitement des Eaux Pluviales (STEP)	Prorata des surfaces imperméabilisées	92%	165
	Centrales Thermiques, Frigorifiques et Electriques (CTFE)	Prorata des surfaces des activités concernées	100%	
	Galeries techniques	Prorata des mètres linéaires de câbles	97%	
Services informatiques	Informatique aéroportuaire : système d'affectation des avions à leur stationnement, affichage des vols en aéroport, wifi public, applicatifs dédiés à la gestion des bagages, digital, ...	Prorata des charges des activités concernées	94%	118
	Autres infrastructures informatiques : réseaux informatiques, data center, cloud, cybersécurité, ...	Prorata des charges tout ADP	71%	
Fonctions opérationnelles transverses	Viabilité hivernale : engins de déneigement et de déverglaçage des pistes, voies de circulation et aires de stationnement avions	Prorata des surfaces aéronautiques	100%	72
	Autres fonctions opérationnelles transverses	Divers	91%	
Autres	Autres actifs transverses répartis	Divers	89%	42
TOTAL Actifs Indirect - Régulé			79%	2 748

■ Imputation directe ■ Facturation interne ■ Inducteurs d'activités ■ Prorata des charges ■ Divers

²⁰ Les règles de répartition pour les actifs sont les mêmes que pour les charges, le détail de ces règles est présenté dans le paragraphe sur l'allocation des charges indirectes.

²¹ Gare TGV, Terminal Hospitalité.

Allocation du besoin en fonds de roulement (BFR)

Le périmètre comptable du besoin en fonds de roulement retenu pour l'élaboration des comptes régulés comprend : les comptes d'avances et acomptes versés, les comptes de stocks et d'études, les créances clients et comptes rattachés, les autres créances, les comptes de débiteurs divers, les comptes de régularisation de l'actif, les avances et acomptes reçus (hors immobilisations), les fournisseurs et comptes rattachés, les dettes fiscales et sociales, les dettes sur immobilisations et comptes rattachés, les comptes de créditeurs divers, les autres dettes et les comptes de régularisation du passif de la société Aéroports de Paris SA, à l'exception des créances et dettes de TVA et d'impôt sur les sociétés, qui sont rattachables aux activités de siège transverses à l'entreprise, et à l'exception des comptes courants des filiales du Groupe.

La production du besoin en fonds de roulement régulé est basée sur l'application de règles de répartition à chacun des comptes du besoin en fonds de roulement.

Catégorie	Désignation	Règle de répartition	Taux de régulation	Montant régulé (M€)
ACTIF	Stocks	Prorata des achats stockés	81%	11
	Créances d'exploitation/ventes (hors T2S)	Prorata du chiffre d'affaires externe (sauf T2S)	72%	332
	Débiteurs divers (Subventions invest /Subventions exploit.)	Prorata des subventions de la base d'actifs et des consommations intermédiaires	70%	22
	Provisions sur créances	Prorata du chiffre d'affaires externe (sauf T2S)	72%	-24
	Charges constatées d'avance (autres)	Prorata des consommations intermédiaires	67%	20
	Charges constatées d'avance (assurances)	Prorata de la répartition des assurances resp. civile & dommages	63%	9
	Autres	-	70%	10
PASSIF	Dettes fournisseurs	Prorata des consommations intermédiaires	67%	-292
	Dettes sur immobilisations	Prorata de la production immobilisée	76%	-156
	Dettes fiscales et sociales	Prorata des frais de personnel direct	73%	-180
	Produits constatés d'avance	Prorata des recettes locatives	72%	-128
	Autres	-	24%	-13
TOTAL BFR - Régulé			72%	-389

Imputation directe
 Facturation interne
 Inducteurs d'activités
 Prorata des charges
 Divers

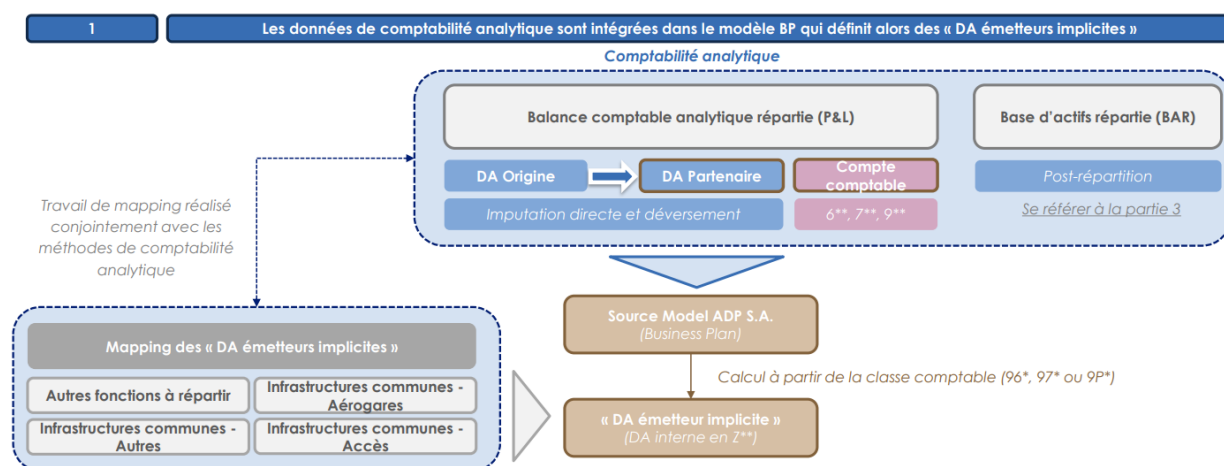
Modélisation des mécanismes d'allocation comptable et de déversements analytiques dans le modèle financier

La comptabilité analytique structure les flux financiers autour de domaines d'activité (DA) et de natures comptables. Ces deux types d'écritures coexistent dans la balance analytique : les imputations directes, qui affectent une charge ou un produit directement à un DA d'arrivée, et les déversements (comptes 9P*), qui ventilent des charges ou produits initialement logés dans un périmètre commun vers le périmètre régulé ou non-régulé, selon des clés d'allocation surfaciques, externes ou calculées. Ces écritures conservent la trace de leur périmètre d'origine comme de leur périmètre de destination.

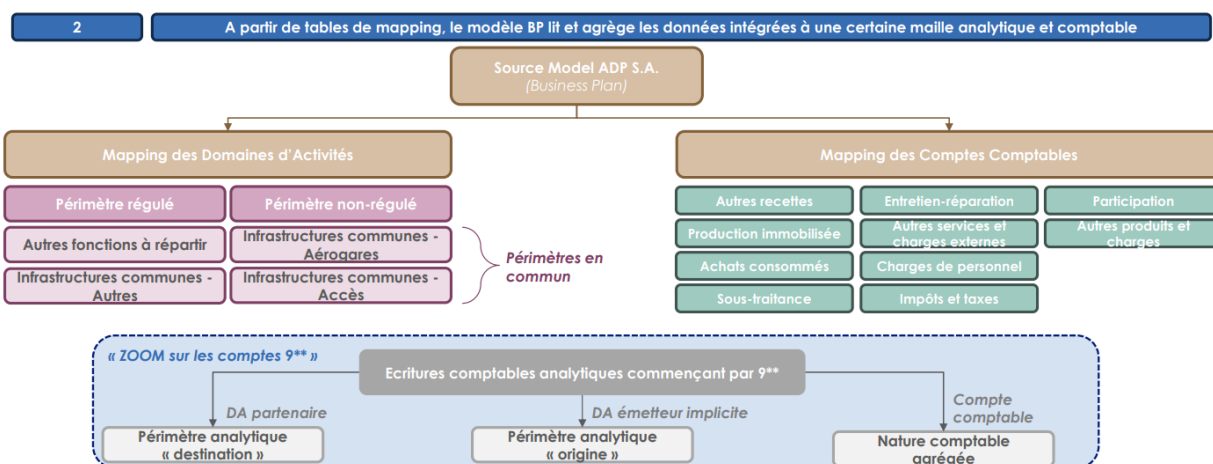
Reproduction de la logique de déversement dans les projections

Le modèle d'affaires vise à reproduire fidèlement, sur la période prévisionnelle, la logique de déversement observée historiquement. En conséquence, les inducteurs qui déterminent les clés, tels que les surfaces, les ratios techniques, ou les volumes opérationnels sont extrapolés sur les années couvertes par la prévision financière : les ratios historiques observés sont appliqués comme clés de déversement sur la période prévisionnelle.

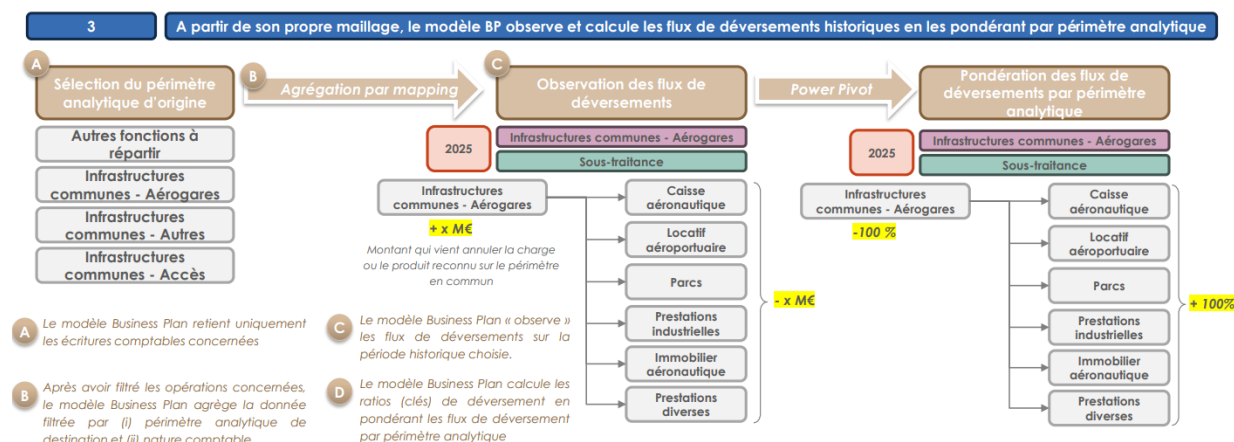
Concrètement, le modèle repose sur un outil Excel avancé (Power Query, Power Pivot), alimenté par la balance analytique issue du logiciel SAP-PaPM. Pour les comptes de refacturation interne et de déversement (96*, 97*, 9P*), le modèle reconstruit le « DA émetteur implicite » à partir des informations contenues dans les écritures comptables, puis le classe dans l'un des quatre périmètres communs : **(i)** Autres fonctions à répartir ; **(ii)** Infrastructures communes – Aéroports ; **(iii)** Infrastructures communes – Autres ; et **(iv)** Infrastructures communes – Accès.



Chaque ligne de la balance est ensuite identifiée et tracée analytiquement vers un périmètre de destination, avec identification du périmètre d'origine pour les écritures de déversement, et comptablement, vers une nature de charge ou de produit. Les flux sont agrégés à une maille homogène, garantissant une lecture cohérente et comparable d'une année sur l'autre.



Pour chaque périmètre d'origine, le modèle observe les montants déversés par nature comptable et par périmètre de destination, et calcule la part relative de chaque destination dans le total déversé, puis applique ces parts comme clés prévisionnelles. Ces clés sont formalisées sous forme de matrices de déversement (une par périmètre d'origine) croisant les périmètres de destination et les natures comptables. Les quatre matrices ainsi constituées forment le référentiel de clés du modèle d'affaires.



Base d'actifs post-répartition

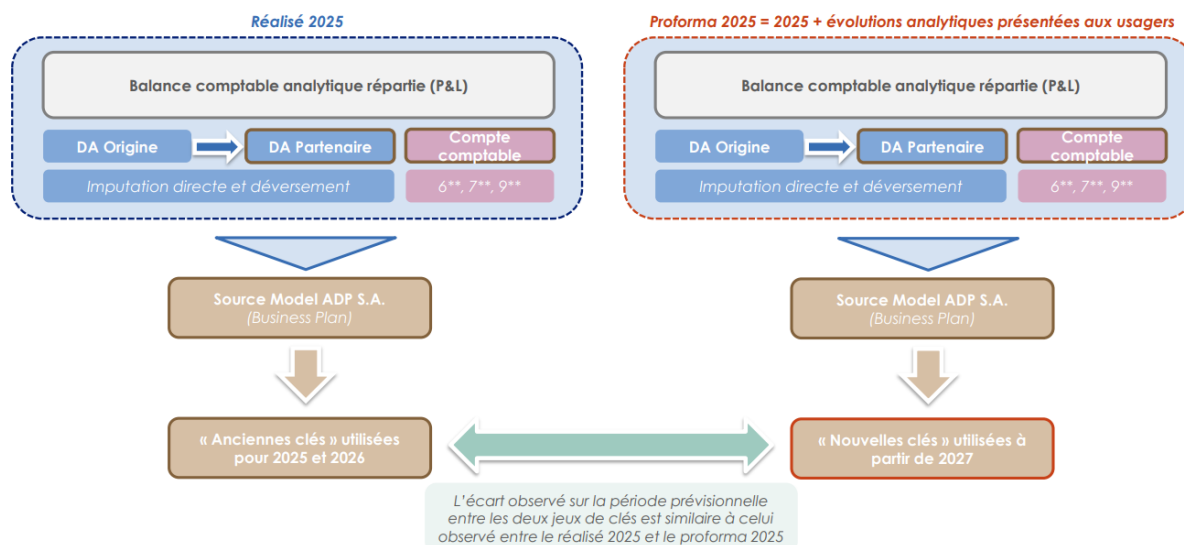
Au-delà des flux de charges et produits, la logique de déversement s'applique également à la base d'actifs, répartie entre les périmètres régulé et non régulé selon les mêmes principes analytiques. Cette base d'actifs post-répartition constitue le point d'entrée du modèle d'affaires pour le calcul des amortissements et de la base d'actifs régulée (BAR), qui détermine in fine le niveau de ROCE régulé simulé.

Intégration du plan d'investissement

Les projets d'investissement sont intégrés directement dans le modèle d'affaires, chacun étant alloué à un ou plusieurs périmètres analytiques, selon les évolutions analytiques envisagées dans le cadre du présent contrat de régulation économique. Cette allocation directe permet de traduire fidèlement l'impact des nouvelles infrastructures sur la base d'actifs régulée et sur les charges d'exploitation associées (charges d'exploitation supplémentaires liés aux ouvertures d'infrastructures), sans passer par le mécanisme de déversement.

Intégration des évolutions analytiques dans les prévisions 2026-2027

Les prévisions 2026-2027 comportent un jeu de clés spécifique à partir d'une balance "Proforma", reconstituée en intégrant les règles d'allocation comptable dans le présent contrat. Le même principe est appliqué à la base d'actifs : le modèle d'affaires retient une base d'actifs "Proforma", intégrant ces règles, comme point départ afin qu'elles soient bien répercutées à partir de 2027.



Afin de s'assurer que cette mise à jour reflète uniquement l'effet structurel des évolutions analytiques, une vérification de cohérence est conduite par double comparaison : l'écart entre le Réalisé et le Proforma est rapproché de l'écart entre les prévisions calculées avec les clés du Réalisé et celles calculées avec les clés du Proforma. Cette symétrie garantit qu'aucun biais non maîtrisé n'est introduit dans les projections.

ANNEXE 2

Programme d'investissements prévisionnel sur la période du contrat (date de valeur décembre 2025).

Année	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	1 ^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027	1 ^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028	1 ^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029	1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030	1 ^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031	1 ^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2032	1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2033	1 ^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034
Dépenses prévisionnelles (en millions d'€)	956	1 122	1 122	1 259	1 164	1 013	849	749

Programme d'investissements prévisionnel par macro-enjeu

En millions d'euros 12/2025 - yc. frais sur projet	2027-2034	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Capacités côté terminal	2 254	283	377	308	297	300	235	234	220
Capacités côté piste	1 648	178	154	199	317	238	220	191	152
Capacités bagages	676	41	70	80	119	88	106	85	87
Parcours passagers en aéroport	1 966	270	315	316	313	352	204	104	92
Amélioration des espaces et circuits passagers	198	25	35	44	34	30	31	-	-
Mobilité en zone réservée	1 251	195	230	221	224	249	101	24	8
Transverse	517	51	51	51	56	73	73	80	84
Accès et intermodalité	464	30	37	59	72	65	71	67	63
Accès routiers et transports en commun	46	5	2	16	20	-	2	-	-
Mobilité en zone publique	117	6	8	9	10	24	26	24	10
Pôles d'accueil et parcs de stationnement	133	2	10	17	21	19	19	18	27
Transverse	168	17	17	17	20	22	24	25	26
Accompagnement des activités aéronautiques	1 027	154	170	160	141	121	110	102	68
Immobilier d'accompagnement	265	33	62	62	41	26	15	13	13
Production d'énergie et gestion des eaux	513	90	76	66	68	67	64	58	24
Systèmes d'informations	248	31	31	32	32	29	30	31	32
Préparation prochain CRE	200	-	-	-	-	-	67	67	67
Total général	8 234	956	1 122	1 122	1 259	1 164	1 013	849	749

Partie A : Fiches investissements des Grands Projets

Le tableau ci-dessous synthétise les Grands Projets soumis aux facteurs d'ajustement INV2 et INV3b :

Grands Projets	Jalon INV2	Montant prévisionnel	Montant ajusté <i>(valeur 12/2025)</i>
Grands Projets dont le Montant Ajusté est défini à la signature du CRE			
Paris-CDG – Réhabilitation de la piste 2 (08L-26R)	T2 2028	100 M€	100 M€
Paris-CDG – Terminal 1 – Nouvelle frontière sous la voie Alpha 3	T4 2030	217 M€	217 M€
Paris-CDG – Terminal 2 – Nouvelle frontière arrivée au terminal 2E	T4 2030	129 M€	129 M€
Paris-CDG – Terminal 2 – Satellite à l'est – Phase 1 (AGEN)	T2 2030	346 M€	346 M€
Grands Projets dont le Montant Ajusté est à définir en cours de CRE			
Paris-CDG – Réhabilitation de la piste 3 (09L-27R)	T1 2034	46 M€	<i>Montant et date de valeur à définir</i>
Paris-CDG – Réhabilitation de la piste 4 (08R-26L)	T2 2031	46 M€	
Paris-CDG – Terminal 2 – Extension LISA et création du Train de correspondance est	T4 2033	1 269 M€	
Paris-CDG – Terminal 2 – Satellite à l'est – Phase 2	T4 2034	593 M€	
Paris-CDG – Terminal 2 – Hall intermodal – Phase 1	T4 2034	479 M€	
Paris-CDG – Terminal 2 – Nouvelles capacités et amélioration de la performance des infrastructures bagages	T3 2033	301 M€	
Paris-CDG – Terminal 3 – Densification et extension du bâtiment	T4 2030	391 M€	
Paris-Orly – Réhabilitation de la piste 3 (07/25)	T1 2033	40 M€	
Paris-Orly – Fusion des terminaux 1A et 1B en un processeur unique	T1 2033	136 M€	
Paris-Orly – Développement Ouest	T4 2034	712 M€	

Les montants ci-dessous s'entendent comme le coût global d'investissements des Grands Projets en euros décembre 2025 sur le périmètre régulé et non régulé sur toute la durée du projet.

Fiche n°1 – Réhabilitation de pistes aéronautiques

Contexte

Les pistes aéronautiques doivent faire l'objet d'un traitement régulier en matière de maintien du patrimoine compte tenu des enjeux sous-jacents en matière de sécurité des opérations et de capacités aéroportuaires.

Deux typologies de réhabilitation sont envisageables en fonction de l'état de vieillissement de la piste :

- une réhabilitation dite "légère", généralement tous les 8/10 ans, consistant à un remplacement de la couche de roulement ; ou
- une réhabilitation dite "lourde", généralement tous les 20/25 ans, consistant à une reprise complète de la piste y compris de la structure.

Ces opérations de réhabilitation des pistes peuvent s'accompagner d'opérations connexes comme le traitement de la vétusté des voies de circulation avion associées ou des opérations de mise en conformité comme la réfection du balisage notamment.

Objectifs contractuels

Les pistes aéronautiques concernées par une opération de réhabilitation sur le périmètre de Paris-Charles-de-Gaulle sont :

- Piste 2 (08L-26R) : réhabilitation lourde dont mise en conformité du profil (pentes) de la piste, mise à la cote des regards, réfection du balisage et réfection de certaines voies de circulation avion associées ;
- Piste 3 (09L-27R) : réhabilitation intégrant la réfection de la couche de roulement dans les zones les plus sollicitées et la réfection de certaines voies de circulation avion associées ;
- Piste 4 (08R-26L) : réhabilitation intégrant la mise en conformité du profil (pentes) de la piste et la mise à la cote des regards et réfection du balisage.

Les pistes aéronautiques concernées par une opération de réhabilitation sur le périmètre de Paris-Orly sont :

- Piste 3 (07/25) : réhabilitation intermédiaire de la piste (reprise de la couche de roulement en bande centrale de la piste), réfection de certaines voies de circulation avion associées et réfection du balisage.

Les projets de réhabilitation de piste devront intégrer les mises en conformité réglementaire ainsi que les aménagements nécessaires afin d'adapter les infrastructures au Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC).

Montant Ajusté pour le facteur d'ajustement INV3b (*en euros 12/2025*) :

- Piste 2 (08L-26R) à Paris-Charles-de-Gaulle : 100 M€.

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en euros 12/2025*)

- Piste 3 (09L-27R) à Paris-Charles-de-Gaulle : 46 M€ ;
- Piste 4 (08R-26L) à Paris-Charles-de-Gaulle : 46 M€ ;

- Piste 3 (07/25) à Paris-Orly : 40 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 :

- Piste 2 (08L-26R) à Paris-Charles-de-Gaulle : 2^{ème} trimestre 2028 ;
- Piste 3 (09L-27R) à Paris-Charles-de-Gaulle : 1^{er} trimestre 2034 ;
- Piste 4 (08R-26L) à Paris-Charles-de-Gaulle : 2^{ème} trimestre 2031 ;
- Piste 3 (07/25) à Paris-Orly : 1^{er} trimestre 2033.

Fiche n°2 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminal 1 – Nouvelle frontière sous la voie Alpha 3

Contexte

La croissance du trafic international attendue à Paris-Charles-de-Gaulle sur le périmètre non-*hub* nécessite la livraison de nouvelles capacités dès 2030, notamment au terminal 1. Ce dernier est aujourd'hui limité en capacité par les zones de contrôle aux frontières, qui constituent la principale ressource limitante de l'aérogare. Cette situation pourrait s'accentuer avec le déploiement de l'EES (Système Entrée Sortie Européen), avec un risque d'aggravation de la saturation actuelle au niveau de ces points de contrôle.

Objectifs contractuels

Le projet vise à résoudre les tensions actuellement rencontrées au niveau des zones de contrôle aux frontières du terminal 1, à renforcer le processus opérationnel aujourd'hui contraint par l'espace disponible (configuration de la zone en anneau au niveau du corps central), et à améliorer le parcours des passagers en situation de handicap conformément aux standards souhaités. Il contribue à une augmentation de la capacité du terminal de l'ordre de + 1,6 million de passagers internationaux.

Une nouvelle frontière sera construite sous la voie de circulation avions Alpha 3 afin de répondre au déficit de surfaces dans le bâtiment du corps central du terminal 1. Les aménagements prévus intégreront ainsi la création de 3 modules de zones de contrôles aux frontières (départs, arrivées, et mixte), sous la voie de circulation avions Alpha 3.

Afin d'améliorer la qualité des parcours des passagers en situation de handicap dans les tunnels satellites impactés par le projet (tunnels satellites 1, 3 et 7), ces parcours seront mis en conformité côté tunnels satellites : créations de tunnels parallèles aux tunnels satellites 1, 3 et 7 afin de pallier les rampes inclinées côté satellites. Ces circuits seront reliés aux circuits de débarquement par des ascenseurs.

Ce projet permettra de libérer des surfaces dans le corps central du terminal 1 créant l'opportunité de centraliser et mettre en conformité les lignes de contrôles sûreté des satellites Schengen 5, 6 et de convertir le satellite 4 en satellite Schengen.

Montant Ajusté pour le facteur d'ajustement INV3b (*en euros 12/2025*) : 217 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 4^{ème} trimestre 2030.

Fiche n°3 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminal 2E – Nouvelle frontière arrivée

Contexte

La zone de contrôle aux frontières du Terminal 2E connaît régulièrement des épisodes de saturation durant les périodes de pointe qui pourrait s'accroître avec le déploiement de l'EES (Système Entrée Sortie Européen).

Par ailleurs, la croissance du trafic international attendue sur le *hub* de Paris-Charles-de-Gaulle nécessite la livraison de nouvelles capacités en zones de contrôle aux frontières, identifiée aujourd'hui comme la ressource limitante du terminal. Ce besoin s'exprime dès 2030 notamment afin d'accompagner la livraison du nouveau satellite à l'Est sur les aires Agen et de l'extension des aires HOTEL.

Enfin, les surfaces de salons proposées actuellement aux compagnies aériennes du *Hub* sont insuffisantes face à la croissance du trafic attendue.

Objectifs contractuels

Le projet vise à résoudre les tensions actuellement rencontrées au niveau des zones de contrôle frontière du terminal T2E et à renforcer le processus opérationnel aujourd'hui contraint par l'espace disponible.

Un nouveau bâtiment R+4 de l'ordre de 18 500 m² sera construit à l'Est de l'isthme du terminal 2E. Il sera composé au niveau 1 d'une nouvelle zone de contrôle aux frontières dimensionnée de manière à traiter l'ensemble des flux de passagers internationaux arrivant depuis les satellites du terminal 2E. Les surfaces d'attente, le nombre d'aubettes de police et de SAS Parafes seront ainsi étendus par rapport à la frontière actuelle.

Les niveaux supérieurs seront dédiés à l'aménagement de salons pour les compagnies aériennes.

Montant Ajusté pour le facteur d'ajustement INV3b (*en euros 12/2025*) : 129 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 4^{ème} trimestre 2030.

Fiche n°4 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminal 2 – Satellite à l'est – Phase 1 (Agen)

Contexte

La croissance du trafic international attendue sur la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle nécessite de livrer de nouvelles capacités dès 2030.

Sur le périmètre du *hub*, les besoins en capacités à cet horizon, au-delà des enjeux de capacités aux frontières, concernent aussi bien des ressources primaires (postes avions au contact) que secondaires (portes d'embarquement et zone d'inspection filtrage).

Objectifs contractuels

Le projet consiste à construire un nouveau satellite d'embarquement sur les aires AGEN situées à l'est de la plateforme.

Les aires AGEN, opérées aujourd'hui au large, seront ainsi mise au contact grâce à cette nouvelle jetée reliée au reste du *hub* par une extension du métro interne en zone réservée LISA (cf. fiche n°5 « Extension LISA et création du Train de correspondance est »).

Le projet vise à augmenter l'offre en postes avions au contact et limiter ainsi la dégradation du taux de contact sur le périmètre du *hub* en attendant la livraison de la deuxième phase du satellite à l'est en fin de CRE (cf. fiche n°6 « Terminal 2 – Satellite à l'est Phase 2 »).

Il vise également à renforcer les ressources en zone d'inspection filtrage et portes d'embarquement.

Les aménagements comprennent la construction d'un nouveau bâtiment de l'ordre de 41 000 m² composé d'une jetée d'embarquement et d'un bâtiment nodal comprenant notamment les contrôles de sûreté, une zone de service et de commerces ainsi qu'un salon compagnie.

Montant Ajusté pour le facteur d'ajustement INV3b (*en euros 12/2025*) : 346 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 2^{ème} trimestre 2030.

Fiche n°5 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminal 2 – Extension LISA et création du Train de correspondance est

Contexte

La construction d'un nouveau satellite d'embarquement à l'est de Paris-Charles-de-Gaulle pour accompagner la croissance du trafic international nécessite d'adapter les connexions entre les différentes infrastructures du *hub* de manière à préserver le taux de contact et garantir la performance de la correspondance.

Objectifs contractuels

Pour les passagers origine / destination, le métro interne LISA existant sera étendu à partir du Hall M vers le futur satellite à l'Est. La connexion de la première phase du satellite à l'Est permettra ainsi de mettre au contact les aires AGEN jusqu'alors opérées au large.

Pour les passagers en correspondance, la construction d'un nouveau système de transport automatique intra-plateforme en Zone Réservée permettra de relier l'ensemble des satellites d'embarquement du *hub*, i.e. le terminal 2F, les halls K, L, M et le futur satellite à l'Est, tout en s'inscrivant dans la vision cible de développement de l'aéroport.

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en euros 12/2025*) : 1 269 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 4^{ème} trimestre 2033.

Fiche n°6 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminal 2 – Satellite à l'est Phase 2

Contexte

Après la livraison d'une première phase d'un nouveau satellite d'embarquement à l'Est, la construction de la deuxième phase est nécessaire en fin de CRE afin de répondre au besoin en postes avions gros porteurs au contact et accompagner ainsi la croissance attendue sur le périmètre du *hub*.

Objectifs contractuels

Le projet consiste à construire un nouveau satellite d'embarquement international à la place du terminal 2G qui sera détruit.

Ce satellite sera connecté à la première phase construite du satellite sur les aires AGEN grâce à un bâtiment de jonction situé au-dessus des voies routières. Ce satellite sera également relié aux autres infrastructures du *hub* grâce à l'extension du métro interne LISA et le train de correspondance.

Les aires avions du Terminal 2G seront reconfigurées de manière à pouvoir accueillir des avions gros porteurs.

L'ensemble de ces aménagements contribue à une augmentation de la capacité du terminal de l'ordre de + 5 millions de passagers internationaux.

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en euros 12/2025*) : 593 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 4^{ème} trimestre 2034.

Fiche n°7 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminal 2E – Hall intermodal Phase 1

Contexte

La croissance du trafic international sur le *hub* de Paris-Charles-de-Gaulle nécessite de livrer de nouvelles capacités en 2034. La construction de nouvelles capacités côté terminal est nécessaire pour accompagner la livraison des nouveaux postes avions gros porteurs de la deuxième phase du satellite à l'est.

Objectifs contractuels

Compte tenu des surfaces limitées au sein des infrastructures existantes du terminal 2E, le besoin en nouvelles ressources côté terminal nécessite la construction d'un nouveau bâtiment qui constituera la première phase du hall intermodal.

Ce futur bâtiment, positionné à l'ouest de l'isthme du terminal 2E, constituera une extension de la zone publique du terminal 2E dont les surfaces permettront d'accueillir des banques d'enregistrement, une zone de contrôle aux frontières pour les départs, une zone d'inspection filtrage. Dans le sens des arrivées, ce bâtiment comprendra également une salle de livraison bagages ainsi qu'une zone de contrôle aux frontières.

Ce projet contribue à une augmentation de la capacité du terminal de l'ordre de + 5 millions de passagers internationaux.

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en M€ 12/2025*) : 479 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 4^{ème} trimestre 2034.

Fiche n°8 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminaux 2E et 2F – Nouvelles capacités et amélioration de la performance des infrastructures bagages

Contexte

La croissance du trafic international sur le *hub* de Paris-Charles-de-Gaulle nécessite de livrer de nouvelles capacités en 2034.

L'augmentation du trafic en correspondance et l'étalement du *hub* compte tenu de la construction du nouveau satellite à l'est nécessite d'adapter les infrastructures bagages afin de garantir la performance de la correspondance à travers la construction de nouvelles capacités bagages et le renforcement de la robustesse des infrastructures actuelles.

Objectifs contractuels

Le projet consiste à améliorer la performance des infrastructures bagages permettant de connecter plus efficacement les différents modules de tri et rendre ainsi l'acheminement plus robuste et plus rapide.

Les capacités de traitement à moyen terme sur l'ensemble des trieurs TDS3 – TBS4 situés sous les halls L et M devront notamment être sécurisées dans une vision de développement tournée vers l'est dans laquelle ces infrastructures vont être de plus en plus sollicitées.

Les aménagements consistent ainsi à construire un nouveau stockeur bagages au sud du hall L, afin d'accroître les capacités de traitement de l'ensemble TDS3 – TBS4, et de nouvelles liaisons mécanisées entre les différents modules de tri (entre le Terminal 2F et le Hall L ainsi qu'entre le Hall L et le Hall M).

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en euros 12/2025*) : 301 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 3^{ème} trimestre 2033.

Fiche n°9 – Paris-Charles-de-Gaulle – Terminal 3 – Densification et extension du bâtiment

Contexte

La croissance du trafic attendue sur la plateforme de Paris-Charles-de-Gaulle conjuguée à l'immobilisation de capacités due à la réalisation de travaux dans les existants nécessite de livrer de nouvelles capacités à partir de 2030.

Les conditions d'exploitation du terminal 3 sont régulièrement ciblées par les compagnies aériennes dans la mesure où ce terminal dispose uniquement de capacités d'embarquement au large générant des coûts de navette pour les compagnies aériennes et une expérience à l'embarquement dégradée pour les passagers.

L'offre de services proposée au sein du terminal est par ailleurs considérée comme moins fournie par rapport aux autres terminaux de la plateforme.

Objectifs contractuels

Les aménagements au sein du Terminal 3 consistent à augmenter les capacités du terminal pour un volume de l'ordre de + 4 millions de passagers et en améliorer l'expérience client.

L'augmentation des capacités passe par une densification des ressources existantes aux départs (zone d'inspection filtrage notamment) et aux arrivées (salle de livraison bagages), ainsi que par la construction d'une jetée proposant de nouvelles portes d'embarquement, une nouvelle zone de services ainsi que de nouvelles capacités frontière au départ et à l'arrivée).

La nouvelle jetée d'embarquement au nord du terminal 3 permettra un embarquement en "faux contact" à partir des postes avions des aires QUEBEC. Au-delà de la réduction des coûts de bus pour les compagnies aériennes, l'expérience client sera ainsi améliorée en rapprochant le passager au plus près de l'avion et lui évitant ainsi un embarquement au large par bus.

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en euros 12/2025*) : 391 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 4^{ème} trimestre 2030.

Fiche n°10 – Paris-Orly – Orly 1 – Fusion des terminaux en un processeur unique

Contexte

La mise à niveau AVSEC (*Aviation Security*) des postes d'inspection filtrage (PIFs) nécessite l'installation de nouvelles lignes de PIFs plus dimensionnante générant des difficultés pour les espaces les plus contraints dont fait partie Orly 1.

Par ailleurs, l'encombrement de la zone publique et l'exiguïté du hall d'embarquement 1B sont régulièrement ciblés par les passagers pesant négativement sur l'expérience client au sein du terminal.

Objectifs contractuels

La construction d'un nouveau bâtiment entre les salles d'embarquement actuelles Orly 1A et 1B permettra de créer un processeur unique d'une capacité de l'ordre de 10 millions de passagers. Cette extension accueillera une zone d'inspection filtrage et un espace de services et de commerces.

Ces aménagements permettront de désencombrer la zone publique ainsi que les salles d'embarquement actuelles et de désaturer les espaces d'attentes. L'offre de sièges sera également augmentée. Ces aménagements viseront ainsi à améliorer l'expérience des passagers.

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en euros 12/2025*) : 136 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 1^{er} trimestre 2033.

Fiche n°11 – Paris-Orly – Orly 2 et 3 – Développement Ouest

Contexte

La croissance du trafic attendue sur la plateforme de Paris-Orly nécessite de livrer de nouvelles capacités de l'ordre de + 4 millions de passagers à horizon 2034.

La croissance du trafic s'annonce particulièrement dynamique sur les terminaux Orly 2 et Orly 3. Par ailleurs, le taux de contact sur ces terminaux affiche un niveau de performance dégradé à la pointe.

Par conséquent, les compagnies aériennes attendent que de nouvelles infrastructures puissent répondre aussi bien au besoin de capacité supplémentaire qu'à une amélioration du taux de contact.

Objectifs contractuels

Le projet nécessitera tout d'abord un réaménagement majeur de la partie *airside* ouest de la plateforme consistant à une restructuration des voies de circulation avions ainsi que les aires aéronautiques dans le but d'accueillir un nouveau satellite d'embarquement. Ce nouveau bâtiment permettra de mettre au contact en tout ou partie les postes avions des aires MIKE et NOVEMBRE reconfigurées. Ce projet consiste donc à une mise au contact d'aires existantes ne nécessitant pas de création de postes avions supplémentaires.

Cette nouvelle salle d'embarquement sera reliée aux terminaux par une passerelle piétonne (*skybridge*) permettant la circulation des passagers au-dessus des voies de circulation avions. Ce projet permettra ainsi d'améliorer significativement l'expérience client et l'efficacité opérationnelle des compagnies aériennes grâce à un traitement des vols au contact en remplacement des vols opérés actuellement au large.

Un « bâtiment pivot » joignant les terminaux Orly 2 et 3 sera par ailleurs amorcé durant la période du CRE permettant de réaménager à terme l'ensemble du parcours passager au sein de l'aérogare. Il comportera notamment une nouvelle zone de contrôle aux frontières.

Coût global d'investissement à titre indicatif (*en euros 12/2025*) : 712 M€.

Date de mise en service pour le facteur d'ajustement INV2 : 4^{ème} trimestre 2034.

Séquence d'investissements indicative des Grands Projets (DRP_i)

Le tableau ci-dessous présente la séquence des investissements des Grands Projets sur le périmètre régulé entre le 1^{er} janvier 2027 et 31 décembre 2034. Ces séquences sont utilisées dans le cadre de l'application des facteurs d'ajustements INV2 et INV3b (annexe 10). Il s'agit de la valeur DRP.

Dépenses prévisionnelles en millions d'euros 12/2025								
Année	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	1 ^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027	1 ^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028	1 ^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029	1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030	1 ^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031	1 ^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2032	1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2033	1 ^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034
Paris-CDG – Réhabilitation de la piste 2 (08L-26R)	96 M€	-	-	-	-	-	-	-
Paris-CDG – Terminal 1 – Nouvelle frontière sous la voie Alpha 3	32 M€	59 M€	45 M€	25 M€	-	-	-	-
Paris-CDG – Terminal 2 – Nouvelle frontière arrivée au terminal 2E	28 M€	27 M€	21 M€	7 M€	2 M€	-	-	-
Paris-CDG – Terminal 2 – Satellite à l'est – Phase 1 (AGEN)	82 M€	116 M€	38 M€	4 M€	-	-	-	-
Paris-CDG – Réhabilitation de la piste 3 (09L-27R)	-	-	-	-	-	-	46 M€	-
Paris-CDG – Réhabilitation de la piste 4 (08R-26L)	-	-	-	46 M€	-	-	-	-
Paris-CDG – Terminal 2 – Extension LISA et création du Train de correspondance est	190 M€	220 M€	193 M€	191 M€	232 M€	86 M€	9 M€	-
Paris-CDG – Terminal 2 – Satellite à l'est – Phase 2	-	-	9 M€	35 M€	138 M€	117 M€	106 M€	106 M€
Paris-CDG – Terminal 2 – Hall intermodal – Phase 1	4 M€	3 M€	20 M€	79 M€	79 M€	79 M€	79 M€	59 M€
Paris-CDG – Terminal 2 – Nouvelles	25 M€	56 M€	65 M€	74 M€	53 M€	23 M€	2 M€	2 M€

Dépenses prévisionnelles en millions d'euros 12/2025								
Année	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	1 ^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027	1 ^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028	1 ^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029	1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030	1 ^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031	1 ^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2032	1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2033	1 ^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034
capacités et amélioration de la performance des infrastructures bagages								
Paris-CDG – Terminal 3 – Densification et extension du bâtiment	85 M€	104 M€	89 M€	19 M€	-	-	-	-
Paris-Orly – Réhabilitation de la piste 3 (07/25)	-	-	-	-	6 M€	34 M€	-	-
Paris-Orly – Fusion des terminaux 1A et 1B en un processeur unique	3 M€	2 M€	6 M€	32 M€	26 M€	28 M€	3 M€	-
Paris-Orly – Développement Ouest	1 M€	12 M€	78 M€	113 M€	139 M€	94 M€	97 M€	105 M€

Partie B : Tableau de synthèse du programme d'investissements

Le tableau de synthèse ci-dessous liste l'ensemble des projets constituant le programme d'investissements sur la période 2027 – 2034 sur le périmètre régulé. Les montants en euros constants comprennent les dépenses de travaux ainsi que les frais sur projet immobilisables. Les montants, les descriptions et les taux de régulation figurent dans ce tableau à titre indicatif.

Les projets faisant l'objet d'une incitation en termes de délais et de coût au titre des facteurs d'ajustement INV2 et INV3b sont signalés par l'apposition « INV2 et INV3b ».

Projets	Montant régulé (en euros 12/2025)	Taux de régulation 2027-2034
Paris-Charles-de-Gaulle		
Réhabilitation de la piste 2 (08L-26R) – INV2 et INV3b	96 M€	100%
Réhabilitation de la piste 3 (09L-27R) – INV2 et INV3b	46 M€	100%
Réhabilitation de la piste 4 (08R-26L) – INV2 et INV3b	46 M€	100%
Terminal 1 – Nouvelle frontière sous la voie Alpha 3 – INV2 et INV3b	160 M€	84%
Terminal 1 – Adaptation du corps central <i>Densification du bâtiment central du terminal en ressources aéroportuaires pour accompagner la croissance des capacités apportées par la nouvelle frontière : ajout de positions finales de tri-bagages afin de renforcer les capacités d'enregistrement, augmentation des capacités en salles de livraison bagages et renforcement des liaisons verticales. Ces aménagements sont rendus possibles en partie grâce à la libération des surfaces occupées par la frontière actuelle au niveau 4 du terminal (livraison attendue à fin 2030).</i>	45 M€	84%
Terminal 1 – Refonte du process Schengen <i>Reconversion du satellite 4 en capacités d'embarquement Schengen, et centralisation des postes d'inspection filtrage des trois satellites Schengen (4, 5, 6) dans le bâtiment du corps central, au niveau des zones actuelles de contrôle aux frontières (libérées par la construction de la nouvelle frontière sous-terre). Les postes avions Schengen existants des satellites 5 et 6 seront reconfigurés pour optimiser les capacités Schengen (livraison attendue à 2031).</i>	28 M€	66%
Terminal 2AC – Refonte process PIF/PAF <i>Renforcement du process départs avec la refonte des zones d'inspection-filtrage et de contrôle aux frontières, à travers des libérations de surfaces et relogement de services associés. Restructuration et densification des deux frontières arrivées (T2A et T2C), avec extension et réaménagement des zones actuelles, permettant l'ajout d'aubettes, de PARAFE et de surfaces d'attente supplémentaires (livraison attendue en 2030).</i>	38 M€	53%
Terminal 2AC – Reconfiguration des aires Golf <i>Reconfiguration des aires Golf pour densifier les capacités en postes avions au large (livraison attendue en 2029).</i>	51 M€	100%
Terminal 2D – Adaptation des parcours <i>Réaménagement des parcours de correspondance entre le hub et le T2D, incluant notamment la mise en place de nouvelles liaisons verticales, de puits de correspondance et d'apport/emport passagers pour les navettes bus (livraison attendue en 2030).</i>	29 M€	84%
Terminal 2E – Nouvelle frontière arrivée au terminal 2E – INV2 et INV3b	85 M€	84%
Terminal 2E – Refonte parcours départ <i>Amélioration du parcours passagers dans le sens des départs : élargissement de la frontière, réagencement et renforcement de sa capacité, à travers le relogement de certains commerces et services permettant la libération d'espaces de manière à étendre la surface d'attente et améliorer la lisibilité du parcours en zone publique. Amélioration du schéma d'orientation au sein du Hall Public en libérant les circulations des fonctions non essentielles et en améliorant la lisibilité</i>	78 M€	84%

Projets	Montant régulé (en euros 12/2025)	Taux de régulation 2027-2034
<i>de la signalétique. Amélioration de la circulation à l'intérieur des darses d'enregistrement afin de fluidifier les espaces en zone publique (livraison étalée jusqu'en 2030).</i>		
Terminal 2E – Refonte parcours arrivée <i>Adaptation du parcours dans le sens des arrivées liée à l'ouverture de la nouvelle frontière en privilégiant le principe de marche en avant : réaménagement et densification de la salle de livraison bagages, déplacement de la douane et construction d'un nouveau hall arrivée. Réaménagement des esplanades niveaux arrivées afin de positionner les services routiers en cohérence avec la refonte des arrivées (livraison étalée jusqu'en 2031).</i>	96 M€	89%
Terminal 2E – Réaménagement de la gare CDG2 <i>Adaptation du niveau 4 du module d'échange de la gare CDG2 compte tenu de l'augmentation attendu des flux de voyageurs et de l'arrivée des nouveaux transports en commun dont le CDG Express et le métro Ligne 17 (livraison attendue en 2030).</i>	9 M€	84%
Terminal 2E – Satellite à l'est – Phase 1 (AGEN) – INV2 et INV3b	241 M€	81%
Terminal 2E – Satellite à l'est – Phase 2 – INV2 et INV3b	512 M€	86%
Terminal 2E – Hall intermodal – Phase 1 – INV2 et INV3b	402 M€	84%
Terminal 2EF – Extension LISA et Train de correspondance Est – INV2 et INV3b	1 122 M€	93%
Terminal 2EF – Adaptation et densification des parcours en correspondance <i>Aménagements visant à tirer le meilleur profit de l'arrivée du train de correspondance : développement de l'inspection filtrage unique (IFU) afin d'éviter aux passagers en correspondance et arrivant de l'espace Schengen et d'une dizaine de pays à l'international (dont les États-Unis et le Canada) de repasser les contrôles sûreté à Paris-Charles de Gaulle, au bénéfice de l'expérience client et de la maîtrise des dépenses de sûreté. Des aménagements seront par ailleurs nécessaires dans les salles d'embarquement existantes pour adapter les circuits de correspondance. Ces aménagements sont attendus à la livraison du train de correspondance fin 2033.</i> <i>Densification de la frontière correspondance entre le T2F et le Hall L du T2E dite du « module P » (livraison attendue en 2029)</i>	142 M€	52%
Terminal 2EF – Nouvelles capacités et amélioration de la performance des infrastructures bagages – INV2 et INV3b	299 M€	100%
Terminal 2EF – Autres aménagements capacités bagages <i>Installation de 4 déposes bagages de correspondance IFUBS (Inspection Filtrage Unique de Bagages en Soute) au sein du Terminal 2E afin d'éviter aux bagages concernés de repasser aux contrôles EDS.</i> <i>Extension des capacités de tri-bagages du T2E à travers la construction d'un nouveau trieur relié aux banques d'enregistrement du Hall Intermodal (livraison attendue au T4 2034).</i>	129 M€	100%
Terminal 3 – Densification et extension du bâtiment – INV2 et INV3b	297 M€	80%
Développement capacités côté piste <i>Extension des aires HOTEL au nord de la plateforme afin d'augmenter les capacités au large de la plateforme (livraison attendue en 2030).</i> <i>Construction d'une nouvelle route de service desservant les aires HOTEL étendues afin d'accompagner la croissance du trafic routier en zone réservée (livraison attendue en 2030).</i> <i>Conversion de postes avions moyens porteurs en postes gros porteurs au hall K et hall L. (livraison attendue en 2030).</i> <i>Extension des aires Québec au Nord du Terminal 3 (livraison attendue en 2032).</i>	317 M€	100%
Renforcement du CDGVAl <i>Augmentation de la capacité du train automatique en zone publique « CDGVAl » grâce à l'ajout de rames supplémentaires et des aménagements visant au renforcement des stations, des voies, ainsi que des installations électriques et de maintenance (livraison étalée jusqu'en 2034).</i>	117 M€	77%

Projets	Montant régulé (en euros 12/2025)	Taux de régulation 2027-2034
Autres aménagements en aérogare <i>Refonte complète de la toponymie (livraison attendue en 2027) et rénovation de salles d'embarquement (T2AC, T2EK, T2EM et T2F) afin d'améliorer l'expérience client pour les passagers (livraison étalée jusqu'en 2034).</i>	133 M€	85%
TOTAL Paris-Charles-de-Gaulle	4 519 M€	
Paris-Orly		
Réhabilitation de la piste 3 (07/25) – INV2 et INV3b	40 M€	100%
Réhabilitation de la piste 4 (06/24) <i>Fin de l'opération de réhabilitation de la piste 4 débutée en 2026 (livraison attendue en 2027).</i>	6 M€	100%
Orly 1 – Fusion Orly 1A et 1B en un processeur unique – INV ₂ et INV3b	101 M€	75%
Orly 2 et 3 – Développement Ouest – INV2 et INV3b	638 M€	90%
Orly 4 – Densification frontière Orly 4 <i>Restructuration et extension de la zone de contrôle aux frontières au départ afin d'en augmenter la capacité et à améliorer l'expérience client (livraison attendue en 2027).</i>	17 M€	84%
Orly 4 – Refonte portes E <i>Refonte des 4 portes d'embarquement et des zones d'assises de façon à augmenter la capacité d'embarquement de la zone. Rénovation, maintien d'un espace business et création d'une salle d'embarquement au large (livraison attendue en 2027).</i>	14 M€	84%
Parc de stationnement au sud <i>Construction d'un parc de stationnement au sud de la plateforme à destination des salariés et des passagers au sud de la plateforme desservant les terminaux par navette (livraison attendue en 2029).</i>	16 M€	100%
Autres aménagements en aérogare <i>Rénovation de salles d'embarquement afin d'améliorer l'expérience client pour les passagers.</i>	9 M€	84%
TOTAL Paris-Orly	841 M€	
Paris-Le Bourget		
Enveloppe globale <i>Finalisation du projet de refonte de l'esplanade de Paris-LBG, dans une configuration plus durable et en vue d'améliorer l'expérience client, en lien avec l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express en 2027 ; Projets de développement immobilier destinés à des hangars avions à des fins de stockage et/ou de maintenance, implantés côté piste au niveau de la « zone centrale » (qui fera l'objet d'un projet global de réhabilitation) et des emplacements actuels occupés par les essenciers au Sud de la zone centrale (rassemblement des trois essenciers actuels au sein d'un espace commun), ainsi qu'en zone dite frontière, à la place de l'actuel bâtiment 173.</i>	39 M€	83%
TOTAL Paris-Le Bourget	39 M€	
Multi-plateformes		
Maintien du patrimoine (hors pistes Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly) <i>Le programme de maintien du patrimoine doit permettre de maîtriser la croissance attendue des déficiences d'actifs projetées à horizon 2034 qui s'explique principalement par deux facteurs : (i) le vieillissement du patrimoine des plateformes parisiennes, exigeant des dépenses de maintien en état de fonctionnement de plus en plus élevées et de plus en plus fréquentes et (ii) l'accroissement significatif de la base d'actifs à maintenir sous l'effet d'un volume croissant d'investissements depuis le CRE 1 2006-2010.</i>	1 580 M€	90%

Projets	Montant régulé (en euros 12/2025)	Taux de régulation 2027-2034
Malgré des dépenses de maintien du patrimoine en constante augmentation depuis le CRE 1 2006-2010, la croissance des déficiences à traiter s'est accélérée au cours des dernières années, reflétant un vieillissement du patrimoine plus rapide que les actions de vétusté réalisées. Cette tendance devrait continuer à s'accélérer dans les prochaines années, nécessitant de renforcer les efforts historiques engagés afin de maintenir les plateformes parisiennes dans des conditions d'opérabilité satisfaisantes. Dans le cas contraire, les déficiences seront amenées à se multiplier, engendrant un risque d'immobiliser certaines infrastructures clés avec des conséquences opérationnelles au détriment des compagnies aériennes. Par ailleurs, le programme de maintien du patrimoine doit intégrer les aménagements nécessaires afin d'adapter les infrastructures les plus anciennes au changement climatique. Le programme de maintien du patrimoine est in fine composé d'opérations devant permettre de prévenir ou traiter l'ensemble des déficiences à venir entre 2027 et 2034, en visant un niveau de vétusté qui permette d'opérer les plateformes dans des conditions acceptables de sécurité et de robustesse. Cette enveloppe a été dimensionnée selon la méthodologie « TB Maestro », fondée sur des audits du patrimoine annuels, permettant de planifier les opérations de traitement de vétusté en fonction du niveau de criticité des déficiences : pistes avions pour 60 M€, rénovation du système de tri bagages du T2E pour 180 M€ et enveloppes par process (parcours passager pour 520 M€, airside pour 460 M€ et bagages pour 70 M€ notamment). Il en ressort une enveloppe d'investissements permettant de traiter les risques les plus critiques, et limitant ainsi la dégradation de l'indice de vétusté physique (IVP) du patrimoine. Cette proposition conduit à des dépenses annuelles cohérentes par rapport aux dépenses historiques en matière de maintien du patrimoine.		
Affaires de taille réduite dont évolutions réglementaires <i>Enveloppe d'investissements dédiée à des affaires de taille moins importante intégrant des projets d'évolutions réglementaires (livraison étalée jusqu'en 2034).</i>	115 M€	100%
Parcs de stationnement <i>Revalorisation de l'offre de parcs de stationnement véhicules P1, PEF et PR à Paris-CDG, et P2 et P4a à Paris-Orly : réaménagement des structures et des services, amélioration de l'organisation des places de stationnement et de la qualité de service, développement de l'électrification des places de stationnement avec l'installation de bornes de recharge (livraison étalée jusqu'en 2034).</i>	95 M€	100%
Production d'énergie et électrification des opérations <i>Accompagnement de la croissance de l'activité de la plateforme à travers un programme d'adaptation des moyens de production d'énergie et de gestion des eaux. Ce programme s'inscrit dans un contexte de fortes ambitions sur le volet environnemental (objectif « zéro émission nette » des activités au sol en 2035) nécessitant la décarbonation progressive des sources de production des énergies et de leurs usages. Il comprend notamment les opérations ci-dessous :</i> <i>(i) Renforcement global des capacités électriques des plateformes, pour accompagner la croissance de l'activité et le déploiement de l'électrification des usages ;</i> <i>(ii) Poursuite du déploiement de la géothermie à travers l'augmentation des capacités des deux centrales ;</i> <i>(iii) Transformation des sources et usages d'énergie pour assurer la décarbonation des accès et des opérations, incluant l'implantation des stations multi-énergies et de zones de recharge pour l'alimentation des avions au sol, des équipements de soutien au sol (GSE) et des autres véhicules utilisés.</i>	363 M€	100%
Immobilier <i>Enveloppe de 140 M€ en euros 2025 dédiée au développement immobilier comprenant la création de hangar de maintenance avion, un projet majeur de réhabilitation de la « Cargo City » au Sud-Ouest de la plateforme Paris-CDG : modernisation de certaines gares de fret existantes afin d'en améliorer la productivité, démolition de bâtiments les plus vétustes pour en construire de plus performants, développement d'une offre de transport en commun tenant compte des horaires d'activité ;</i> <i>Programme d'entretien des actifs immobiliers aéronautiques existants pour un montant de 35 M€, une enveloppe de 30 M€ dédiée à la remise en état de locaux dans le cadre de changement de locataire, une enveloppe de 30 M€ en euros 2025 dédiée à l'aménagement de parcelles dans le cadre de développement immobilier.</i>	234 M€	74%

Projets	Montant régulé <i>(en euros 12/2025)</i>	Taux de régulation 2027-2034
Systèmes d'informations <i>Accompagnement de la croissance de l'activité par, en plus d'un programme de maintien en conditions opérationnelles des équipements, un programme de développement des systèmes d'informations comprenant les projets suivants : projets d'enrichissement des outils aéroportuaires et de digitalisation, renforcement et augmentation de capacité des réseaux et infrastructures IT, renforcement des protections des systèmes d'information en matière de cybersécurité.</i>	248 M€	76%
Préparation du prochain CRE <i>Enveloppe d'investissements comprenant des dépenses de travaux et frais sur projets immobilisables visant à préparer le développement des plateformes à partir de 2035, ceci afin d'assurer une continuité dans le développement des plateformes et garantir "un départ lancé" pour la période post-CRE. Cette enveloppe comprendra notamment des études en vue de préparer la poursuite de développement de Paris-CDG identifiée à date vers le Nord de la plateforme.</i>	200 M€	87%
TOTAL multi-plateformes	2 835 M€	
TOTAL	8 234 M€	87%

Partie C : Modèle de cahier de charges portant sur la mission d'expertise de la proposition de Montant Ajusté des Grands Projets faisant l'objet du facteur d'ajustement INV3b

1. Contexte de la mission

Le programme d'investissements d'Aéroports de Paris prévu dans le cadre du contrat de régulation économique 2027 – 2034 ("CRE") conclu avec l'Etat s'élève à un montant de 8,2 Md€ sur le périmètre régulé.

Ce contrat est accessible sur le site internet d'Aéroports de Paris (<https://www.parisaeroport.fr/groupe/finances/rerelations-investisseurs/regulation>).

Les Grands Projets, au sens du II.1.2 du CRE, font l'objet d'une incitation à la maîtrise des coûts à travers un facteur d'ajustement spécifique dénommé INV3b.

Pour l'application de ce facteur d'ajustement, Aéroports de Paris doit notamment notifier au ministre chargé de l'Aviation civile une proposition de Montant ajusté du Grand Projet tel que défini au A du II.1.2 du CRE et qui comprend l'ensemble des dépenses hors taxes, constatées et estimées, directement attribuables à la mise en état de marche de l'immobilisation en vue de l'utilisation prévue par Aéroports de Paris, selon les normes comptables françaises, c'est-à-dire :

- les dépenses de travaux ;
- la quote-part productive du coût des salariés qui participent directement à la construction de l'actif et à sa mise en service ;
- les frais d'ingénierie pour la conception, la production et la mise en service de l'actif, y compris les missions réglementaires et administratives ;
- les sommes à valoir pour risques, des aléas et des modifications.

L'objet du présent cahier des charges est ainsi de permettre à Aéroports de Paris de s'appuyer sur l'expertise d'un auditeur indépendant pour la détermination du Montant Ajusté du Grand Projet prévu dans le CRE.

2. Objet et contenu de la mission

L'auditeur indépendant réalise, pendant l'exécution du contrat de régulation économique, une expertise du Montant Ajusté proposé par Aéroports de Paris de l'un ou plusieurs des Grands Projets.

Cette expertise est fondée sur une méthodologie à proposer par l'auditeur qui doit s'appuyer sur un corpus normatif reconnu appliqué au cadre réglementaire de réalisation des projets en France.

Les Grands projets concernés sont les suivants :

Pour la plateforme Paris-Charles-de-Gaulle :

- Réhabilitation de la piste 3 (09L-27R) ;
- Réhabilitation de la piste 4 (08R-26L) ;
- Terminal 2 – Extension LISA et création du Train de correspondance Est ;
- Terminal 2 – Satellite à l'Est – Phase 2 ;
- Terminal 2 – Hall intermodal – Phase 1 ;
- Terminal 2 – Nouvelles capacités et amélioration de la performance des infrastructures bagages ;
- Terminal 3 – Densification et extension du bâtiment ;

Pour la plateforme Paris-Orly :

- Réhabilitation de la piste 3 (07/25) ;
- Fusion des terminaux Orly 1A et 1B en un processeur unique ;
- Développement Ouest.

Dans le cadre du présent cahier des charges, l'auditeur :

- (i) Se prononce sur la sincérité de la proposition de Montant Ajusté proposé par Aéroports de Paris au regard (i) des études réalisées par Aéroports de Paris à la date de réalisation de l'expertise et (ii) de références de coûts unitaires ainsi que (iii) des règles de l'art en matière d'évaluation du coût d'un projet d'infrastructure.

La sincérité de la proposition de Montant Ajusté est appréciée en analysant la méthodologie d'élaboration du chiffrage, sur les éléments suivants :

- a. Explicitation du chiffrage : base d'estimation définissant notamment le périmètre du projet, les méthodes de chiffrage employées, les hypothèses retenues, les exclusions du chiffrage et les quantités ;
 - b. Réconciliation documentaire entre le Montant Ajusté et les pièces du dossier ;
 - c. Niveau de précision du chiffrage conforme au stade d'avancement des études ;
 - d. Justification de la provision pour aléas par une analyse de risques et contingence ;
 - e. Prise en compte du calendrier de réalisation de l'opération.
- (ii) Indique si le Montant Ajusté proposé par Aéroports de Paris est comprise dans l'intervalle de précision de +/- 15% avec un niveau de confiance conventionnellement fixé à ~ 80% (P10 – P90, signifiant qu'il existe une probabilité de 10% d'être en dessous de l'intervalle de précision et une probabilité de 10% d'être au-dessus). Pour cela, l'auditeur demande à Aéroports de Paris toute information nécessaire permettant d'affiner la précision de l'expertise ;
 - (iii) Dans le cas où l'auditeur estimerait ne pas être en mesure de confirmer la sincérité du Montant Ajusté ou de confirmer que l'incertitude associée au Montant Ajusté proposé par Aéroports de Paris est bien comprise dans un intervalle de précision de +/- 15%, l'auditeur évalue la sincérité et la précision de la Proposition modifiée d'Aéroports de Paris, telle que définie au C. du II.1.2 du CRE.

Pour les projets comportant en tout ou partie des marchés signés ou notifiés, Aéroports de Paris fournira à l'expert le montant des marchés concernés et ses pièces principales. Les montants de ces marchés sont à intégrer à l'euro l'euro dans l'analyse de l'auditeur pour les lots/portions du projet objet du marché et ne feront pas l'objet d'une expertise.

Pour toutes les parties du projet ne faisant pas l'objet d'un marché signé ou notifié, l'auditeur devra confirmer que le niveau d'avancement des études est *a minima* celui d'un avant-projet détaillé, pour au moins 90% du montant du projet hors sommes à valoir et frais sur projet immobilisables.

3. Mission de contre-chiffrage

Dans le cas où l'auditeur estimerait ne pas être en mesure de confirmer la sincérité de la Proposition modifiée d'Aéroports de Paris ou de confirmer que l'incertitude associée à la Proposition modifiée d'Aéroports de Paris est bien comprise dans un intervalle de précision de +/- 15%, l'auditeur retenu pour les missions prévues au 2. ci-dessus ou tout autre auditeur retenu dans les mêmes conditions

que le précédent, se voit confier une mission de contre-chiffrage consistant à définir une estimation du Grand Projet.

Cette estimation sera réalisée à partir de l'ensemble des éléments et documents fournis par Aéroports de Paris pour justifier le chiffrage de la Proposition Modifiée. L'auditeur pourra demander à Aéroports de Paris tout complément d'information qu'il estime nécessaire pour réaliser sa mission.

L'auditeur devra justifier les écarts éventuels de son estimation du Grand Projet par rapport à la Proposition modifiée, appuyé par des éléments des comparaisons.

4. Données d'entrée et informations transmises à l'auditeur

Les informations permettant de réaliser l'expertise sont collectées par Aéroports de Paris et mises à disposition dans une *dataroom* virtuelle à laquelle l'auditeur, la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ainsi que l'Autorité de régulation des transports ont accès.

La *dataroom* comporte *a minima* :

- synthèse du programme - présentation générale du projet et de ses enjeux ;
- présentation du planning (phases d'études, phase de lancement des marchés) ;
- notes techniques accompagnées de plans précisant les périmètres physiques et techniques des montants estimés dans les tableaux financiers ;
- méthode d'évaluation financière utilisée par le MOE dans une note explicative dédiée permettant d'évaluer si les estimations ont été faites par ratio ou relativement à des projets comparables, en précisant les contraintes prises en compte (en site occupé, phasage, etc.) et ainsi mieux comprendre le chiffrage ;
- tableaux financiers détaillés pour faire une analyse en cohérence avec le programme technique ;
- tableaux des surfaces ;
- le montant des marchés notifiés au moment de la saisine du ministre en charge de l'aviation civile ;
- hypothèses de prix unitaires et des quantités estimées, en isolant le cas échéant, les sous-opérations faisant l'objet d'approches différenciées ;
- la justification des éventuels prix forfaitaires pris en compte ;
- le cas échéant, la Proposition modifiée d'Aéroports de Paris.

En complément, des rencontres avec les équipes internes d'Aéroports de Paris pourront être organisées.

Au cours de la mission, et au vu des premières analyses et conclusions de l'auditeur, Aéroports de Paris peut modifier sa proposition de Montant Ajusté. Elle en informe l'auditeur sans délai.

Aéroports de Paris s'engage à mettre en œuvre toutes les diligences pour permettre à cette mission de se dérouler efficacement notamment en communiquant toute information utile.

5. Livrables

Les livrables remis par l'auditeur à Aéroports de Paris se présenteront de la manière suivante :

- Note de présentation des conclusions (format Word) ;
- Résultats détaillés, sous forme de présentation PowerPoint :

- Synthèse exécutive et conclusions ;
- Revue de la méthodologie d'Aéroports de Paris ;
- Revue des hypothèses techniques et économiques ;
- Revue des résultats – selon un format à valider :
 - Avis sur la robustesse de la méthodologie employée par Aéroports de Paris permettant d'apprécier la sincérité du chiffrage proposé ;
 - Avis sur la précision du coût à terminaison du Grand Projet, associée au Montant Ajusté proposé par Aéroports de Paris, dans l'intervalle de précision de +/- 15% avec un niveau de confiance conventionnellement fixé à ~ 80% (P10 – P90).

Dans l'hypothèse du (iii) du 2. du présent cahier des charges, les livrables mentionnés ci-dessus sont modifiés par l'auditeur pour tenir compte le cas échéant d'une Proposition modifiée transmise par ADP telle que définie au C. du II.1.2 du CRE.

6. Conditions de réalisation des prestations

6.1. Précisions générales

L'auditeur exercera sa mission en toute indépendance conformément aux règles applicables à sa profession.

Le prestataire ne doit pas être partie prenante des projets de construction qu'il a déjà évalués ou qu'il est en train d'évaluer.

6.2. Réalisation de la mission

La mission est menée par l'auditeur, sur la base des éléments et informations transmises par Aéroports de Paris mentionnées au 4. du présent cahier des charges, sous la supervision de la DGAC qui sera consultée en tant que de besoin pour les besoins de l'expertise et des observations éventuelles de l'Autorité de régulation des transports.

6.3. Durée de la mission

Les missions prévues au (i) et (ii) du 2. du présent cahier des charges seront réalisées sur une durée de 30 jours à compter du jour où l'auditeur est sollicité selon le calendrier indicatif ci-dessous. Les jalons suivants devront être obligatoirement prévus au cours de la mission :

- Réunion de cadrage et collecte des informations, validation de la méthodologie/approche proposée par l'expert ;
- Rapport provisoire ;
- Remise et restitution du rapport d'audit définitif ;
- Le cas échéant, échanges complémentaires pour rechercher la convergence sur la plage de précision autour du Montant Ajusté Aéroports de Paris ; nouveau livrable version finale et restitution finale tenant compte des échanges complémentaires.

La mission prévue au (iii) du 2. du présent cahier des charges sera réalisée sur une durée de 30 jours à compter de la transmission à Aéroports de Paris des livrables prévus au 5. de ce même cahier des charges.

ANNEXE 3

Définitions, objectifs et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service

INDICATEURS DE DISPONIBILITE hors SAT (A1 à A8)

1. Champ couvert par les indicateurs de disponibilité des équipements

1.1 Electromécaniques (DEE) - A1

Les différents types d'équipements électromécaniques sont les suivants :

- Les ascenseurs situés sur le parcours passagers, y compris les plateformes pour personnes en situation de handicap ;
- Les monte-charges constituant un élément du parcours du passager ou de son bagage ;
- Les tapis et trottoirs roulants ;
- Les escaliers mécaniques.

Les équipements concernés sont ceux des aéroports destinées aux passagers des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Pour des raisons d'homogénéité de traitement, les équipements électromécaniques de la gare SNCF de Roissy-Charles de Gaulle et de la gare TGV, les ascenseurs du Module d'Echanges à Paris-Charles de Gaulle et les ascenseurs et escaliers mécaniques des gares d'Orlyval à Orly 4 et Orly 1/2 et de CDGVal à CDG ne sont pas pris en compte dans le périmètre.

La liste globale des équipements définis des points a. à g. et retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance de 30 jours), est établie et archivée chaque mois. Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de Vérification en Service Régulier de trois mois suivant leur mise en service.

a. Tapis de livraison bagages (DTB) - A2

Les tapis de livraison bagages concernés sont ceux qui sont mis à disposition pour les passagers à l'arrivée, sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

b. Passerelles télescopiques (DPT) - A3

Les équipements concernés sont les passerelles télescopiques des aéroports destinées aux passagers des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

c. Fourniture électrique 400Hz (D4H) - A4

Les équipements concernés sont l'ensemble des équipements de fourniture électrique 400Hz et 50 Hz mis à disposition sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

d. Mires de guidage (DMG) - A5

Les équipements concernés sont les mires de guidage mises à disposition sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

e. PCA (DCA) - A6

Les équipements concernés sont les postes de conditionnement d'air (PCA) mis à disposition sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

f. Bornes automatiques d'enregistrement en utilisation partagée (DCU) - A7

L'ensemble des bornes libre-service en *common use*.

Les équipements concernés sont ceux des aérogares destinées aux passagers des plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Ces équipements sont destinés à réaliser le process d'enregistrement en *two step* au sein des terminaux.

g. Déposes bagages automatiques (DBA) - A8

L'ensemble des déposes bagages automatiques sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. Ces équipements sont destinés à réaliser le process d'enregistrement en *two step* au sein des terminaux.

2. Modalité de mesure pour le calcul des indicateurs de disponibilité des équipements

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif de fonctionnement pondéré et le temps théorique de fonctionnement pondéré. Ces mesures de temps prennent en compte avec une pondération double les heures qualifiées d'heures de pointe. Ces heures de pointe, propres à chaque terminal, sont définies dans le tableau ci-dessous ; leur identification, telle qu'applicable au 1^{er} juillet 2027, figure ci-après. En cas d'évolution significative, au cours du contrat de régulation économique, de la structure de trafic d'un terminal, ou en cas d'ouverture d'un nouveau terminal, l'identification des heures de pointe peut être modifiée sur proposition d'Aéroports de Paris, après accord des membres des commissions consultatives économiques et du ministre chargé de l'Aviation civile. Le silence du ministre chargé de l'Aviation civile un mois après la demande d'Aéroports de Paris vaut acceptation.

Temps théorique de fonctionnement pondéré :

Le temps théorique de fonctionnement pondéré des équipements est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 19 heures (4h/23h) pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, au sein de laquelle des créneaux horaires de pointes sont pondérés par un coefficient 2 ; voir tableau ci-dessous.

Temps effectif de fonctionnement pondéré :

Le temps effectif de fonctionnement pondéré des équipements est égal au temps théorique de fonctionnement pondéré, minoré des temps d'arrêt suivants, où un temps d'arrêt (ou la partie du temps d'arrêt) en horaire de pointe est pondéré par un coefficient 2 et pour lesquels la responsabilité d'Aéroports de Paris est engagée :

- Les temps d'arrêt (état de panne) liés à toute défaillance primaire (cause intrinsèque) de l'équipement,
- Les temps d'arrêt programmés pour maintenance préventive,

- Les temps d'arrêt pour des travaux n'ayant pas fait l'objet d'une programmation d'au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai.

Concernant les indicateurs A7 et A8, les autres causes pouvant rendre inopérants les bornes automatiques d'enregistrement ou les déposes bagages automatiques sont exclues du calcul, et notamment, s'agissant des bornes automatiques d'enregistrement, les temps d'arrêt causés par une défaillance de DCS de la compagnie aérienne utilisatrice et s'agissant des déposes bagages automatiques, les temps d'arrêt causés par une défaillance de la banque d'enregistrement.

Les indicateurs sont présentés deux fois, avec une vision "standard", couvrant l'ensemble de la période étudiée et une vision "jours rouges", qui se focalise sur les jours de pointe de trafic. On considère une journée rouge lorsque le nombre de passagers accueillis à l'arrivée et au départ est supérieur à 200 000 passagers à Paris-Charles de Gaulle et à 100 000 passagers à Paris-Orly.

3. Définition des indicateurs de disponibilité des équipements

$$\text{Disponibilité} = \text{Nb équipements} \times \frac{(\sum Tft_{4h-23h} + \sum Tft_{\text{Pondérée}}) - (\sum Ta_{4h-23h} + \sum Ta_{\text{Pondérée}})}{(\sum Tft_{4h-23h} + \sum Tft_{\text{Pondérée}})}$$

Avec :

Tft_{4h-23h} = Temps de fonctionnement Théorique Plage 4h – 23h

$Tft_{\text{Pondérée}}$ = Temps de fonctionnement Théorique Plage Pondérée

Ta_{4h-23h} = Temps d'arrêts sur plage 4h – 23h

$Ta_{\text{Pondérée}}$ = Temps d'arrêts sur plage Pondérée

Le temps d'arrêt est mesuré avec une précision d'une minute.

La valeur utile pour la période tarifaire "n" est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année "n-2" au 30 juin de l'année "n-1".

4. Unité de fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés en heure et centième d'heure pour la maintenance corrective et en heure et dixième d'heure pour la maintenance préventive. L'indice de disponibilité est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement et agrégée par regroupement de terminaux, tel que défini ci-après dans les éléments de calcul du facteur QDS.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

6. Heures de pointe

Les créneaux horaires suivants (heures locales) sont associés, à compter du 1^{er} juillet 2027, à une pondération par un coefficient 2 :

Terminal	Heures de pointe
CDG – Terminal 1	6h-15h
CDG – Terminal 3	7h-13h
CDG – Terminal 2A/C	6h-14h
CDG – Terminal 2B/D	8h-11h et 17h-21h
CDG – Terminal 2E	5h-15h
CDG – Terminal 2F	5h-9h, 10h-16h et 18h-21h
CDG – Terminal 2G	6h-9h, 10h-16h et 18h-21h
ORY1	4h-9h, 11h-17h et 20h-23h
ORY2/3	4h-9h, 11h-17h et 20h-23h
ORY4	5h-9h et 10h-13h

INDICATEURS DE DISPONIBILITE DES SYSTEMES AUTOMATIQUES DE TRANSPORT A9 (SAT)

1. Champ couvert par l'indicateur de disponibilité des systèmes automatiques de transport

La disponibilité du service des systèmes automatisés de transport des voyageurs (SAT), pour chacune des lignes, CDGVAL et LISA, située à Paris-Charles de Gaulle.

2. Modalité de mesure pour le calcul de l'indicateur de disponibilité des systèmes automatiques de transport

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif de fonctionnement pondéré et le temps théorique de fonctionnement pondéré. Ces mesures de temps prennent en compte avec une pondération de 2 les heures qualifiées d'heures de pointe. Ces heures de pointe, sont celles figurant dans le tableau ci-dessous ; leur identification, telle qu'applicable au 1^{er} juillet 2027, figure ci-après. En cas d'évolution significative, au cours du contrat de régulation économique, de la structure de trafic, ou en cas de prolongement d'une ligne ou de la mise en service d'une nouvelle ligne, l'identification des heures de pointe peut être modifiée sur proposition d'Aéroports de Paris, après accord des membres des commissions consultatives économiques et du ministre chargé de l'Aviation civile. Le silence du ministre chargé de l'Aviation civile un mois après la demande d'Aéroports de Paris vaut acceptation.

Temps théorique de fonctionnement :

Le temps théorique de fonctionnement est calculé à partir d'une amplitude horaire fixe de 0h à 24h, sur la base d'une durée d'exploitation nominale, qui peut être prolongée en cas de nécessité opérationnelle.

Temps effectif de fonctionnement :

Le temps effectif de fonctionnement est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt, pour lesquels la responsabilité d'Aéroports de Paris est engagée, suivants :

- Les temps d'arrêt (état de panne) liés à toute défaillance primaire (cause intrinsèque) des équipements des systèmes automatisés de transport des voyageurs,
- Les temps d'arrêt pour des travaux n'ayant pas fait l'objet d'une programmation d'au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai.

3. Définition de l'indicateur de disponibilité des systèmes automatiques de transport

$$= \frac{\text{Temps d'exploitation de référence} - \sum \left[\text{Temps d'indisponibilité mesuré} \times \left(1 - \left(\left(\frac{VR}{VN} \right) \times \left(\frac{CR}{CN} \right) \times \left(\frac{FRR}{FNN} \right) \right) \times h \right]}{\text{Temps d'exploitation de référence}}$$

Avec :

- VR/VN = nombre de voitures en mode dégradé/nominal
- CR/CN = nombre de dessertes inter-station en mode dégradé/mode nominal
- FRR/FRN = nombre de départs du terminus en mode dégradé/mode nominal
- h = pondération des heures de pointe

Le temps d'arrêt est mesuré avec une précision d'une minute.

La valeur utile pour la période tarifaire "n" est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année "n-2" au 30 juin de l'année "n-1".

4. Unité de fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés en heures et minutes. L'indice de disponibilité est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement pour chacune des lignes CDGVAL et LISA.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

6. Heures de pointe

Les créneaux horaires suivants (heures locales) sont associés, à compter du 1^{er} juillet 2027, à une pondération par un coefficient 2 :

Terminal	Heures de pointe
LISA	6h-15h
CDGVAL	7h-15h

INDICATEUR DE DISPONIBILITE DES POSTES AVIONS A10 (DPS)

1. Champ couvert par l'indicateur de disponibilité des postes avions

Le périmètre couvre : les postes de stationnement avions, au contact, utilisables pour un traitement commercial, hors aires privatives.

Les plateformes concernées sont celles de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

2. Modalité de mesure pour le calcul de l'indicateur de disponibilité des postes avions

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif d'ouverture et le temps théorique d'ouverture.

Temps théorique d'ouverture :

Le temps théorique d'ouverture d'un poste de stationnement est calculé, pour chaque terminal ou catégorie d'aires, à partir d'une amplitude horaire de 19 heures (4h/23h) pour Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Temps effectif d'ouverture :

Le temps effectif d'ouverture d'un poste de stationnement est égal au temps théorique d'ouverture, minoré des temps d'arrêts suivants :

- Les temps d'arrêt liés à des défauts d'intégrité de la surface du poste ;
- Les temps d'arrêt liés à des défauts ou insuffisances d'éclairage ;
- Les temps d'arrêt liés à l'absence ou l'illisibilité du marquage au sol ;
- Les temps d'arrêt liés au caractère inopérant du système d'avitaillement par oléo-réseau ;
- Les temps d'arrêt liés à la défaillance des équipements nécessaires à la sécurité sur l'aire de stationnement ;
- Les temps d'arrêt liés à des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès au poste de stationnement, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai ;
- Les temps d'arrêt liés à des facteurs externes, notamment la présence de contaminants (carburants, produits hivernaux, neige, glace...) pour une cause imputable à Aéroports de Paris ou son sous-traitant ;

Sont exclus des temps de fermeture :

- Les temps d'arrêt liés à la mauvaise exploitation par un tiers, la malveillance, le vandalisme ;
- Les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants ;
- Les indisponibilités liées à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient pas la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;
- Les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- Les indisponibilités liées aux procédures juridiques et aux assurances ;
- Les indisponibilités exigées par des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès au poste de stationnement et du poste lui-même, sous réserve que ces travaux aient fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance, et à condition que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai. Dans ce

cas, la disponibilité de l'équipement est comptabilisée à 100% durant toute la phase des travaux planifiés, jusqu'à la date prévue initialement de fin des travaux.

Les temps de fermeture sont calculés, pour chaque poste de stationnement, par la durée entre l'heure de fermeture signalée du poste de stationnement et l'heure de sa remise en exploitation.

3. Définition de l'indicateur de disponibilité des postes avions

$$DPS = 1 - \left(\sum_{\text{Période annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste des postes}} TA(e) \right] \right)$$

Avec :

$TA(e)$ = temps d'indisponibilité du poste de stationnement "e"

La valeur DPS utile pour la période tarifaire "n" est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année "n-2" au 30 juin de l'année "n-1".

4. Unité de fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés en minutes. L'indice de disponibilité est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement et agrégée par regroupement de terminaux, tel que défini ci-après dans les éléments de calcul du facteur QDS.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

INDICATEUR DE TEMPS DE TRAITEMENT DES BAGAGES AU DEPART A11 (TRI)

1. Champ couvert par l'indicateur de temps de traitement des bagages au départ :

Les trieurs bagages des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, dont la liste précise sera élaborée en cours de contrat, durant la période de collecte des données.

2. Modalité de mesure pour le calcul de l'indicateur de temps de traitement des bagages au départ :

L'indicateur de qualité de temps de traitement des bagages mesure le délai de traitement des bagages au départ par rapport à une durée de référence dans les systèmes de tri mécanisés, dont le fonctionnement, le pilotage et la maintenance sont sous la responsabilité d'Aéroports de Paris.

La mesure des durées de référence sera partagée en 2028, sur la base des données collectées en 2027. Ces données feront l'objet d'un suivi et d'un *reporting* durant les trois premières années du présent contrat et ne seront soumise à une incitation financière qu'à partir de la quatrième année du présent contrat.

3. Définition de l'indicateur de temps de traitement des bagages au départ :

Traitement des bagages au départ_[Type de parcours]

$$= \frac{\text{Nombre de parcours bagages dont le temps de cheminement} \leq \text{Durée de référence}_{[\text{Type de parcours}]}}{\text{Nombre de parcours total}_{[\text{Type de parcours}]}}$$

Un type de parcours est un cheminement possible des bagages au sein d'un trieur depuis une zone d'injection donnée à une zone d'éjection donnée, au sein d'une installation de tri bagages, exclusion faite du temps passé en stockeur à bagages. Plusieurs cheminements sont possibles pour une même installation de tri bagages.

L'indicateur est calculé, pour chaque type de parcours, puis est agrégé par :

- Installation,
- Plateforme,
- Regroupement de plateformes.

La durée de cheminement correspond au délai entre le passage du bagage à son premier point d'identification et son arrivée à son dernier point d'identification.

Le calcul exclut les traitements en anomalie, et notamment les bagages sans vol d'emport connu ou non embarquables, ou sans trace d'éjection.

4. Unité de fréquence de mesure

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation mensuelle et par plateforme.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

INDICATEURS DE SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA FACILITE DES CORRESPONDANCES AVEC D'AUTRES VOLS A12 (SFC) ET SATISFACTION D'ENSEMBLE AU DEPART A13 (SGD)**1. Champ couvert par les indicateurs :**

- Les espaces des aéroports destinés aux passagers et au public
- Les plateformes concernées sont celles de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly

2. Modalité de mesure pour le calcul des indicateurs

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, selon une méthodologie proposée par l'ACI, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en 10 langues.

Les enquêtes sont réalisées auprès des passagers au départ interrogés en salle d'embarquement, en mode auto-administré sur tablettes.

L'échantillon porte à minima sur 5 000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plateformes.

Pour chaque vol le nombre de questionnaires collectés est inférieur à 10 questionnaires.

La question posée est la suivante : "En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chaque composante du service :

- ... Facilité des correspondances avec d'autres vols ?".
- ... Satisfaction d'ensemble pour cet aéroport ?".

Les réponses possibles sont les suivantes : "Mauvais (1) – Passable (2) – Bon (3) – Très Bon (4) – Excellent (5) – (Pas utilisé / non concerné)".

Les enquêtes sont réalisées par un institut de sondage mandaté par Aéroports de Paris.

3. Définition de l'indicateur

La valeur des indicateurs de satisfaction est fournie par l'ACI. Les formules qui permettent de la calculer sont détaillées ci-après :

Pour un périmètre (plateforme) et pour une période (trimestre, année) donnés :

$$SFC \text{ ou } SGD = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n}$$

où:

i = 1, ..., n passagers interrogés ayant répondu à la question posée sur la facilité des correspondances avec d'autres vols (les "sans opinion" sont exclus de ce calcul), pour un périmètre et une période donnée.

x_i est la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée (valeurs comprises entre 1 et 5).

La formule ci-dessus s'applique à tout regroupement temporel (trimestre, année) ou spatial (plateforme), c'est-à-dire que l'indicateur est recalculé à partir des données individuelles. Aucune moyenne de moyenne n'est appliquée.

La valeur utile pour la période tarifaire "n" est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année "n-2" au 30 juin de l'année "n-1".

4. Unité de fréquence de mesure

Les indicateurs sont mesurés en note moyenne sur 5, arrondie au centième près.
La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation trimestrielle et par plateforme.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

INDICATEUR DE TAUX DE CONSOMMATION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES C1 (ENR)

1. Champ couvert par l'indicateur de consommation d'énergies renouvelables :

- La consommation d'électricité renouvelable dans les bâtiments pour lesquels le fournisseur d'électricité est Aéroports de Paris, quel que soit le type d'occupant, interne ou tiers,
- La consommation de chaleur renouvelable dans les bâtiments pour lesquels le fournisseur de chaleur est Aéroports de Paris, quel que soit le type d'occupant, interne ou tiers,
- Les plateformes concernées sont celles de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget

2. Modalité de mesure pour le calcul de l'indicateur de consommation d'énergies renouvelables :

L'indicateur est le rapport entre la quantité d'énergie (électricité ou chaleur) renouvelable consommée et la quantité totale d'énergie (électricité ou chaleur) consommée.

Les énergies renouvelables peuvent être produites en propre, via des modes de production qui peuvent être amenés à évoluer en cours de contrat, ou bien achetées via des certificats de garantie d'origine.

3. Définition de l'indicateur de consommation d'énergies renouvelables

$$\text{Taux de consommation d'ENR} = \frac{\sum ENR}{EN0}$$

Avec :

ENR = énergie électrique ou de chaleur renouvelable consommée dans les bâtiments pour lesquels Aéroports de Paris est le fournisseur de l'énergie concernée, produite en propre ou achetée via des garanties d'origine ;

EN0 = énergie totale électrique ou de chaleur consommée dans les bâtiments pour lesquels Aéroports de Paris est le fournisseur de l'énergie concernée.

4. Unité de fréquence de mesure

Les consommations d'énergie électrique ou de chaleur sont mesurées en Gigawatt-heure (GWh), arrondie au centième près, le taux de consommation d'ENR est exprimé en pourcentage.

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation mensuelle et par plateforme.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

INDICATEUR DE TAUX DE VALORISATION DES DECHETS ISSUS DES PROJETS D'INVESTISSEMENT C2 (DDD)

1. Champ couvert par l'indicateur :

L'indicateur concerne les chantiers suivants, intégrés dans les projets d'investissement mentionnés à l'annexe 2 :

Plateforme	Grand projet / Projet de référence	Chantier concerné
Paris-Charles de Gaulle	Terminal 2 – Hall Intermodal	Phase 1
	Création du Train Correspondance Est	Génie civil/Aménagement/Travaux préparatoires
	Terminal 3 – Densification et extension du bâtiment	Restructuration (hors aires aéronautiques)
	Terminal 2 – Satellite à l'Est – Phase 2	Satellite 5 phase 2 (2G) – Bâtiment
	Terminal 2 – Extension LISA et création du Train de correspondance est	Extension du LISA – Systèmes
		Train correspondance Est - Systèmes
	T2E - Satellite à l'Est - Phase 1 - Mise au contact des aires Agen	Satellite 5 phase 1 (Agen) - Bâtiment
	Satellite à l'Est - Phase 2	Satellite 5 phase 2 (2G) – Airside
	Electrification	Déploiement PCA, 400Hz, GSE ...
	T1 – Nouvelle frontière sous la voie Alpha 3	N/A
	Vétusté	Retrofit TBE (Tri bagages Est)
	Extension des aires HOTEL	N/A
	T2 – Amélioration de la performance des infrastructures bagages	Accroissement de capacités trieurs TDS3 – TBS4
	Renforcement CDGVal	N/A
	Terminal 2EF – Adaptation et densification des parcours en correspondance	N/A
	T2EF - Densification du système bagages	Liaison inter-trieurs bagages
Paris-Orly	Terminaux 2&3 - Développement ouest - Bâtiment	Pivot (développement ouest)
	Terminaux 2&3 - Développement ouest – Airside	Airside ouest, secteur nord
	Fusion des terminaux 1A et 1B en un processeur unique	N/A

2. Modalité de mesure pour le calcul de l'indicateur de taux de valorisation des déchets issus des projets :

L'indicateur est le rapport entre le poids de déchets issus des projets cités et envoyés en filière de valorisation (hors énergétique) et le poids total des déchets issus de ces projets.

3. Définition de l'indicateur de taux de valorisation des déchets issus des projets :

$$\text{Taux de valorisation des déchets} = \sum \frac{\text{Déchets valorisés (hors valorisation énergétique)}}{\text{Déchets issus des projets}}$$

4. Unité de fréquence de mesure

Le poids des déchets issus des projets est mesuré en tonnes, arrondie au centième près. Le taux est exprimé en pourcentage.

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation mensuelle et par plateforme.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

OBJECTIFS POUR LE CALCUL DU FACTEUR QDS

Les objectifs fixés ainsi que les niveaux de franchises et les niveaux minimums et maximums requis, pour chacune des années du contrat de régulation économique 2027-2034, sont indiqués ci-dessous.

Leur intégration dans le cadre du calcul du facteur d'ajustement QDS(n) se fait avec deux années de décalage. Ainsi, l'indicateur calculé du 1^{er} juillet de l'année « n-2 » au 30 juin de l'année « n -1 » sert au calcul du facteur d'ajustement QDS(n), intégré dans l'équation tarifaire applicable à la période tarifaire « n ».

Indicateurs de disponibilité	Année de mesure de l'indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	Période tarifaire d'application	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Equipements électromécaniques (DEE)	Objectif (A1, n)	99,30 %	99,30 %	99,30 %	99,30 %	99,30 %	99,30 %	99,30 %	99,30 %
	f (A1, n)	99,05 %	99,05 %	99,05 %	99,05 %	99,05 %	99,05 %	99,05 %	99,05 %
	m (A1, n)	98,80 %	98,80 %	98,80 %	98,80 %	98,80 %	98,80 %	98,80 %	98,80 %
Tapis de livraison bagages (DTB)	M (A2,n)	99,00 %	99,00 %	99,00 %	99,10 %	99,20 %	99,30 %	99,40%	99,50 %
	F (A2,n)	98,75 %	98,75 %	98,75 %	98,85 %	98,95 %	99,05 %	99,15 %	99,25 %
	Objectif (A2, n)	98,50 %	98,50 %	98,50 %	98,60 %	98,70 %	98,80 %	98,90 %	99,00 %
	f (A2, n)	98,25 %	98,25 %	98,25 %	98,35 %	98,45 %	98,55 %	98,65 %	98,75 %
	m (A2, n)	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,10 %	98,20 %	98,30 %	98,40 %	98,50 %
	M (A3,n)	98,50 %	98,50 %	98,50 %	98,70 %	98,80 %	99,00 %	99,10 %	99,30 %
Passerelles télescopiques (DPT)	F (A3,n)	98,25 %	98,25 %	98,25 %	98,45 %	98,55 %	98,75 %	98,85 %	99,05 %
	Objectif (A3, n)	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,20 %	98,30 %	98,50 %	98,60 %	98,80 %
	f (A3, n)	97,75 %	97,75 %	97,75 %	97,95 %	98,05 %	98,25 %	98,35%	98,55%
	m (A3, n)	97,50%	97,50%	97,50%	97,70%	97,80%	98,00%	98,10%	98,30%
	Objectif (A4, n)	97,50 %	97,50 %	97,80 %	97,80 %	98,10 %	98,10 %	98,40 %	98,40 %
	f (A4, n)	97,25%	97,25%	97,55%	97,55%	97,85%	97,85%	98,15%	98,15%
Fourniture électrique 400 Hz (D4H)	m (A4, n)	97,00%	97,00%	97,30%	97,30%	97,60%	97,60%	97,90%	97,90%
	Objectif (A5, n)	98,60 %	98,70 %	98,80 %	98,90 %	99,00 %	99,00 %	99,00 %	99,00 %
	f (A5, n)	98,35%	98,45%	98,55%	98,65%	98,75%	98,75%	98,75%	98,75%
Mires de guidage (DMG)	m (A5, n)	98,10%	98,20%	98,30%	98,40%	98,50%	98,50%	98,50%	98,50%
	Objectif (A6, n)	96,50 %	96,60 %	96,70 %	96,80 %	97,00 %	97,50 %	98,00 %	98,50 %
	f (A6, n)	96,25%	96,35%	96,45%	96,55%	96,75%	97,25%	97,75%	98,25%
Équipements de pré-conditionnement d'air (DCA)	m (A6, n)	96,00%	96,10%	96,20%	96,30%	96,50%	97,00%	97,50%	98,00%
	Objectif (A7, n)	95,50 %	95,70 %	95,90 %	96,10 %	96,30 %	96,50 %	96,70 %	96,80 %
	f (A7, n)	95,25%	95,45%	95,65%	95,85%	96,05%	96,25%	96,45%	96,55%
Bornes automatiques d'enregistrement en utilisation partagée (DCU)	m (A7, n)	95,00%	95,20%	95,40%	95,60%	95,80%	96,00%	96,20%	96,30%
	Objectif (A8, n)	89,90 %	90,40 %	90,90 %	91,30 %	91,80 %	92,20 %	92,60 %	92,90 %
	f (A8, n)	89,65%	90,15%	90,65%	91,05%	91,55%	91,95%	92,35%	92,65%
Déposes bagages automatiques (DBA)	m (A8, n)	89,40%	89,90%	90,40%	90,80%	91,30%	91,70%	92,10%	92,40%

Systèmes automatisés de transport de voyageurs (SAT)	Objectif (A9, n)	99,50 %	99,50 %	99,50 %	99,50 %	99,50 %	99,50 %	99,50 %	99,50 %
	f (A9, n)	99,25%	99,25%	99,25%	99,25%	99,25%	99,25%	99,25%	99,25%
	m (A9, n)	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%	99,00%
Disponibilité postes avion au contact (DPS)	Objectif (A10, n)	94,50%	94,50%	94,50%	94,50%	94,50%	94,50%	94,50%	94,50%
	f (A10, n)	94,25%	94,25%	94,25%	94,25%	94,25%	94,25%	94,25%	94,25%
	m (A10, n)	94,00%	94,00%	94,00%	94,00%	94,00%	94,00%	94,00%	94,00%

Indicateur d'efficacité opérationnelle	Année de mesure de l'indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	Période tarifaire d'application	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Temps de traitement bagages au départ (TRI)	Objectif (A11, n)								
	f (A11, n)								
	m (A11, n)								

[L'indicateur de Temps de traitement des bagages au départ étant nouveau, une période de collecte des données est nécessaire. La trajectoire des objectifs sera communiquée à l'issue de cette période de collecte et d'analyse.]

Indicateur de satisfaction clients	Année de mesure de l'indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	Période tarifaire d'application	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Satisfaction facilité des correspondances (SFC)	M (A12,n)	3,77	3,80	3,80	3,80	3,81	3,82	3,82	3,83
	Objectif (A12, n)	3,70	3,73	3,73	3,73	3,74	3,75	3,75	3,76
	m (A12, n)	3,64	3,67	3,67	3,67	3,68	3,69	3,69	3,70
Satisfaction globale au départ (SGD)	M (A13,n)	4,02	4,02	4,04	4,05	4,04	4,05	4,06	4,07
	Objectif (A13, n)	3,95	3,95	3,97	3,98	3,97	3,98	3,99	4,00
	m (A13, n)	3,89	3,89	3,91	3,92	3,91	3,92	3,93	3,94

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

Pour chaque indicateur A_i , il est défini un niveau objectif, $Objectif(A_i, n)$ autour duquel se situe, pour les indicateurs de disponibilité et d'efficacité opérationnelle, une zone de franchise, au sein de laquelle aucun malus ne s'applique.

En deçà de l'éventuelle zone de franchise, un malus est appliqué avec une progression linéaire, jusqu'à un niveau maximal de malus lorsque l'indicateur atteint un niveau minimum notée $m(A_i, n)$.

Pour les indicateurs pouvant faire l'objet d'un éventuel bonus, au-delà de la zone de franchise, un bonus est appliqué avec une progression linéaire, jusqu'à un niveau maximal de bonus lorsque l'indicateur atteint un niveau maximum $M(A_i, n)$.

OBJECTIFS POUR LE CALCUL DU FACTEUR DD

Les objectifs fixés ainsi que les niveaux minimums requis, pour chacune des années du contrat de régulation économique 2027-2034, sont indiqués ci-dessous.

Leur intégration dans le cadre du calcul du facteur d'ajustement DD(n) se fait avec deux années de décalage. Ainsi, l'indicateur calculé du 1^{er} juillet de l'année « n-2 » au 30 juin de l'année « n -1 » sert au calcul du facteur d'ajustement DD(n), intégré dans l'équation tarifaire applicable à la période tarifaire « n ».

Indicateur de développement durable	Année de mesure de l'indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
		2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Taux de consommation d'énergies renouvelables (ENR)	Objectif (C1, n)	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	85,0 %
	m (C1, n)	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	83,7 %
Taux de valorisation des déchets des projets (DDD)	Objectif (C2, n)	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %	80,0 %
	m (C2, n)	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %	78,8 %

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

Pour chaque indicateur C_i , il est défini un niveau objectif, $Objectif(C_i, n)$ autour duquel est appliqué un malus, en progression linéaire, jusqu'à un niveau minimal lorsque l'indicateur atteint un niveau noté $m(C_i, n)$.

CALCUL DU FACTEUR QDS

L'incidence financières des indicateurs A_1 à A_8 , A_{10} et A_{11} est calculée par regroupement de terminaux, au prorata :

- du nombre d'équipements installés en 2025, pour les indicateurs A_1 à A_5 et A_{10} ;
- de la capacité nominale, en millions de passagers annuels, en 2025, de chaque regroupement de terminaux, pour les indicateurs A_6 à A_8 et A_{11} .

Les valeurs des inducteurs retenus sont les suivantes :

<i>Nombre d'équipements ; Capacité en MPax</i>	DEE (A1)	DTB (A2)	DPT (A3)	D4H (A4)	DMG (A5)	DPS (A10)	DCA (A6)	DCU (A7)	DBA (A8)	TRI (A11)
CDG – T1	64	6	58	50	28	50			12	
CDG – T3	0	6	0	19	21	0			4	
CDG – T2A/C	64	8	31	20	30	30			9	
CDG – T2B/D	46	6	19	20	37	19			11	
CDG – T2EFG	314	23	123	82	101	121			46	
ORLY – 1234	237	22	57	60	63	67			34	
	725	71	288	251	280	287			115	

D'après les inducteurs figurant ci-dessus, les montants des bonus et des malus de chaque indicateur définis ci-dessous sont répartis selon la pondération $p_i(A_i, n)$ suivante :

	DEE (A1)	DTB (A2)	DPT (A3)	D4H (A4)	DMG (A5)	DPS (A10)	DCA (A6)	DCU (A7)	DBA (A8)	TRI (A11)
CDG – T1	9%	8%	20%	20%	10%	17%			11%	
CDG – T3	0%	8%	0%	8%	8%	0%			4%	
CDG – T2A/C	9%	11%	11%	8%	11%	10%			7%	
CDG – T2B/D	6%	8%	7%	8%	13%	7%			10%	
CDG – T2EFG	43%	32%	43%	33%	36%	42%			40%	
ORLY – 1234	33%	31%	20%	24%	23%	23%			29%	
	100%	100%	100%	100%	100%	100%			100%	

Pour les indicateurs A_1 à A_8 , A_{10} et A_{11} et pour n supérieur ou égal à 3, c'est-à-dire à partir de l'année 2029 :

- $A_i(n)$ désigne la valeur constatée de l'indicateur correspondant ;
- $m(A_i, n)$ désigne la valeur du niveau minimal fixé pour l'indicateur A_i pour la période tarifaire n, en-deçà duquel le niveau du malus est égal au malus maximal ;
- $malus_max(A_i, n)$ désigne la valeur du malus maximal relatif à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n, tel que défini au III.5.2.2 ;

- $M(A_i, n)$ désigne la valeur du niveau maximal fixé pour l'indicateur A_i pour la période tarifaire n , au-delà duquel le niveau du bonus est égal au bonus maximal ;
- $bonus_max(A_i, n)$ désigne la valeur du bonus maximal relatif à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n , tel que défini au III.5.2.2 ;
- $f_i(A_i, n)$ est la borne basse de franchise relative à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n ;
- $F_i(A_i, n)$ est la borne haute de franchise relative à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n ;
- $p_i(A_i, n)$ est la pondération des bonus et des malus par regroupement de terminaux, telle que définie au III.5.2.2 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital dont la valeur est définie au I.3.3 ;
- $QDS_{A_i}(A_i, n)$ est le bonus ou le malus relatif à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n calculé suivant le processus ci-dessous ;

Si $A_i(n) < m(A_i, n)$:

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = p_i(A_i, n) \times malus_max(A_i, n)$$

Si $A_i(n) > M(A_i, n)$:

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = p_i(A_i, n) \times bonus_max(A_i, n)$$

Si $m(A_i, n) \leq A_i(n) \leq f_i(A_i, n)$:

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = p_i(A_i, n) \times malus_max(A_i, n) \times \frac{A_i(n) - f_i(A_i, n)}{m(A_i, n) - f_i(A_i, n)}$$

Si $F_i(A_i, n) \leq A_i(n) \leq M(A_i, n)$:

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = p_i(A_i, n) \times bonus_max(A_i, n) \times \frac{A_i(n) - F_i(A_i, n)}{M(A_i, n) - F_i(A_i, n)}$$

Pour l'indicateur A_9 et pour n supérieur ou égal à 3, c'est-à-dire à partir de l'année 2029 :

- $A_9(n)$ désigne la valeur constatée de l'indicateur correspondant ;
- $m(A_9, n)$ désigne la valeur du niveau minimal fixé pour l'indicateur A_9 pour la période tarifaire n , en-deçà duquel le niveau du malus est égal au malus maximal ;
- $malus_max(A_9, n)$ désigne la valeur du malus maximal relatif à l'indicateur A_9 pour la période tarifaire n , tel que défini au III.5.2.2 ;
- $f(A_9, n)$ est la borne basse de franchise relative à l'indicateur A_9 pour la période tarifaire n ;
- k est le coût moyen pondéré du capital dont la valeur est définie au I.3.3 ;

- $QDS_{A_9}(A_9, n)$ est le malus relatif à l'indicateur A_9 pour la période tarifaire n calculé suivant le processus ci-dessous ;

Si $A_9(n) < m(A_9, n)$:

$$QDS_{A_9}(A_9, n) = \text{malus_max}(A_9, n)$$

Si $m(A_9, n) \leq A_9(n) \leq f(A_9, n)$:

$$QDS_{A_9}(A_9, n) = \text{malus_max}(A_9, n) \times \frac{A_9(n) - f(A_9, n)}{m(A_9, n) - f(A_9, n)}$$

Pour les indicateurs A_{12} et A_{13} , et pour n supérieur ou égal à 3, c'est-à-dire à partir de l'année 2029 :

- $A_i(n)$ désigne la valeur constatée de l'indicateur correspondant ;
- $m(A_i, n)$ désigne la valeur du niveau minimal fixé pour l'indicateur A_i pour la période tarifaire n , en-deçà duquel le niveau du malus est égal au malus maximal ;
- $\text{malus_max}(A_i, n)$ désigne la valeur du malus maximal relatif à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n , tel que défini au III.5.2.2 ;
- $M(A_i, n)$ désigne la valeur du niveau maximal fixé pour l'indicateur A_i pour la période tarifaire n , au-delà duquel le niveau du bonus est égal au bonus maximal ;
- $\text{bonus_max}(A_i, n)$ désigne la valeur du bonus maximal relatif à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n , tel que défini au III.5.2.2 ;
- $\text{Objectif}_i(A_i, n)$ est l'objectif relatif à l'indicateur A_i pour la période tarifaire n ;
- k est le coût moyen pondéré du capital dont la valeur est définie au I.3.3 ;
- $QDS_{A_i}(A_i, n)$ est le bonus ou le malus relatif à l'indicateur A_i pour la période tarifaire $n+2$ calculé suivant le processus ci-dessous ;

Si $A_i(n) < m(A_i, n)$:

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = \text{malus_max}(A_i, n)$$

Si $A_i(n) > M(A_i, n)$:

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = \text{bonus_max}(A_i, n)$$

Si $m(A_i, n) \leq A_i(n) \leq \text{Objectif}_i(A_i, n)$:

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = \text{malus_max}(A_i, n) \times \frac{A_i(n) - \text{Objectif}_i(A_i, n)}{m(A_i, n) - \text{Objectif}_i(A_i, n)}$$

Si **Objectif_i**(**A_i**, **n**) ≤ **A_i**(**n**) ≤ **M**(**A_i**, **n**) :

$$QDS_{A_i}(A_i, n) = \text{bonus_max}(A_i, n) \times \frac{A_i(n) - \text{Objectif}_i(A_i, n)}{M(A_i, n) - \text{Objectif}_i(A_i, n)}$$

Finalement, la valeur de QDS(n) pour la période tarifaire « n » est la suivante :

Pour n= 3, soit en 2029

$$QDS(n) = \left[\sum_{i=1}^{13} QDS_{A_i}(A_i, n - 2) \right] \times (1 + k)^2$$

Pour n=>4, soit à partir de 2030

$$QDS(n) = \left[\sum_{i=1}^{13} QDS_{A_i}(A_i, n - 2) \right] \times (1 + k)^2 \times \prod_{i=2}^{n-2} (1 + P(i))$$

CALCUL DU FACTEUR DD

Pour chaque indicateur C_i et pour n supérieur ou égal à 3, c'est-à-dire à partir de l'année 2029 :

- $C_i(n)$ désigne la valeur constatée de l'indicateur correspondant ;
- $m(C_i, n)$ désigne la valeur du niveau minimal fixé pour l'indicateur C_i pour la période tarifaire n , en-deçà duquel le niveau du malus est égal au malus maximal ;
- $malus_max(C_i, n)$ désigne la valeur du malus maximal relatif à l'indicateur C_i pour la période tarifaire n , tel que défini au III.5.2.3 ;
- **Objectif** (C_i, n) est l'objectif relatif à l'indicateur C_i pour la période tarifaire n ;
- k est le coût moyen pondéré du capital dont la valeur est définie au I.3.3 ;
- $DD(C_i, n)$ est le malus relatif à l'indicateur C_i pour la période tarifaire n calculé suivant le processus ci-dessous.

Si $C_i(n) < m(C_i, n)$:

$$DD(C_i, n) = malus_max(C_i, n)$$

Si $m(C_i, n) \leq C_i(n) \leq Objectif(C_i, n)$:

$$DD(C_i, n) = malus_max(C_i, n) \times \frac{C_i(n) - Objectif(C_i, n)}{m(C_i, n) - Objectif(C_i, n)}$$

Si $C_i(n) > Objectif(C_i, n)$:

$$DD(C_i, n) = 0$$

La valeur de $DD(n)$ pour la période tarifaire « n » est donc la suivante :

Pour $n=3$, soit en 2029

$$DD(n) = \left[\sum_{i=1}^2 DD_{C_i}(C_i, n-2) \right] \times (1+k)^2$$

Pour $n \geq 4$, soit à partir de 2030

$$DD(n) = \left[\sum_{i=1}^2 DD_{C_i}(C_i, n-2) \right] \times (1+k)^2 \times \prod_{i=2}^{n-2} (1+P(i))$$

DEFINITIONS DES INDICATEURS DE SUIVI

A. Indicateurs d'efficacité opérationnelle

1. Indicateur de temps d'attente à la Police aux frontières (indicateur B₁)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de passagers ayant un temps d'attente inférieur ou égal à 20 minutes, selon le ratio suivant :

$$PAF = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{N}$$

Où :

i = 1, ..., n passagers pour lesquels la mesure du temps d'attente est inférieure ou égale à 20 minutes

N = nombre total de passagers ayant passé une frontière.

2. Indicateur de temps de livraison bagages (indicateur B₂)

Paris-Charles de Gaulle : la valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols pour lesquels le dernier bagage a été livré en moins de 40 minutes pour un moyen porteur et en moins de 50 minutes pour un gros porteur, après l'*Actual In-Block Time* (AIBT).

Paris-Orly : la valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols pour lesquels le dernier bagage a été livré en moins de 45 minutes pour un moyen porteur et en moins de 70 minutes pour un gros porteur, après l'AIBT.

3. Indicateur de ponctualité des vols D15 (indicateur B₃)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols ayant respecté l'heure théorique de départ +15min par rapport au nombre total de vols au départ.

4. Indicateur de temps d'accès aux terminaux (indicateur B₄)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de passagers ayant effectué leur trajet en voiture :

- En moins de 18 minutes entre Q9 et la dépose minute du terminal 2E de Paris-Charles de Gaulle, entre 6h et 9h30 ;
- En moins de 12 minutes entre Q9 et le Terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle, entre 6h et 9h30 ;
- En moins de 7 minutes entre le Pont de Rungis et la dépose minute des terminaux 1/2/3 de Paris-Orly, de 5h à 23h30 ; la mesure de cet indicateur est susceptible d'évoluer en cours de contrat.

5. Indicateur de répartition de la part modale (indicateur B₅)

La valeur de cet indicateur sera construite en cours de contrat, en lien avec le plan stratégique du Groupe ADP. Son objectif est de mesurer le report modal, en lien avec les ambitions de décarbonation.

6. Indicateurs de temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (indicateur B₆)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de passagers ayant un temps d'attente inférieur ou égal à 10 minutes, selon le ratio suivant :

$$PIF = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{N}$$

Où :

i = 1, ..., n passagers pour lesquels la mesure du temps d'attente est inférieure ou égale à 10 minutes

N = nombre total de passagers ayant passé une frontière.

7. Indicateur de taux de contact (indicateur B₇)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de passagers au départ ayant embarqué sur un poste au contact ou en faux-contact, c'est-à-dire, sans l'utilisation d'un bus.

B. Indicateurs de satisfaction

8. Indicateur de satisfaction aux arrivées (indicateur B₈)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de satisfaction des passagers aux arrivées, selon l'étude « L'Observatoire des passagers », réalisée en continu.

9. Indicateur de réputation SKYTRAX (indicateur B₉)

La valeur de l'indicateur est le classement des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, publié chaque année par le *World Airport Award*.

10. Indicateur de satisfaction vis-à-vis de la propreté (indicateur B₁₀)

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI et correspond à la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la satisfaction vis-à-vis de la propreté pour cet aéroport (valeurs comprises entre 1 et 5).

11. Indicateur de satisfaction vis-à-vis du confort (indicateur B₁₁)

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI et correspond à la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la satisfaction vis-à-vis du confort pour cet aéroport (valeurs comprises entre 1 et 5).

12. Indicateur de satisfaction vis-à-vis de la facilité à s'orienter (indicateur B₁₂)

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI et correspond à la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la satisfaction vis-à-vis de la facilité à s'orienter pour cet aéroport (valeurs comprises entre 1 et 5).

C. Indicateurs relatifs à l'assistance aux PHMR

13. Indicateur de conformité au départ de l'accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite (indicateur B₁₃)

La valeur de l'indicateur est le pourcentage de vols pour lesquels le prestataire PHMR était présent en salle d'embarquement 20 minutes avant l'*Actual Off-Block Time* (AOBT) pour les moyens porteurs et 30 minutes avant l'AOBT pour les gros porteurs

14. Indicateur de satisfaction vis-à-vis du service d'assistance des personnes handicapées et à mobilité réduite (indicateur B₁₄)

La valeur de l'indicateur est la note de satisfaction des passagers ayant eu recours à l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (valeurs comprises entre 1 et 10), selon l'étude BVA réalisée semestriellement.

ANNEXE 4

Descriptif des redevances pour services rendus

-

Descriptif des redevances pour services rendus pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly

1 - La redevance d'atterrissage

La redevance d'atterrissage sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol.

Les services rendus correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des aires de manœuvre et de trafic (hors les postes de stationnement des avions) et des infrastructures et équipements nécessaires.

Les infrastructures et les services couverts comprennent notamment :

- les aires de manœuvre et de dégagement, les routes et aménagements associés en zone réservée ;
- les accès routiers aux zones réservées (hors les postes d'inspection filtrage) ;
- le marquage au sol ;
- le déneigement, la prévention du verglas, les inspections de piste, le fauchage des aires de manœuvre ;
- l'assainissement des aires concernées ;
- l'exploitation, la maintenance et l'entretien du balisage lumineux des aires de manœuvre et des voies de circulation, les aides à l'approche ;
- les frais de certification et les moyens associés ;
- le balisage lumineux et le panneautage des aires de manœuvre, les barres d'arrêt, les rampes d'approche ;
- la fourniture d'énergie normale et secourue et d'énergie très haute qualité dite « d'aide à la navigation aérienne » pour la part relevant du balisage lumineux ;
- les dispositifs de maîtrise et de contrôle de l'intégrité de l'espace aérien nécessaires à la continuité des opérations.

2 - La redevance de stationnement

La redevance de stationnement sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que des passerelles.

Les services complémentaires, tels que la mise à disposition des unités d'air préconditionné (PCA), la mise à disposition des installations de dilacération (traitement des eaux) et la mise à disposition

des installations de dégivrage font l'objet, dans les cas où le service est rendu par Aéroports de Paris, de redevances distinctes.

La redevance de stationnement correspond à la mise à disposition, à l'exploitation et à l'entretien des aires de stationnement (ensemble des postes avions hors zones privatives) et de leurs aménagements et notamment :

- des postes de stationnement des avions (hors zones privatives louées) y compris les visites techniques, le déneigement et leurs équipements (dont les barrières anti-souffle, les mires de guidage, les extincteurs), à l'exception des nettoyages effectués suite à épandage, en application du règlement d'exploitation des aires de mouvement en vigueur sur l'aéroport concerné ;
- des routes de service situées en front d'aérogare, côté piste, et desservant les postes avions et les aménagements associés ;
- des moyens d'allocation des postes de stationnement ;
- des vigies des aires de trafic ;
- des passerelles pour les aires au contact équipées ;
- du marquage au sol et de l'éclairage des aires de stationnement ;
- les coûts liés à l'usage des réseaux de distribution de carburants d'aviation, de l'aménagement et l'entretien des routes de service participant à ce service pour les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle.

La redevance de stationnement inclut également la fourniture des équipements et installations fixes permettant l'alimentation en énergie électrique des aéronefs ainsi que l'énergie électrique correspondante.

Le service fourni inclut :

- tous les points 400 Hz, notamment ceux des postes au contact, la mise à disposition et la maintenance des installations des points électriques 400 Hz (y compris les convertisseurs) ;
- tous les points 50 Hz, notamment ceux des postes au large, la mise à disposition et la maintenance des points électriques ;
- la mise à disposition des installations fixes de distribution de l'énergie électrique associée, quels que soient les moyens mis en œuvre pour la fourniture de cette prestation ;
- la consommation électrique correspondante.

3 - La redevance par passager

La redevance par passager, sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, est perçue en contrepartie de l'usage des installations aménagées pour la réception et l'accueil des passagers et du public.

Font l'objet de redevances distinctes les services complémentaires suivants :

- la mise à disposition des banques d'enregistrement et d'embarquement et le traitement des bagages locaux ;
- la mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et de l'aéroport Paris-Orly ;

- l'assistance aux passagers handicapés et à mobilité réduite fait également l'objet d'une redevance spécifique.

Les services couverts par la redevance par passager correspondent à la mise à disposition, à l'exploitation, l'entretien et la maintenance des espaces, équipements et services suivants :

- les coursives d'embarquement et de débarquement ;
- les chariots à bagages, hors ceux proposés dans les parcs de stationnement éloignés ;
- les équipements non privatifs en zone dite côté piste²² des aérogares (hors comptoirs d'embarquement, hors passerelles, hors descendeurs bagages, hors trieurs automatisés, ou trieurs non automatisés des bagages au départ et hors équipements de sûreté) ;
- les espaces et aménagements pour les contrôles transfrontières ;
- les surfaces non privatives en zone côté piste des aérogares ainsi que les surfaces des trieurs automatisés des bagages incluses dans les bâtiments principaux des aérogares ;
- le gardiennage et la surveillance des aérogares, à l'exclusion des missions relevant de la taxe d'aéroport.

La redevance par passager inclut également la mise à disposition, la maintenance et l'entretien (hors fournitures d'exploitation) des postes informatiques aéroportuaires permettant d'effectuer les opérations d'enregistrement des passagers et de leurs bagages et d'embarquement en autorisant l'accès aux systèmes informatiques opérationnels des compagnies aériennes à travers un langage commun de transaction (CREWS) à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

Ce service couvre :

- les terminaux informatiques installés aux banques d'enregistrement, aux portes d'embarquement ainsi que leurs périphériques standards d'impression et de gestion des cartes d'accès à bord, d'impression d'étiquettes bagages et des imprimantes pour les opérations d'embarquement, hors équipements spécifiques ;
- la maintenance, l'assistance technique ainsi que le suivi général du logiciel "CREWS", à l'exclusion des opérations d'intégration ou de développements spécifiques à une compagnie (facturations distinctes à la prestation) ;
- la maintenance et l'entretien général des équipements.

La redevance par passager couvre également une partie des coûts liés au développement, à la mise à disposition, à l'exploitation, l'entretien et la maintenance des zones publiques, des équipements et des installations aménagées pour la réception du public et des passagers notamment ceux afférents :

- à la mise à disposition, l'exploitation et l'entretien des salles d'embarquement et zones publiques des aérogares et de leurs aménagements ;
- aux zones d'accueil, leurs aménagements et équipements, à l'exception des espaces privatifs de commerces, des zones attenantes, des allées de circulations en zone commerciale, des espaces réservés à l'enregistrement des passagers et des espaces utilisés pour l'inspection filtrage ;
- aux points et outils de diffusion de l'information aux passagers : signalétique, écrans d'affichage, hors ceux directement liés aux points d'enregistrement ou d'embarquement des passagers, annonces vocales ;
- à la permanence médicale ;

²² Au regard de la réglementation de la sûreté de l'aviation civile.

- aux accès routiers aux aérogares, aménagements paysagers, aires de déposes ;
- aux aménagements pour la desserte des plateformes par transports publics (taxis, bus, transports ferroviaires) ;
- au transport des passagers et du public inter-aérogares et vers les parcs éloignés-

4 - La redevance pour mise à disposition des installations d'enregistrement et d'embarquement et le traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly

Cette redevance correspond à la mise à disposition, l'allocation, l'entretien et la maintenance des banques d'enregistrement, des comptoirs d'embarquement aux portes, des bornes *common-use self-service* (CUSS), à la mise à disposition de surfaces nécessaires aux bornes libre-service (BLS), ainsi que des équipements permettant l'acheminement du bagage origine-destination, au départ, du comptoir à une sortie de tri, à l'exclusion du service informatique d'enregistrement et d'embarquement (CREWS), ainsi que les équipements permettant le traitement et la livraison des bagages à l'arrivée.

Les services couverts par cette redevance correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des équipements et des installations suivantes :

- les meubles constituant les banques d'enregistrement et les comptoirs d'embarquement aux portes et téléphones associés ;
- les dispositifs d'information des passagers situés au-dessus des banques d'enregistrement et aux comptoirs d'embarquement aux portes (téléaffichage public) ;
- les surfaces et espaces au sol nécessaires à l'ensemble des installations des banques d'enregistrement, bornes libre-service, comptoirs d'embarquement et leurs utilisateurs ainsi qu'à la zone proche d'attente des passagers ;
- les raccordements aux réseaux électriques et informatiques ;
- les systèmes électromécaniques de prise, de pesage et de convoyage des bagages en zone publique ;
- la mise à disposition et le maintien en conditions opérationnelles des équipements et systèmes de traitement des bagages ;
- la fourniture d'énergie nécessaire au fonctionnement des trieurs ;
- le pilotage et la supervision des installations ;
- la manutention interne aux trieurs, qui concerne exclusivement l'armement des postes d'identification manuelle des bagages (PIM). L'ensemble des opérations de manutention externes aux installations bagages restent exclues du périmètre de service ;
- les équipements permettant le traitement et la livraison des bagages à l'arrivée ;
- les bornes CUSS, qui correspondent à l'ensemble des bornes d'enregistrement libre-service à usage multi-compagnies et permettent notamment aux passagers des compagnies adhérentes, en amont de l'injection bagages, de s'enregistrer, d'imprimer des cartes d'embarquement et des étiquettes bagages.

5 - La redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly

Cette redevance correspond à la mise à disposition des installations et équipements de traitement des bagages en correspondance des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly permettant l'acheminement du bagage en correspondance entre une zone de dépose de bagage et une sortie de tri.

Les services couverts par cette redevance correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des équipements et des installations suivantes :

- la mise à disposition et le maintien en conditions opérationnelles des équipements et systèmes de traitement des bagages ;
- la fourniture d'énergie nécessaire au fonctionnement des trieurs ;
- le pilotage et la supervision des installations ;
- la manutention interne aux trieurs, qui concerne exclusivement l'armement des postes d'identification manuelle des bagages (PIM). L'ensemble des opérations de manutention externes aux installations bagages restent exclues du périmètre de service.

6 - La redevance pour mise à disposition des installations de fourniture de pré-conditionnement d'air (PCA) sur les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle

La redevance pour la mise à disposition des installations de fourniture de climatisation et de chauffage pour les aéronefs (PCA) correspond, pour les postes de stationnement aménagés, à la fourniture par Aéroports de Paris des équipements et installations fixes permettant la climatisation ou le chauffage des aéronefs au sol ainsi que l'alimentation en énergie électrique nécessaire.

Le service fourni inclut :

- la mise à disposition des équipements sur les postes de stationnement au contact et au large, et des installations des points électriques ;
- la maintenance des équipements et des installations précitées ;
- la mise à disposition des installations fixes de distribution de l'énergie électrique associée, quels que soient les moyens mis en œuvre pour la fourniture de cette prestation ;
- la consommation électrique correspondante à l'usage des équipements.

7 - La redevance pour mise à disposition des installations de dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

La redevance pour mise à disposition des installations de dégivrage correspond aux prestations fournies par Aéroports de Paris à Paris-Charles de Gaulle, aux transporteurs aériens, pendant la saison hivernale, au moyen de dégivreuses opérant sur des aires dédiées²³.

La redevance correspond au financement des prestations suivantes :

- la maintenance, l'entretien et l'exploitation des aires de dégivrage et des matériels, des dégivreuses, des stations de chargement, des cuves de stockage ;

²³ Ces infrastructures sont classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale, en application de l'article R. 6326-12 du code des transports (Cf. arrêté du 29 décembre 1998 modifié fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle).

- la fourniture des consommables, la vérification de la conformité des produits, le contrôle de la bonne exécution des prestations de dégivrage ;
- la récupération des fluides et leur traitement.

8 - La redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly (badges)

La redevance de titre de circulation aéroportuaire correspond à la mise en œuvre des moyens nécessaires à la délivrance du titre de circulation sous la forme d'un badge d'accès sécurisé.

Le service rendu correspond à :

- l'accueil du public sollicitant la délivrance de titres de circulation aéroportuaires (badges) ;
- la réception, l'enrôlement de la biométrie et la vérification de la recevabilité des dossiers de demande de titres de circulation déposés et de leur transmission aux services de l'État pour instruction ;
- l'élaboration et la maintenance des systèmes informatisés permettant de tenir à jour la base de données informatique des titres de circulation ;
- la fabrication des badges et leur transmission aux services de l'État chargés de les délivrer aux intéressés.

Ces titres de circulation sont nécessaires en principe pour toute circulation en zone côté piste sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

9 - La redevance pour usage des installations de vidange des avions sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly (dilacération)

La redevance pour usage des installations de vidange des avions sur les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly correspond à l'usage des stations de dilacération²⁴.

Cette redevance correspond à la mise à disposition, la maintenance et l'entretien des stations de dilacération permettant aux transporteurs aériens ou à leurs assistants de traiter les eaux de vidange des aéronefs.

²⁴ Ces infrastructures sont classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale, en application de l'article R. 6326-12 du code des transports (Cf. arrêté du 29 décembre 1998 modifié fixant les infrastructures centralisées d'assistance en escale pour les aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle).

Descriptif des redevances pour services rendus pour l'aéroport de Paris-Le Bourget

1 - La redevance d'atterrissage

La redevance d'atterrissage sur l'aéroport de Paris-Le Bourget correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol.

Les services rendus correspondent au développement, à la mise à disposition, l'exploitation, l'entretien et la maintenance des aires de manœuvre et de trafic (hors les postes de stationnement des avions) et des infrastructures et équipements sous la responsabilité d'Aéroports de Paris.

Les infrastructures et les services couverts comprennent notamment :

- les aires de manœuvre et de dégagement, les routes et aménagements associés en zone réservée ;
- les accès routiers aux zones réservées (hors les postes d'inspection filtrage) ;
- le marquage au sol ;
- le déneigement, la prévention du verglas, les inspections de piste, le fauchage des aires de manœuvre ;
- l'assainissement des aires concernées ;
- l'exploitation, la maintenance et l'entretien du balisage lumineux des aires de manœuvre et des voies de circulation, les aides visuelles à l'approche (hors équipements de radionavigation) ;
- les frais de certification et les moyens associés ;
- le balisage lumineux et le panneautage des aires de manœuvre, les barres d'arrêt, les rampes d'approche ;
- la fourniture d'énergie normale et secourue et d'énergie très haute qualité dite « d'aide à la navigation aérienne » pour la part relevant du balisage lumineux, nette des prises en charge éventuelles de la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA).

2 - La redevance de stationnement

La redevance de stationnement sur l'aéroport de Paris-Le Bourget correspond à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement.

La redevance de stationnement correspond à la mise à disposition, à l'exploitation et à l'entretien des aires de stationnement (ensemble des postes avions hors zones privatives) et de leurs aménagements et notamment :

- des postes de stationnement des avions (hors zones privatives louées) y compris les visites techniques, le déneigement et leurs équipements (dont les barrières anti-souffle, les extincteurs), à l'exception des nettoyages effectués suite à épandage, en application du règlement d'exploitation des aires de mouvement en vigueur ;
- des routes de service situées en front d'aérogare, côté piste, et desservant les postes avions et les aménagements associés ;
- des moyens d'allocation des postes de stationnement lorsque nécessaire ;
- du marquage au sol et de l'éclairage des aires de stationnement.

3- La redevance de titre de circulation aéroportuaire

La redevance de titre de circulation aéroportuaire correspond à la mise en œuvre des moyens nécessaires à la délivrance du titre de circulation sous la forme d'un badge d'accès sécurisé.

Le service rendu correspond à :

- l'accueil du public sollicitant la délivrance de titres de circulation aéroportuaires (badges) ;
- la réception, l'enrôlement de la biométrie et la vérification de la recevabilité des dossiers de demande de titres de circulation déposés et de leur transmission aux services de l'État pour instruction ;
- l'élaboration et la maintenance des systèmes informatisés permettant de tenir à jour la base de données informatique des titres de circulation ;
- la fabrication des badges et leur transmission aux services de l'État chargés de les délivrer aux intéressés.

Ces titres de circulation sont nécessaires en principe pour toute circulation en zone côté piste sur l'aéroport de Paris-Le Bourget.

ANNEXE 5

Grille des tarifs de redevances à la date d'entrée en vigueur du contrat (période tarifaire du 1^{er} avril 2027 au 31 mars 2028)

[Les éléments tarifaires indiqués ci-dessous sont donnés à titre indicatif et feront l'objet d'une actualisation et des compléments nécessaires préalablement à la transmission du projet de contrat pour avis conforme à l'Autorité de régulation des transports].

1. Redevance d'atterrissage correspondant à l'usage des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol. Les tarifs sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef (MMD).

◆ Redevance perçue pour l'atterrissage d'un aéronef sur les plates-formes de Paris - Orly et de Paris-Charles de Gaulle

Redevance d'atterrissage hors modulation acoustique

Tarifs en € hors taxes	$339,30 + 4,739 \times t$ où t représente la MMD en tonnes
------------------------	---

Modulation acoustique :

Le tarif est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Paris - Orly et Paris Charles-de-Gaulle

Groupe acoustique	Jour (06h00 - 18h00)	Soir (18h00 – 22h00)	Nuit (22h00 - 06h00)
Groupe 1	1,500	1,500	2,225
Groupe 2	1,500	1,500	2,225
Groupe 3	1,034	1,034	1,551
Groupe 4	0,821	0,821	1,232
Groupe 5	0,714	0,714	1,071
Groupe 6			

◆ Redevance perçue pour l'atterrissage d'un aéronef sur la plate-forme de Paris - Le Bourget.

Tranches de MMD en tonnes

Tarifs en € hors taxes (hors modulation acoustique)

avions de MMD de moins de 6 tonnes

226,42

avions de MMD entre 6 et 50 tonnes

$226,42 + 4,43 (t-6)$
où t représente la MMD en tonnes

avions de MMD de 51 tonnes et plus

$421,45 + 21,35 (t-50)$
où t représente la MMD en tonnes

Dispositions particulières :

- pour les vols d'hélicoptères, un abattement de 50% est appliqué sur ces tarifs ;
- pour les vols de mise en place entre les aéroports de Paris-Orly ou de Paris-Charles de Gaulle et l'aéroport de Paris-Le Bourget, un abattement de 50% est appliqué sur ces tarifs ;
- pour les vols d'entraînement autorisés par la DGAC, un abattement de 75% est appliqué sur ces tarifs ;
- pour les vols d'essai ou les retours forcés, la redevance n'est pas due ;
- le tarif est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Paris - Le Bourget

Groupe acoustique	Jour (06h00 - 18h00)	Soir (18h00 – 22h00)	Nuit (22h00 - 06h00)
Groupe 1	1,500	1,500	4,000
Groupe 2	1,500	1,500	2,225
Groupe 3	1,040	1,040	1,560
Groupe 4	0,920	0,920	1,380
Groupe 5	0,800	0,800	1,200
Groupe 6			

2. Redevance de stationnement correspondant à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement.

Les tarifs de la redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef (masse maximale certifiée au décollage - MMD) et des caractéristiques de l'aire de stationnement.

◆ Aéroports Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly

	Types d'aires de stationnement		
	Aires de trafic		Aires de garage
	Au contact des aérogares	Au large	
Part fixe en € hors taxes	4,055 € par tonne de MMD	sans objet	sans objet
Part variable en € hors taxes	Pour les 5 premières tranches de 10min sur la 1 ^{ère} aire utilisée :		
	0,040 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes	0,068 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes	0,145 € par tonne de MMD et par heure
	Pour les autres tranches :		
	0,080 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes		

Dispositions particulières :

- une franchise de 50 minutes est appliquée sur la part variable pour les avions utilisant de jour, à leur arrivée, une aire de trafic au large (entre 7 heures et 23 heures, heure locale) ;
- une exonération totale liée à la modulation tarifaire de la redevance de stationnement est appliquée sur la part variable pour les aires de trafic et aires de garage entre 23:00 et 07:00, heure locale ;
- pour la part variable, toute tranche horaire commencée est due (tranche de 10 minutes pour les aires de trafic au contact et au large, tranche d'une heure pour les aires de garage) ;
- dans le cas d'une touchée mixte (arrivée au contact, départ au large ou inversement), une réduction de 50% sera appliquée pour le calcul de la part fixe de la redevance.

◆ Aéroport Paris - Le Bourget

Aires de trafic au large

Part variable en € hors taxes	0,994 € par tonne de MMD et par heure
-------------------------------	---------------------------------------

3. Redevance par passager pour les aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris - Orly, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public.

L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués.

◆ redevance par passager hors correspondance

Tarifs par passager à destination	Tarifs en € hors taxes
de la métropole, des DROM/COM	12,74
de l'espace Schengen	
de l'UE hors Schengen et du Royaume-Uni	
Internationale (autres destinations que celles précitées)	30,58

◆ redevance par passager en correspondance

Tarifs par passager à destination	Tarifs en € hors taxes
de la métropole, des DROM/COM	5,10
de l'espace Schengen	
de l'UE hors Schengen et du Royaume-Uni	
Internationale (autres destinations que celles précitées)	12,23

4. Redevance pour mise à disposition des installations d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris - Orly et de Paris - Charles de Gaulle

Les tarifs de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sont composés des éléments suivants :

- une part fixe dont l'assiette est la banque d'enregistrement ou la borne libre-service utilisée ; et
- une part variable dont l'assiette est le passager à l'embarquement hors correspondance.

La définition des passagers en correspondance est la même que celle applicable pour la redevance par passager (art. 2 de l'arrêté du 26 février 1981 modifié).

En outre, les compagnies peuvent adhérer à un service pour l'utilisation de bornes d'enregistrement en libre-service à usage commun (CUSS, "Common Use Self-Service").

◆ **Part fixe de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux pour les aéroports Paris - Orly et Paris-Charles de Gaulle :**

Part fixe	Tarifs en € hors taxes
Comptoirs d'enregistrement	
- tarif annuel par comptoir d'enregistrement	20 870,97
- tarif horaire (par heure d'affectation d'une banque d'enregistrement)	6,75
Bornes d'enregistrement libre-service :	
- tarif annuel par borne	4 608,88
- tarif trimestriel par borne	1 152,22

Le tarif annuel de la part fixe constitue un forfait annuel par banque d'enregistrement louée à l'année. Il est applicable *prorata temporis* en cas de location pour une saison aéronautique entière. Le paiement par les compagnies aériennes de ce tarif ne leur octroie pas un droit d'usage exclusif annuel d'une banque d'enregistrement. Il s'agit d'une mise à disposition garantie d'une banque pendant l'année considérée, lorsque la compagnie aérienne en a besoin dans le cadre de ses opérations.

Le tarif horaire s'applique dans le cas d'une utilisation ponctuelle d'une banque d'enregistrement.

◆ **Part variable de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux pour les aéroports Paris - Orly et Paris-Charles de Gaulle :**

Le tarif de la part variable est différencié selon les destinations des passagers classées en deux catégories :

- trafic national, Union européenne, Espace économique européen, Suisse, Départements et Collectivités d'Outre-Mer, Royaume-Uni ;
- trafic international autre que celui mentionné précédemment.

Pour l'aéroport Paris - Orly	Tarifs en € hors taxes
- trafic national, Union Européenne, EEE, Suisse, DROM/COM, Royaume-Uni	0,736
- autre trafic international	2,217
Pour l'aéroport Paris – Charles de Gaulle	Tarifs en € hors taxes
- trafic national, Union Européenne, EEE, Suisse, DROM/COM, Royaume-Uni	1,679
- autre trafic international	5,052

◆ Service CUSS

Le tarif CUSS est facturé aux compagnies adhérentes à ce service sur la base de leur nombre de passagers total au départ (origine-destination et correspondance). Le tarif est fixé à 0,162 € hors taxes par passager embarqué.

5. Redevance pour mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance

La redevance correspond à la mise à disposition des installations de traitement des bagages en correspondance des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly :

- pour l'aéroport de Paris – Orly : le tarif est fixé à 0,820 € hors taxes par passager en correspondance embarqué ;
- pour l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle : le tarif est fixé à 5,25 € hors taxes par passager en correspondance embarqué.

La définition des passagers en correspondance est la même que celle applicable pour la redevance par passager (art. 2 de l'arrêté du 26 février 1981 modifié).

6. Redevance pour mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air sur les aéroports Paris – Charles de Gaulle et Paris – Orly

La redevance correspond à la mise à disposition des installations de pré-conditionnement d'air (PCA), sur les postes de stationnement équipés, permettant la climatisation et le chauffage des aéronefs au sol. L'assiette est la touchée arrivée et la touchée départ. Les tarifs sont fonction de la catégorie de besoin énergétique de l'aéronef (nombre de prises).

Catégorie et équipements des aéronefs	Poste avion équipé Par touchée arrivée et par touchée départ ²⁵
Catégorie 1 (1 prise)	37,91
Catégorie 2 (2 prises)	75,82
Catégorie 3 (à partir de 3 prises)	151,65

7. Redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle

Les tarifs de la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage sur l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle comprennent deux parties :

²⁵ L'arrivée et le départ sont facturés distinctement. Ainsi, en cas d'arrivée et de départ sur un même poste de stationnement, la quantité facturée est de 2, correspondant à une touchée arrivée et une touchée départ. En cas d'utilisation de deux postes de stationnement différents, la facturation est effectuée sur chaque poste.

- a. une part fixe dont le montant est dû pour chaque atterrissage entre le 15 octobre 2027 et le 15 mai 2028. Ce tarif est affecté d'un coefficient variant de 1 à 5 selon la classe UD (unité de dégivrage) de laquelle relève l'aéronef objet de la prestation de dégivrage.
- b. une part variable, due pour chaque opération de dégivrage effectuée entre le 1^{er} octobre 2027 et le 31 mai 2028.

Les tarifs sont applicables à compter du 15 octobre 2027 pour la part fixe et à compter du 1^{er} octobre 2027 pour la part variable. Jusqu'à ces dates, les tarifs antérieurement applicables de la part variable et de la part fixe restent en vigueur.

	Part fixe en € hors taxes	Part variable en € hors taxes
avions de classe 1	47,19	1 543,52
avions de classe 2	94,37	3 087,02
avions de classe 3	141,56	4 630,54
avions de classe 4	188,74	6 174,06
avions de classe 5	235,93	7 717,57

Table de référence des types avions

Classe UD	Surface alaire (m²)	Type avion									
1	≤ 90	AR8	ATR	CRJ	DH8	ERJ	EM2	E70	E75	...	
2	91 ≤ Surface alaire ≤ 200	220	E90	E95	320	737	757	...			
3	201 ≤ Surface alaire ≤ 300	310	767	...							
4	301 ≤ Surface alaire ≤ 600	M11	330	340	350	747	777	787	...		
5	601 ≤ Surface alaire	380	...								

8. Redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite

La redevance est assise sur le nombre total de passagers embarqués sur les aéroports de Paris – Charles de Gaulle et de Paris - Orly, exceptions faites des personnes mentionnées à l'article 6 de l'arrêté du 26 février 1981 réglementant 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.

Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite font l'objet d'une modulation tarifaire en fonction du taux de signalement avec un préavis d'au moins 36h des usagers.

- Définition du signalement :

Le signalement est le fait pour un usager de signaler avec un préavis d'au moins 36h avant l'heure de départ du vol la venue d'un passager handicapé ou à mobilité réduite au départ, à l'arrivée ou en correspondance selon la procédure mise en place par Aéroports de Paris.

Une prestation sera considérée comme signalée si elle fait l'objet d'un message de signalement, dont l'écart entre la date de réception et la date et l'heure prévue de départ du vol sur Paris sera d'au moins 36h.

- Détermination du taux de signalement :

Le taux de signalement est déterminé selon la formule suivante :

Nombre de prestations signalées avant 36h / Nombre de prestations commandées et validées avec :

- Le nombre de prestations réalisées retenu sera celui des prestations commandées et validées par ADP ;
- Une prestation sera considérée comme signalée si elle fait l'objet d'un message de signalement, dont l'écart entre la date de réception et la date prévue d'arrivée/départ du vol sur Paris sera d'au moins 36h ;
- Le rapprochement du nombre de prestations signalées au plus tard 36h avant le vol au nombre de prestations commandées et validées sera effectué vol à vol et de manière non nominative.

Modalités de mise en œuvre

- Les éléments pris en compte dans le calcul des taux de signalement sur Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle seront basés sur la période de juillet 2025 à juin 2026 ;
- Ils s'appuieront d'août n-2 à juillet n-1 pour les périodes tarifaires (n) ultérieures ;
- Les usagers ayant un nombre de prestations PHMR inférieur à 50 par an sur la période de calcul des taux de signalement ou débutant leurs opérations à partir du 1^{er} juillet 2026 se verront facturer le tarif correspondant à la catégorie 3.

◆ **pour l'aéroport de Paris-Orly**

Catégories tarifaires	Taux de signalement de la compagnie	Tarifs en € hors taxes
Catégorie 1	≥ 75%	1,34
Catégorie 2	≥ 65% et < 75%	1,62
Catégorie 3	≥ 60% et < 65%	1,87
Catégorie 4	≥ 30% et < 60%	2,84
Catégorie 5	< 30%	4,01

◆ **pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle**

Catégories tarifaires	Taux de signalement de la compagnie	Tarifs en € hors taxes
Catégorie 1	≥ 75%	2,02
Catégorie 2	≥ 65% et < 75%	2,43
Catégorie 3	≥ 60% et < 65%	2,85
Catégorie 4	≥ 30% et < 60%	4,27
Catégorie 5	< 30%	6,04

9. Redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris – Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget

La redevance est due pour chaque dépôt d'un dossier de demande de titre de circulation aéroportuaire visé aux articles R. 6342-23 à R. 6342-28 du code des transports, auprès des services d'Aéroports de Paris, requis conformément à l'article L. 6342-2 du code des transports. En cas de refus par l'Etat de délivrer à la personne concernée l'habilitation prévue aux articles R. 6342-18 à R. 6342-22 du code des transports, elle fait l'objet d'un remboursement ou d'un avoir.

Le tarif de la redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget est fixé à 78,35 € hors taxes.

10. Redevance pour les services d'eau et vidanges des avions (dilacération).

Cette redevance est due à chaque passage de camion de vidange à Paris-Charles de Gaulle et Paris Orly.

Les tarifs de la redevance sont fixés comme suit :

◆ pour l'aéroport de Paris - Orly :

Tarifs (en euros HT)

Redevance de dilacération	92,63 euros par passage de camion de vidange
---------------------------	--

◆ pour l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle :

Tarifs (en euros HT)

Redevance de dilacération	60,92 euros par passage de camion de vidange
---------------------------	--

ANNEXE 6

Modulations tarifaires applicables à la date d'entrée en vigueur du contrat

1. Modulation acoustique :

Le tarif de la redevance d'atterrissage est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Pour la période tarifaire 2027, les coefficients applicables sont repris ci-après. Pour les périodes tarifaires suivantes, ils sont présentés dans l'annexe 7.

Paris - Orly et Paris Charles-de-Gaulle			
Groupe acoustique	Jour (06h00 - 18h00)	Soir (18h00 – 22h00)	Nuit (22h00 - 06h00)
Groupe 1	1,500	1,500	2,225
Groupe 2	1,500	1,500	2,225
Groupe 3	1,034	1,034	1,551
Groupe 4	0,821	0,821	1,232
Groupe 5	0,714	0,714	1,071
Groupe 6			

2. Modulation tarifaire de la redevance de stationnement :

Le tarif de la redevance de stationnement fait l'objet d'une modulation tarifaire, qui se traduit par l'application d'une exonération totale sur la part variable pour les aires de trafic et aires de garage entre 23:00 et 07:00, heure locale.

3. Modulation tarifaire pour répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire

Le tarif de la redevance par passager applicable aux passagers à destination des DROM/COM est aligné au tarif applicable aux passagers à destination de la métropole, en application du 4° de l'article R. 6325-15 du code des transports qui prévoit que les tarifs des redevances peuvent faire l'objet d'une réduction pour répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire pour les liaisons avec les collectivités d'outre-mer.

4. Modulation tarifaire pour optimiser l'utilisation des infrastructures au regard du taux de remplissage

En application du 2° de l'article R. 6325-15 du code des transports, une modulation pour motif d'intérêt général des redevances peut être appliquée pour améliorer l'utilisation des infrastructures, en fonction notamment des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations.

Modalités d'attribution :

Pour les transporteurs aériens éligibles, la réduction de la redevance par passager au titre de la période de référence sur laquelle les conditions sont remplies est calculée à la fin de la période de référence considérée et attribuée sous la forme d'un avoir valable au titre de la redevance passager de la période de référence suivante pour ce même transporteur aérien.

La période tarifaire n (1^{er} avril n – 31 mars n+1) est considérée comme période de référence.

Conditions d'attribution :

Pour bénéficier de l'abattement au titre de la période de référence n, un transporteur aérien doit vérifier les conditions cumulatives suivantes :

- i. Trafic de mouvements atterrés du transporteur aérien sur l'ensemble constitué par les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly supérieur ou égal à 730 décollages au titre de la période de référence n.
- ii. Le nombre de siège de l'aéronef dans la base de référence est supérieure ou égale à 145. La base de référence d'Aéroports de Paris est constituée sur la base de la source ASCEND (source externe permettant d'obtenir le nombre de siège par immatriculation). Le nombre de sièges de référence par type avion correspond à la moyenne du nombre de sièges des avions venus sur l'ensemble constitué par les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, en fonction de leur fréquence (au titre de la période de référence n-2).²⁶

Modalités de calcul de l'abattement :

Pour un transporteur aérien réunissant les conditions précédentes, le montant de l'abattement sur la redevance par passager attribué à ce transporteur aérien est calculé comme suit :

Pour la présente modulation, l'emport d'un vol est le quotient du nombre de passagers au départ de ce vol (passagers Origine - Destination et passagers en correspondance) par la capacité en sièges (de la base de référence) du type avion qui a opéré le vol.

L'emport de référence par type de porteur correspond à la moyenne réelle de l'ensemble des vols de la période de référence n sur l'ensemble constitué par les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, distingué par type de porteur (GP – Gros Porteurs et MP – Moyens Porteurs).

Pour la période de référence 2027, l'emport de référence est de 84,6% pour les gros porteurs et de 82,0% pour les moyens porteurs.

La remise unitaire par passager au départ correspond à 1,5 € par passager pour les faisceaux « métropole », espace « Schengen », « UE hors Schengen », « DROM/COM » et « Royaume-Uni » et 3,0 € par passager pour le faisceau « Autre international ».

Le plafond total des abattements applicables sera de 5,0 millions d'euros (valeur 2027, avec une évolution annuelle de ce plafond égale au taux moyen d'évolution des tarifs des Redevances).

L'abattement correspond à la somme des remises par passager au départ au-delà de l'emport de référence :

- Si le montant total des abattements calculés pour l'ensemble des transporteurs aériens éligibles, sur l'ensemble des types avions éligibles, est inférieur au plafond retenu pour

²⁶ En cas d'absence de l'immatriculation dans la source ASCEND, la référence utilisée est alors le nombre de siège de la base TRAFIC (source interne d'Aéroports de Paris).

cette modulation, alors le transporteur aérien éligible bénéficie d'un abattement sur la redevance par passager égal à la somme des abattements calculés sur chaque type avion éligible ;

- Si le montant total des abattements calculés pour l'ensemble des transporteurs aériens éligibles est supérieur au plafond retenu pour cette modulation, alors chaque transporteur aérien éligible bénéficiera d'un abattement calculé au prorata du calcul du montant hors plafonnement.

Base de référence des capacités de nombre de sièges par type avion

Airbus			Boeing			Autres (>50)			Autres (<50)		
Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège	Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège	Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège	Type avion code OACI	Sous-type avion code IATA	Capacité siège
A19N	31N	140	B37M	7M7	126	AT76	AT7	69	A350	NDE	4
A20N	32N	184	B38M	7M8	179	CRJ1	CR1	50	AT45	AT5	48
A21N	32Q	200	B39M	7M9	180	CRJ2	CR2	50	B190	BEH	19
A318	318	131	B732	73A	130	CRJ9	CR9	87	B190	BE2	9
A319	319	148	B733	73C	148	CRJX	CRK	100	BE4W	BE4	6
A320	32A	182	B733	733	79	DH8D	DH4	76	C25C	CJ4	10
A320	320	178	B734	734	125	E145	ER4	50	C610	CJM	5
A321	32B	213	B735	735	90	E170	E70	75	C560	CJ5	7
A321	321	207	B736	73W	132	E175	E75	85	C56X	CJL	9
A332	332	241	B736	736	102	E190	E90	104	C680	CJ6	10
A333	333	300	B737	73G	128	E195	E95	121	C680	CJ8	8
A338	338	235	B738	738	189	E290	290	110	CL30	CL3	8
A339	339	315	B738	73H	182	E295	295	128	CL35	CL5	9
A342	342	263	B738	738	160	GLF4	GJ4	12	CL60	CCJ	12
A343	343	318	B739	73J	180	SA20	S20	50	E135	ER3	37
A345	345	230	B744	744	435				E500	EM5	8
A346	346	380	B748	74H	452				E550	ET6	8
A350	350	340	B752	75W	169				E55P	EP3	6
A359	359	316	B762	762	220				F2TH	D2L	8
A35K	351	414	B763	763	282				F900	D9L	19
A388	388	509	B763	76W	209				FA20	DF2	7
BCS1	221	122	B764	764	236				FA7X	DF7	12
BCS3	223	148	B772	772	316				FA8X	DF8	14
			B77L	77L	305				GA7C	GJ7	13
			B77W	77W	360				GL7T	C75	15
			B788	788	251				GLEK	CCX	19
			B789	789	282				GLF5	GJ5	13
			B78X	781	337				GLF6	GJ6	11
									H25A	H25	5
									H25B	H29	9
									LJ40	LJ4	7
									LJ55	LJ6	8
									PC12	PL2	9
									PC24	PL4	6

ANNEXE 7

Structure de la Grille Tarifaire de Base hors évolution tarifaire (GTB')

La structure de la grille tarifaire de base hors évolution tarifaire pour le calcul de GTB', mentionné à l'article III.4.1 du présent contrat, est définie de la façon suivante :

- pour toutes les redevances à l'exception de la redevance d'atterrissage, pour les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et de la redevance par passager, il s'agit de la grille tarifaire 2027 ;
- pour les redevances d'atterrissage et par passager, les dispositions spécifiques ci-dessous s'appliquent et viennent remplacer les dispositions analogues de la grille tarifaire 2027.

La présente annexe ne préjuge pas d'autres évolutions de structure qui pourraient être mises en œuvre par Aéroports de Paris au cours de l'exécution du contrat. S'il devait y en avoir, ces évolutions de structure additionnelles seraient réalisées à neutralité de revenus pour Aéroports de Paris, neutralité calculée sur la base du trafic de la dernière année civile connue.

GTB' intègre chaque année l'évolution de la structure des groupes acoustiques présentée ci-après.

A - Modalités applicables à la redevance d'atterrissage

Le tarif de la redevance d'atterrissage hors modulation acoustique est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Sous réserve que les groupes acoustiques définis dans la version en vigueur à la date de signature du présent contrat de l'arrêté de 24 janvier 1956 susmentionné ne soient pas modifiés, les coefficients qui seront applicables pour la grille tarifaire de base hors évolution tarifaire seront les suivants :

Les coefficients applicables aux périodes "jour" et "soir" (6h-18h et 18h-22h) pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly :

Groupe acoustique	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
1	1,500	1,600	1,700	1,800	1,900	2,000	2,000	2,000
2	1,500	1,600	1,700	1,800	1,900	2,000	2,000	2,000
3	1,034	1,076	1,120	1,180	1,245	1,300	1,345	1,395
4	0,821	0,830	0,850	0,860	0,865	0,870	0,880	0,890
5	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714	0,714
6								

Les coefficients de nuit sont calculés comme étant les coefficients de jour pour un même groupe acoustique, multipliés par 1,5.

B - Modalités applicables à la redevance par passager

La redevance par passager est caractérisée notamment par différents faisceaux géographiques. Aéroports de Paris souhaite figer la trajectoire d'évolution de l'écart tarifaire entre les différents faisceaux.

Ainsi, la trajectoire pluriannuelle d'évolution de l'écart tarifaire entre faisceaux²⁷ est définie dans le tableau ci-après.

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
UE hors Schengen, Royaume-Uni	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Autres destinations internationales	2,4	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2

Les tarifs qui résultent de cette refonte, sur la base des tarifs 2027, sont les suivants :

Tarifs par passager au départ (€ HT)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Métropole, Schengen, DROM-COM	12,74	13,08	13,44	13,44	13,44	13,44	13,44	13,44
UE hors Schengen, Royaume-Uni	12,74	13,08	13,44	13,44	13,44	13,44	13,44	13,44
Autres destinations internationales	30,58	30,10	29,58	29,58	29,58	29,58	29,58	29,58

L'abattement pour les passagers en correspondance est fixé à 60%.

²⁷ Ratio du tarif par rapport au tarif applicable au faisceau "Métropole, Schengen, DROM-COM"

ANNEXE 8

Plan d'affaires prévisionnel

Les revenus et charges présentés ci-après ne tiennent pas compte des produits et charges internes dites « éliminations interco », et qui par principe se neutralisent dans le calcul du résultat opérationnel courant régulé (élimination interco classique aux bornes du périmètre régulé). Il s'agit par exemple des charges d'énergie ou des loyers internes, qui génèrent à la fois des produits et des charges à due concurrence au sein du périmètre régulé. Par ailleurs, les revenus liés à la redevance PHMR ainsi que les charges de sous-traitance correspondantes sont présentées à part car ils ne sont pas soumis au plafond tarifaire du CRE.

En outre, le plan d'affaires prévisionnel tient compte des seules charges régulées connues au 30 juin 2026.

Compte de résultat, investissement, base d'actifs et rentabilité prévisionnelle du périmètre régulé (années civiles) :

Compte de résultat régulé (internes compensés) - M€		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Revenus aéronautiques	m€	1 675	1 817	1 921	2 021	2 116	2 222	2 323	2 436
Revenus non aéronautiques	m€	675	686	707	741	770	789	807	829
Redevance PHMR	m€	131	143	152	165	174	181	186	191
Produits opérationnels	m€	2 481	2 646	2 781	2 926	3 060	3 192	3 316	3 456
Charges opérationnelles	m€	(1 139)	(1 166)	(1 194)	(1 232)	(1 278)	(1 313)	(1 336)	(1 372)
Sous-traitance PHMR	m€	(111)	(119)	(128)	(136)	(143)	(148)	(153)	(157)
Impôts et taxes	m€	(251)	(265)	(278)	(293)	(307)	(321)	(333)	(346)
Dotations aux amortissements	m€	(493)	(496)	(489)	(510)	(560)	(556)	(549)	(594)
Autres		(32)	(36)	(36)	(36)	(37)	(37)	(55)	(41)
Résultat opérationnel régulé	m€	456	565	656	720	735	816	891	946
IS	m€	(118)	(146)	(169)	(186)	(190)	(211)	(230)	(244)
Résultat opérationnel régulé (après IS)	m€	338	419	487	534	545	605	661	702
Base d'actif	m€	7 252	7 947	8 668	9 539	10 276	10 867	11 297	11 580
BFR		(490)	(535)	(533)	(586)	(564)	(518)	(464)	(413)
BAR	m€	6 762	7 412	8 134	8 952	9 712	10 350	10 832	11 167
ROCE régulé	%	5,0%	5,7%	6,0%	6,0%	5,6%	5,8%	6,1%	6,3%

RP(n) correspond aux recettes prévisionnelles des Redevances soumises au plafond du CRE. Elles ont été établies sur la base de IP, l'hypothèse d'inflation prévisionnelle du plan d'affaires.

Année	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Période tarifaire	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
RP	/	1707,1	1845,9	1942,0	2040,4	2138,2	2243,3	2346,7	2460,8
IP	2,50%	1,70%	1,70%	1,65%	1,65%	1,65%	1,65%	1,65%	1,65%

Hypothèses fiscales sous-jacentes au plan d'affaires :

Année	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	1	2	3	4	5	6	7	8
Période	1 ^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027	1 ^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028	1 ^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029	1 ^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030	1 ^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031	1 ^{er} janvier 2032 au 31 décembre 2032	1 ^{er} janvier 2033 au 31 décembre 2033	1 ^{er} janvier 2034 au 31 décembre 2034
Taux de la TEITL D ²⁸	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%	4,6%
Taux d'IS	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%	25,825%
CVAE ²⁹	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%	0,28%
Taxe foncière	Taux en vigueur en juin 2026							

Redevance PHMR (années civiles) :

La trajectoire d'évolution de la redevance PHMR intégrée ci-après est celle présentée à l'annexe 11.

Compte de résultat PHMR - M€	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Redevance PHMR	131,2	143,0	152,4	164,9	173,6	180,5	186,0	190,8
Sous-traitance PHMR	(111,0)	(118,5)	(127,6)	(136,0)	(142,8)	(148,2)	(152,8)	(156,6)
Autres coûts contraints	(18,4)	(18,8)	(19,3)	(19,9)	(20,6)	(21,3)	(22,0)	(22,7)
Coûts contraints	(129,4)	(137,3)	(146,8)	(155,9)	(163,5)	(169,6)	(174,8)	(179,3)
Production immobilisée	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
TEITLD	(5,9)	(6,4)	(6,9)	(7,4)	(7,8)	(8,1)	(8,4)	(8,6)
IS	0,9	0,0	0,2	(0,6)	(0,8)	(0,9)	(0,9)	(0,9)
Rémunération de la BAR	(0,7)	(0,8)	(1,0)	(1,2)	(1,4)	(1,5)	(1,6)	(1,7)
Autres charges	(5,1)	(6,6)	(7,0)	(8,5)	(9,3)	(9,9)	(10,2)	(10,5)
Déficit / excédent	(3,2)	(0,9)	(1,4)	0,5	0,8	1,1	1,0	1,0

²⁸ Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, assise sur la part excédant 120 millions d'euros de l'ensemble des revenus générés par les activités d'exploitation de ces infrastructures.

²⁹ Contribution sur la valeur ajoutée des entreprises.

ANNEXE 9

Facteur d'ajustement trafic

Le facteur « TRAF » mentionné au III.5.2.1 est défini de la façon suivante :

- $TRAF(1) = TRAF(2) = 0$
 - Pour n supérieur ou égal à 3, c'est-à-dire à partir de l'année 2029 :
 - Si $RBPM(n-2) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2)) < RC(n-2) < RBPM(n-2) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2))$:

$$TRAF(n) = 75\% \times \left(RP(n-2) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2)) - RC(n-2) \right) \times (1 + k)^2$$
 - Si $RC(n-2) > RBPM(n-2) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2))$:

$$TRAF(n) = [50\% \times \left(RBPM(n-2) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2)) - RC(n-2) \right) + 75\% \times \left((RP(n-2) - RBPM(n-2)) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2)) \right)] \times (1 + k)^2$$
 - Si $RC(n-2) < RBPM(n-2) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2))$:

$$TRAF(n) = [50\% \times \left(RBPM(n-2) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2)) - RC(n-2) \right) + 75\% \times \left((RP(n-2) - RBPM(n-2)) \times \alpha(n-2) \times (1 + A(n-2)) \right)] \times (1 + k)^2$$
- Où :
- k est le coût moyen pondéré du capital ;
 - $RBPM(n-2)$ est le revenu de référence maximum sur la période allant du 1^{er} avril n-2 au 31 mars de l'année n-1, tel que défini au III.5.2.1 ;
 - $RBPM(n-2)$ est le revenu de référence minimum sur la période allant du 1^{er} avril n-2 au 31 mars de l'année n-1, tel que défini au III.5.2.1 ;
 - $\alpha(n-2)$ est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel, tel que défini au III.4.2 ;
 - $A(n-2)$ est le coefficient d'ajustement tarifaire des Redevances pour la période tarifaire n-2, tel que défini au III.5.2 ;
 - $RC(n-2)$ est le montant des recettes constatées des Redevances sur la période allant du 1^{er} avril n-2 au 31 mars n-1, tel que défini au III.5.2.1 ;
 - $RP(n-2)$ est le montant des recettes prévisionnelles des Redevances sur la période allant du 1^{er} avril n-2 au 31 mars n-1, tel que défini au III.4.2

Bornes de révision trafic

La bornes de révision trafic maximum "RRM" est réputée atteinte pour l'année n lorsque :

$$RC(n) > RRM(n) \times \alpha(n) \times (1 + A(n))$$

La bornes de révision trafic minimum "RRm" est réputée atteinte pour l'année n lorsque :

$$RC(n) < RRm(n) \times \alpha(n) \times (1 + A(n))$$

Où :

- *RRm* correspond au seuil de révision à la baisse tel que défini au V.1.1 ;
- *RRM* correspond au seuil de révision à la hausse tel que défini au V.1.1 ;
- $\alpha(n)$ est le quotient entre le plafond d'évolution tarifaire constaté et le plafond d'évolution tarifaire prévisionnel pour la période tarifaire n, tel que défini au III.4.2 ;
- $A(n)$ est le coefficient d'ajustement tarifaire des Redevances pour la période tarifaire n, tel que défini au III.5.2 ;

ANNEXE 10

Modalités de calcul des facteurs INV1, INV2 et INV3

A - Modalités de calcul du facteur INV1

Le facteur d'ajustement INV1(n) s'applique annuellement. Pour chaque période tarifaire, INV1(n) est calculé par :

$$INV1(n) = (Charges\ de\ capital\ BAR\ constatées(n - 2) - Charges\ de\ capital\ BAR\ prévisionnelles(n - 2)) \times (1 + k)^2$$

$$Charges\ de\ capital\ BAR\ constatées(n - 2) = D\&A(n - 2) + \frac{BAR(n - 2) * k}{1 - T(n - 2)}$$

$$T(n - 2) = T_{prév}(n - 2) * p + T_{réel}(n - 2) * (1 - p)$$

Où :

- **k** est le coût moyen pondéré du capital défini au I.3.3 ;
- **D&A(n - 2)** correspond aux dotations aux amortissements réalisées aux bornes du périmètre régulé pour **n - 2** ;
- **BAR(n - 2)** correspond à la base d'actif régulée réalisées aux bornes du périmètre régulé pour **n - 2** ;
- **T(n)** est le taux d'IS utilisé pour calculer les charges de capital constatées. Il correspond à une moyenne au taux d'imposition prévisionnel et réel pondéré respectivement à p et (1-p)
 - o **Tréel(n - 2)** est le taux d'IS observé sur l'année **n - 2** ;
 - o **Tprev(n - 2)** est le taux d'IS prévisionnel du plan d'affaire sur l'année **n - 2**. Il est de 25,825% chaque année du plan d'affaire ;
 - o **p** est le pourcentage des variations de taux d'IS à la charge d'ADP. Il est égal à 25%.
- **Charges de capitalBAR prévisionnelles(n - 2)** correspond aux charges de capital prévisionnelles du plan d'affaires, dont les valeurs sont indiquées ci-dessous :

Années civiles (n)		2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
n	m€	1	2	3	4	5	6	7	8
Dotations aux amortissements	m€	493	496	489	510	560	556	549	594
Base d'actif régulée "BAR"	m€	6 762	7 412	8 134	8 952	9 712	10 350	10 832	11 167
CMPC	5,8%								
Taux d'IS	25,83%								
Charges de capital prévisionnelles	M€	1 022	1 076	1 125	1 210	1 319	1 366	1 396	1 467

B - Modalités de calcul du facteur INV2

Le facteur « INV2 » mentionné au III.5.2.4 est défini de la façon suivante :

$$INV2(n) = -(1 + k)^2 * (k - k_d) * \left(\frac{1}{1 - T(n-2)} \right) * \frac{1}{4} * \sum_{i=1}^{nb(n-2)} (R_i(n-2) * DRP_i)$$

Où :

- k est le coût moyen pondéré du capital défini au I.3.3 ;
- k_d est le coût de la dette établi pour la période couverte par le CRE à la date de signature du contrat. Il est égal à 4,2% ;
- $T(n-2)$ est le taux d'IS défini dans la formule INV1 de la présente annexe ;
- $nb(n-2)$ correspond au nombre de grands projets dont la date de livraison initiale est antérieure ou égale à $n-2$. Les Grands Projets sont définis à l'annexe 2.
- $R_i(n-2)$ le nombre de trimestres de retard révolus observé sur l'année $n-2$ pour les grands projets i indiqués au point précédent ;
- DRP_i correspond au montant total prévisionnel du grand projet i tel que précisé en annexe 2 aux bornes du périmètre régulé.

Afin de rendre le mécanisme effectif pour les projets ayant une date de livraison cible lors de la dernière année du CRE, il est convenu que le non-respect du jalon est sanctionné par une pénalité forfaitaire égale à un retard de quatre (4) trimestres. Pour les projets devant être livrés le dernier trimestre de la dernière année du contrat, le jalon de livraison doit être franchi au plus tard le 31 décembre de cette même année sous peine d'application de la pénalité forfaitaire ci-avant définie.

C1 - Modalités de calcul du facteur INV3a

a – Seuil de déclenchement d'INV3a

Le facteur « INV3a » mentionné au III.5.2.4 est défini de la façon suivante :

- Soit Pf , le plafond de dépenses additionnelles d'investissements cumulées fixé à 7% ;
- Soit d , la durée d'amortissement normative des dépenses d'investissements fixé à 24 ans.

DEC(n) correspond au dépassement effectif cumulé entre les dépenses constatées et les dépenses prévisionnelles. Il est exprimé en pourcentage. Il a la valeur suivante :

$$DEC(n) = \frac{\sum_{i=1}^n DC(i)}{\sum_{i=1}^n (DP(i) * ICcapex(i))} - 1$$

$$\text{Avec, } IC_{CAPEX}(n) = 0,35 * \frac{BT01(n)}{BT01\ 2025} + 0,35 * \frac{TP01(n)}{TP01\ 2025} + 0,15 * \frac{BT50(n)}{BT50\ 2025} + 0,15 * \frac{Syntec(n)}{Syntec\ 2025}$$

où :

- $DC(i)$ et $DP(i)$ correspondent respectivement aux dépenses constatées et prévues en annexe 2 du présent contrat dans le programme d'investissements du périmètre régulé pour chaque période tarifaire. Ils sont respectivement exprimés en euros courants et en euros constants ;
- $BT01(n)$ est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'INSEE (BT01) - valeur de décembre de l'année n ;
- $TP01(n)$ est l'index général Travaux Publics tous travaux publié par l'INSEE (TP01) - valeur de décembre de l'année n ;
- $BT50(n)$ est l'index général Rénovation-Entretien tous corps d'état publié par l'INSEE (BT50) - valeur de décembre de l'année n ;
- $SYNTEC(n)$ est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations notamment d'ingénierie et d'informatique - valeur de décembre de l'année n ;
- Les valeurs BT012025, TP012025, BT502025, et Syntec2025 correspondent à la valeur de ces indices au 31 décembre 2025 (T4).

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

b – Calcul de « DEX(n) »

Si $DEC(n) \leq Pf$:

$$DEX(n) = 0$$

$$\text{et } INV3a(n) = 0$$

Si $DEC(n) > Pf$:

$DEX(n)$ correspond à la quote-part des dépenses d'investissements constatées dépassant de 7% la trajectoire prévisionnelle :

$$DEX(n) = (DEC(n) - Pf) * \sum_{i=1}^n (DP(i) * ICcapex(i))$$

c – Calcul de « Charges de capitalDEX(n) »

1°) Calcul de l'amortissement théorique $Am_INV3a(n)$ de Charges de capitalDEX(n)

$$Am(n) = \frac{DEX(n)}{d}$$

Afin de prendre en compte une convention de mise en service en milieu d'année des investissements intégrés dans $DEX(n)$, l'amortissement retenu au titre du facteur INV3a est ajusté comme suit :

SI $Am(n) \leq Am(n-1)$,

$$Am_{INV3a}(n) = Am(n)$$

SI $Am(n) > Am(n-1)$,

$$Am_{INV3a}(n) = Am(n-1) + (Am(n) - Am(n-1)) * 50\%$$

2°) Calcul de Charges de capitalDEX(n)

Charges de capitalDEX(n) est défini de la façon suivante :

$$\begin{aligned} & \text{Charges de capitalDEX}(n) \\ &= \left(DEX(n) - \sum_{i=1}^n Am_{INV3a}(i-1) \right) * k * \left(\frac{1}{1-T(n)} \right) + Am_{INV3a}(n) \end{aligned}$$

Où $T(n)$ est le taux d'impôt défini dans cette présente annexe dans les modalités de calcul du INV1

d – Calcul du facteur INV3a(n)

Enfin, $INV3a(n)$ se définit comme :

$$INV3a(n) = -(Charges de capitalDEX(n-2)) * (1+k)^2$$

C2 – Modalités de calcul du facteur INV3b

Le facteur « INV3b » mentionné au III.5.2.4 est défini de la façon suivante :

Pour tout Grand Projet j du périmètre régulé, dont le Montant Ajusté a été déterminé conformément aux dispositions du II. 1. 2., et réceptionné(e) en une année, antérieure ou égale à n :

$$INCIT_j(n) = a_j \times \left(1 - \left(\frac{DGC_j}{DGP_j} \right) \right) \times \sum_{i=1}^n DRP_j(i) \times ICcapex(i)$$

Où :

- DGC_j correspond aux dépenses globales constatées pour le projet j exprimées en euros constants (date de valeur du Montant Ajusté). Les modalités de conversion en euros constants sont les suivantes :
 - Les dépenses pour travaux et frais sur projet immobilisables externes constatées en € courant sont traduites en euros constants (date de valeur du Montant Ajusté) sur la base des formules de révision applicables dans les marchés sous-jacents aux dépenses. Ces formules sont appliquées entre la date de valeur du Montant Ajusté indiquée dans le présent contrat et la date de valeur de la dépense effective. Les dépenses dont les marchés n'incluraient pas de formules de révisions seront révisées sur la base de panier d'indice $IC_{CAPEX}(n)$ défini dans les modalités de calcul du INV3a de la présente annexe.
 - Les frais sur projet internes seront traduits en euros constants (date de valeur du Montant Ajusté) grâce à l'indice SYNTEC ;
- DGP_j correspond aux Montants Ajustés prévus pour le projet j , inscrites dans le programme d'investissements ajusté des Grands Projets au jalon visé au II. 1. 2., exprimées en euros constants (date de valeur du Montant Ajusté) ;
- $DRP_j(i)$ correspond aux dépenses régulées prévisionnelles en année i pour le projet j et indiqué en partie A de l'annexe 2. Ces montants sont exprimés en euros constants (date de valeur décembre 2025) ;
- $ICcapex(i)$ correspond à la formule d'indexation explicitée au INV3a. Elle permet de convertir $DRP_j(i)$ à la date de valeur de la dépense prévisionnelle du présent contrat.
- a_j est un coefficient correctif appliqué au projet j , tel que défini de la manière suivante :
 - Si $\left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right| \leq 10\%$, alors $a_j = 50\%$;
 - Si $10\% < \left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right| \leq 50\%$, alors $a_j = \frac{50\% \times 10\% + 20\% \times \left(\left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right| - 10\% \right)}{\left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right|}$;
 - Si $50\% < \left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right| \leq 100\%$, alors $a_j = \frac{50\% \times 10\% + 20\% \times 40\% + 10\% \times \left(\left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right| - 50\% \right)}{\left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right|}$;

$$\begin{aligned} \circ \quad & \text{Si } \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 > 100\%, \text{ alors} \\ & a_j = \frac{50\% \times 10\% + 20\% \times 40\% + 10\% \times 50\% + 5\% \times \left(\left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right| - 100\% \right)}{\left| \frac{DGC_j}{DGP_j} - 1 \right|} \end{aligned}$$

Le facteur INV3b pour le projet j en année n correspond à

- Si $n \leq 2034$

$$INV_{3b,j}(n) = (1 + k)^2 \times \frac{1}{3} \times (INCIT_j(n-4) + INCIT_j(n-3) + INCIT_j(n-2))$$

- Si $n = 2035$

$$INV_{3b,j}(n) = (1 + k)^2 \times \left(\frac{1}{3} \times INCIT_j(n-4) + \frac{1}{3} \times INCIT_j(n-3) + \frac{1}{2} \times INCIT_j(n-2) \right)$$

- Si $n = 2036$

$$INV_{3b,j}(n) = (1 + k)^2 \times \left(\frac{1}{3} \times INCIT_j(n-4) + \frac{1}{2} \times INCIT_j(n-3) + INCIT_j(n-2) \right)$$

La pénalité annuelle globale en année n est alors définie par : $INV_{3b}(n) = \sum_j INV_{3b,j}(n)$

ANNEXE 11

Modalités de fonctionnement du mécanisme d'ajustement de la redevance d'assistance pour personnes handicapées et à mobilité réduite

1. Revenu autorisé

Sur la base des revenus d'équilibre prévisionnels et réels, et du facteur d'ajustement lié à la qualité de service PHMR, le revenu autorisé d'une année n , pour la plateforme PTF est calculé ainsi :

$$R_{Aut}(PTF, n) = R_{eq\text{ prévi}}(PTF, n) + \Delta R(PTF, n - 2) + QDS_{PHMR}(PTF, n)$$

Où :

- $R_{eq\text{ prévi}}(PTF, n)$ représente le revenu de la redevance PHMR de base, avant application des termes correctifs, applicable à la plateforme PTF sur la période tarifaire n défini au 3. ci-après.
- $\Delta R(PTF, n - 2)$ correspond à l'ajustement de l'écart de charges lié à l'écart de volume de prestations, à partir de $n = 2029$, entre la prévision et le réalisé sur la plateforme PTF sur la période tarifaire $n - 2$, défini au 4. ci-après.
- $QDS_{PHMR}(PTF, n)$ est le facteur d'ajustement par rapport à la qualité de service du périmètre PHMR sur la plateforme PTF susceptible de s'appliquer sur la période tarifaire n , défini au 6 de la présente annexe.

2. Coût unitaire contraint par prestation

Une trajectoire de charges pour chaque plateforme a été construite en tenant compte notamment des évolutions du nombre de prestations et d'un engagement de productivité d'Aéroports de Paris.

Sur cette base, une trajectoire moyenne d'évolution de coûts unitaires par prestation par plateforme, hors taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, ci-après dénommé $C_{contraint}(PTF, n)$ est établie. Elle servira à calculer l'ajustement des charges en fonction de l'évolution du nombre de prestations, tel que défini au 4 ci-après.

Chaque année, ce coût contraint sera calculé pour chaque plateforme sur la base de la formule suivante :

$$C_{contraint}(PTF, n) = C_{2025}(PTF) * (1 + IC(2026)) * \prod_{i=1}^n (1 + IC(i) - Prod_{PHMR}(PTF, n))$$

Avec $IC(n)$ l'inflation constatée sur la période tarifaire n , définie au III.4.2

$$C_{2025}(CDG) = 71,05\text{€} \quad \text{et} \quad Prod_{PHMR}(CDG) = 0,38\%$$

$$C_{2025}(ORY) = 58,57\text{€} \quad \text{et} \quad Prod_{PHMR}(ORY) = 0,82\%$$

Ce coût contraint correspond à l'ensemble des charges imputées sur la redevance PHMR hors impôt sur les sociétés (IS), taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), rémunération de la base d'actifs régulés et production immobilisée.

3. Revenu d'équilibre

Il est défini un revenu d'équilibre, qui correspond pour une période tarifaire "n", pour chaque plateforme, à celui qui permettrait un taux de couverture exactement à 100%. Le coût unitaire par prestation sous-jacent intègre les hypothèses de productivité définies ci-avant.

Le revenu d'équilibre ainsi calculé correspond au coût contraint unitaire, défini ci-avant, multiplié par le nombre de prestations prévisionnel, auquel on additionne les autres charges, non incluses dans le coût contraint, telles qu'indiquées au dernier paragraphe du 2. ci-avant :

$$R_{eq\text{ prévi}}(PTF, n) = (C_{contraint}(PTF, n) * Nb_presta_{prévi}(PTF, n)) + Autres\ charges(PTF, n)$$

Où :

- $Nb_presta_{prévi}$ est le nombre de prestations prévisionnel indiqué ci-dessous pour chaque plateforme,
- $Autres\ charges(PTF, n)$ correspond aux charges éligibles qui ne font pas partie du coût contraint indiquées ci-dessous (impôt sur les sociétés (IS), taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), rémunération de la base d'actifs régulés et production immobilisée).

Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle								
Nombre prévisionnel de prestations PHMR $Presta_{prévi}(CDG, n)$	1 354 185	1 407 635	1 482 551	1 546 655	1 597 945	1 635 455	1 664 924	1 688 227
$Autres\ charges(CDG, n)$ (milliers d'euros)	4 578	4 901	5 284	6 915	7 077	7 246	7 361	7 437
Pour l'aéroport de Paris-Orly								
Nombre prévisionnel de prestations PHMR $Presta_{prévi}(ORY, n)$	520 064	558 104	601 372	636 005	659 958	673 965	686 109	695 713
$Autres\ charges(ORY, n)$ (milliers d'euros)	1 655	1 845	1 946	2 111	2 371	2 809	2 947	3 103

4. Ajustement des charges

L'ajustement de l'écart de charges entre la prévision et le réalisé sur la plateforme PTF sur la période tarifaire $n - 2$ est calculé sur la seule base du coût contraint $C_{contraint}$, fixé, et de l'écart entre le nombre de prestations réel et prévisionnel, à partir de $n = 2029$, sur la base de la formule suivante :

$$\Delta R(PTF, n - 2) = \frac{C_{contraint}(PTF, n-2)}{(1 - \text{taux de TEITLD}(n-2))} \times (Nb_presta_{réel}(PTF, n - 2) - Nb_presta_{prévi}(PTF, n - 2))$$

Où :

- $Nb_presta_{réel}$ est le nombre de prestations réalisées retenu, défini comme le nombre des prestations commandées et validées par Aéroports de Paris, utilisé pour déterminer le taux de signalement de chaque compagnie aérienne, issu de l'outil PMR manager, ou tout autre outil qui viendrait s'y substituer.

- *taux de TEITLD*($n - 2$) est le taux de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance alloué à la redevance PHMR, sur l'année $n-2$. Ce taux est de 4,6% à la date de signature du présent contrat.

5. Trajectoire indicative d'évolution des tarifs unitaires de la redevance PHMR sur la durée du contrat

Des trajectoires indicatives d'évolution de la redevance PHMR ont été construites, hors ajustement lié à la qualité de service, pour toutes les périodes tarifaires couvertes par le présent contrat, en prenant l'hypothèse d'une répartition du trafic restant identique entre catégories tarifaires, sur la base des catégories applicables à la période tarifaire 2026. Elles ont été construites afin d'assurer en moyenne une couverture des charges par les recettes de cette redevance sur la durée du contrat.

Evolution indicative tarifaire (période tarifaire)	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Paris-Charles de Gaulle	+15,80%	+3,20%	+4,30%	+6,90%	+2,60%	+1,90%	+1,50%	+1,40%
Paris-Orly	+24,00%	+6,40%	+5,80%	+4,90%	+4,80%	+4,80%	+2,20%	+2,00%

6. Ajustement lié à la qualité de service

Le revenu autorisé peut être affecté d'un ajustement à la hausse ou à la baisse, en lien avec la qualité de service liée au service PHMR.

Le facteur $QDS_{PHMR}(PTF, n)$ est susceptible de s'appliquer à compter de $n = 2029$

$$QDS_{PHMR}(PTF, n) = QDS_{A14}(PTF, n) \times (1 + k)^2 + \Delta QDS_{CoCoEco}(PTF, n)$$

Où :

- $QDS_{A14}(PTF, n)$ est le bonus ou le malus relatif à l'indicateur A_{14} pour la période tarifaire n calculé suivant le processus décrit ci-après, à partir de $n = 2029$;
- k est le coût moyen pondéré du capital dont la valeur est définie au I.3.3 ;
- $QDS_{CoCoEco}(PTF, n)$ est la valeur retenue en cas d'ajustement du niveau de qualité de service voté en commission consultative économique de la plateforme PTF concerné en année n suivant le mécanisme décrit au paragraphe 6.2 ci-après.

6.1 Indicateur lié à la qualité de service de la redevance PHMR

Dans le cadre du présent mécanisme, un indicateur dédié à l'accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite est intégré, avec incidence financière :

- Indicateur A14 : accueil des personnes handicapées et à mobilité réduite – conformité aux arrivées ;

La définition et les modalités de mesure de cet indicateur de qualité de service sont présentées en annexe 12.

Le système d'incitation associé à cet indicateur repose à la fois sur une notion de minimum requis, dont la non-atteinte est sanctionnée par un malus, et sur un niveau élevé d'ambition, récompensé par un bonus. Les montants du bonus et du malus sont symétriques et s'élèvent à 2 M€ par an pour

la période tarifaire 2027, au total réparti sur les deux plateformes au prorata du chiffre d'affaires 2025 de la redevance, soit 1,53 M€ pour Paris-Charles de Gaulle et 0,47 M€ pour Paris-Orly.

L'incidence financière ci-dessus correspond à des montants en date de valeur 2027. Elle fera l'objet d'une indexation de manière à évoluer au même rythme que la grille tarifaire de base.

Les éléments permettant de déterminer l'incidence financière annuelle sont présentés ci-après. Les objectifs fixés ainsi que les niveaux de franchises et les niveaux minimums et maximums requis, pour chacune des années du contrat de régulation économique 2027-2034, calculés du 1er juillet de l'année « n-2 » au 30 juin de l'année « n-1 », sont les suivants :

Indicateur de conformité PHMR	Année de mesure de l'indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	Période tarifaire d'application	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Conformité PHMR aux arrivées (PSH)	M (A14,n)	86,30 %	86,30%	86,30%	86,30%	86,30%	86,30%	86,30%	86,30%
	F (A14,n)	85,25%	85,25%	85,25%	85,25%	85,25%	85,25%	85,25%	85,25%
	Objectif(A14, n)	85,00 %	85,00 %	85,00 %	85,00 %	85,00 %	85,00 %	85,00 %	85,00 %
	f (A14,n)	84,75%	84,75%	84,75%	84,75%	84,75%	84,75%	84,75%	84,75%
	m(A14, n)	83,70 %	83,70 %	83,70 %	83,70 %	83,70 %	83,70 %	83,70 %	83,70 %

Où $Objectif(A_{14}, n)$ est le niveau d'objectif de l'indicateur A_{14} pour la période tarifaire "n", autour duquel se situe une zone de franchise de +/-0,25 points de pourcentage, au sein de laquelle aucun bonus ni aucun malus ne s'applique.

En-deçà de la zone de franchise un malus est appliqué avec une progression linéaire, jusqu'à un niveau maximal de malus lorsque l'indicateur atteint un niveau minimum notée $m(A_{14}, n)$.

Au-delà de la zone de franchise un bonus est appliqué avec une progression linéaire, jusqu'à un niveau maximal de bonus lorsque l'indicateur atteint un niveau maximum $M(A_{14}, n)$.

Les formules applicables sont les suivantes :

Si $A_{14}(PTF, n) < m(A_{14}, n)$:

$$QDS_{A_{14}}(PTF, n) = malus(PTF) \times \prod_{i=2}^n (1 + P(i))$$

Si $m(A_{14}, n) \leq A_{14}(PTF, n) \leq f(A_{14}, n)$:

$$QDS_{A_{14}}(PTF, n) = malus(PTF) \times \frac{A_{14}(n) - f(A_{14}, n)}{m(A_{14}, n) - f(A_{14}, n)} \times \prod_{i=2}^n (1 + P(i))$$

Si $f(A_{14}, n) < A_{14}(PTF, n) < F(A_{14}, n)$:

$$QDS_{A_{14}}(PTF, n) = 0$$

Si $F(A_{14}, n) \leq A_{14}(PTF, n) \leq M(A_{14}, n)$:

$$QDS_{A_{14}}(PTF, n) = bonus(PTF) \times \frac{A_{14}(n) - F(A_{14}, n)}{M(A_{14}, n) - F(A_{14}, n)} \times \prod_{i=2}^n (1 + P(i))$$

Si $A_{14}(PTF, n) > M(A_{14}, n)$:

$$QDS_{A_{14}}(PTF, n) = \text{bonus}(PTF) \times \prod_{i=2}^n (1 + P(i))$$

Où :

- $A_{14}(n)$ est la valeur de l'indicateur calculé du 1er juillet de l'année « n-2 » au 30 juin de l'année « n-1 », et servant à la détermination du facteur applicable pour la période tarifaire n.
- $P(n)$ est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances défini au III.4.2.
- bonus (CDG) = 1,53 M€ et malus (CDG) = - bonus (CDG),
- bonus (ORY) = 0,47 M€ et malus (ORY) = - bonus (ORY).

6.2 Ajustement du niveau de qualité de service visé, via le facteur $\Delta QDS_{CoCoEco}(PTF, n)$

La contrainte pesant sur les charges pour Aéroports de Paris n'est envisageable qu'à qualité de service équivalente. Or, les compagnies aériennes expriment régulièrement des souhaits d'augmentation de la qualité de service liée à cette prestation.

Dès lors, il est nécessaire d'introduire au sein de ce mécanisme un dispositif permettant de prendre en compte un relèvement de qualité de service, s'il est souhaité par la majorité des usagers.

Pour s'inscrire dans ce mécanisme au titre d'une période tarifaire n, Aéroports de Paris doit soumettre une proposition en ce sens lors d'une réunion de la commission consultative économique de préparation de la période tarifaire en question, en précisant le surcoût pour l'année ainsi qu'une présentation des améliorations de qualité de service visées par ces coûts additionnels.

Cette proposition a une durée d'un an et ses éventuelles reconductions sont soumises au vote des membres de la commission consultative économique et doivent recueillir une majorité d'avis favorables : proposition d'une évolution liée à la qualité de service, avec le montant et les prestations additionnelles correspondantes. En cas de vote favorable de la commission consultative économique, l'ajustement est intégré à partir de la période tarifaire n, à hauteur du surcoût annuel estimé.

La proposition est notifiée au ministre chargée de l'Aviation civile avec le vote de la commission consultative économique. A défaut d'opposition dans un délai d'un mois à compter de cette notification, la proposition est implicitement acceptée.

ANNEXE 12

Indicateur de conformité de l'assistance PHMR A14 (PSH)

1. Champ couvert par l'indicateur de conformité de l'assistance PHMR aux arrivées :

Les prestations d'assistance PHMR réalisées aux arrivées des vols, sur les plateformes de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

2. Modalité de mesure pour le calcul de conformité de l'assistance PHMR aux arrivées :

L'indicateur de conformité de l'assistance PHMR aux arrivées mesure le taux de vols à l'arrivée pour lesquels toutes les mesures ont été mises en œuvre afin que la dernière personne assistée soit sortie en moins de 20 minutes sur un vol moyen porteur et en moins de 30 minutes sur un vol gros porteur. Le taux d'atteinte de l'indicateur A14 tient compte de la présence de l'agent d'assistance à la porte de l'avion dans les 8 minutes suivant l'AIBT et du taux de commandes émises tardivement, c'est-à-dire lorsque l'avion est déjà au bloc.

3. Définition de l'indicateur de conformité de l'assistance PHMR aux arrivées :

$$\text{Conformité} = \frac{\sum \text{vols conformes}}{\sum \text{vols avec PHMR}}$$

4. Unité de fréquence de mesure

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation mensuelle et par plateforme.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage de données pendant une période de huit ans à compter de leur collecte.

ANNEXE 13

Modalité de calcul de LissRESCAT

Dans une logique de modération tarifaire appréciée en moyenne sur la durée couverte par le présent contrat en application de l'article L. 6327-3 du code des transports :

- Le mécanisme LissRESCAT(n) a vocation à lisser de manière mécanique dans les tarifs de l'impact des facteurs d'ajustements de manière à ce que la variation du coefficient A(n) (avant prise en compte du DotRESCAT(n)) soit plafonnée annuellement à plus ou moins 300 points de base (300 bps). LissRESCAT(n) a donc la valeur suivante :

Soit CATnonPlaf(n) le compte d'ajustement des tarifs avant introduction des mécanismes de plafonnement et AnonPlaf(n) le coefficient d'ajustement des tarifs mécaniques qui en découlerait. Ils ont les valeurs suivantes :

$$\text{CATnonPlaf}(n) = \text{RESCAT}(n-1) \times (1 + k) + \text{TRAF}(n) + \text{QDS}(n) + \text{DD}(n) + \text{INV}_1(n) + \text{INV}_2(n) + \text{INV}_3(n) + \text{ITN}(n)$$

$$\text{AnonPlaf}(n) = \frac{\text{CATnonPlaf}(n)}{\text{RP}(n) * \alpha(n)}$$

Si $3\% \geq \text{AnonPlaf}(n) - A(n-1) \geq -3\%$, alors $\text{LissRESCAT}(n) = 0$

Si $\text{AnonPlaf}(n) - A(n-1) \geq 3\%$, alors

$$\text{LissRESCAT}(n) = \text{RP}(n) * \alpha(n) * [\text{AnonPlaf}(n) - A(n-1) - 3\%]$$

Si $\text{AnonPlaf}(n) - A(n-1) \leq -3\%$, alors

$$\text{LissRESCAT}(n) = \text{RP}(n) * \alpha(n) * [(\text{AnonPlaf}(n) - A(n-1)) - (-3\%)]$$