# CONTRAT DE RÉGULATION ECONOMIQUE ENTRE L'ETAT ET AÉROPORT MARSEILLE PROVENCE SA

# 2026 – 2030

## AVENANT AU CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE

## Préambule

Le présent avenant vise à amender le contrat de régulation économique sur les sujets :

- Validation des coûts APD des grands projets d'investissement pour l'exécution du facteur INV2 : l'avenant vise à apporter des précisions au processus de validation des coûts APD. Ainsi, il prévoit notamment l'annexion d'un modèle de cahier des charges pour l'auditeur mandaté par la DGAC, explicite le rôle des parties au contrat et de l'Autorité de Régulation des Transports, et introduit un mécanisme pour la fixation du coût en cas de désaccord sur le chiffrage du projet.
- Quelques précisions sont par ailleurs ajoutées sur le fonctionnement du facteur d'ajustement INV2 afin d'éviter toute erreur d'interprétation (le coût des projets est apprécié sur le périmètre de la caisse aménagée et non pas uniquement sur le périmètre régulé).
- Clause de résiliation par accord des parties : l'avenant supprime cette clause.

Après consultation des usagers, le présent avenant sera soumis à l'avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports avant entrée en vigueur.

Le contenu de l'avenant est présenté ci-après.

## Objet de l'avenant

### I. Modification du paragraphe 3.2.6.2. B – « Procédure d'ajustement et de validation des dépenses prévisionnelles des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet détaillé »

Au lieu de :

« Dès que le jalon d'avant-projet détaillé d'un grand projet figurant au I. de l'annexe 1 du présent contrat est atteint, Aéroport Marseille-Provence communique au ministre chargé de l'aviation le montant du programme initial correspondant à ajuster.

À cet effet, Aéroport Marseille-Provence transmet au ministre chargé de l'aviation civile, pour validation, sur la base du calendrier prévisionnel défini au I. de l'annexe 1 du présent contrat, l'ensemble des éléments nécessaires à l'analyse du nouveau montant prévisionnel de dépenses pour chaque grand projet concerné, en particulier toutes les pièces des études d'avant-projet définitif.

Toute demande d'informations complémentaires formulée par le ministre chargé de l'aviation civile devra être traitée avec la plus grande diligence par Aéroport Marseille-Provence.

Le ministre chargé de l'aviation civile se prononce sur ces niveaux de dépenses prévisionnelles au plus tard trois mois après transmission de l'ensemble des éléments demandés et peut, le cas échéant, exiger d'Aéroport Marseille Provence une contre-expertise indépendante du coût du projet, notamment si la complexité du projet le justifie.

Sur la base de ces niveaux de dépenses prévisionnelles validés par le ministre chargé de l'aviation civile, le programme d'investissement initial des grands projets figurant au II. de l'annexe 1 du présent contrat est ajusté en vue de l'application du facteur d'ajustement INV2(n) détaillé au C- du présent article.

Dans le cas où le ministre chargé de l'aviation civile ne validerait pas le niveau de dépenses prévisionnelles transmis par AMP, les parties se réunissent sans délai afin d'examiner conjointement les hypothèses retenues et rechercher un accord sur un niveau de dépenses révisé permettant la mise en œuvre du facteur d'ajustement INV2(n).

Une fois le programme ajusté validé par le ministre chargé de l'aviation civile, le II. de l'annexe 1 du présent contrat est modifié en conséquence. Les grands projets du périmètre régulé ayant atteint le stade d'avant-projet et dont le montant de dépenses prévisionnelles a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile avant l'entrée en vigueur du présent contrat figurent dès à présent au II. de l'annexe 1 du présent contrat.

En tout état de cause, le lancement des travaux ne peut pas avoir lieu avant cette validation du ministre chargé de l'aviation civile. »

Lire :

« A la date de signature du contrat de régulation économique, le montant prévisionnel de dépenses de chaque Grand Projet est défini en annexe 1.

Pour l'application du facteur d'ajustement INV2 défini au 3.2.6.2. C, ce montant est ajusté (ci-après "Montant Ajusté") selon les modalités suivantes.

Pour l'application du facteur d'ajustement INV2, le montant de dépenses prévisionnel est le coût d'investissements du Grand Projet sur le périmètre de la caisse aménagée, 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 Aéroport Marseille-Provence, selon les normes comptables françaises, c'est-à-dire :

- les dépenses de travaux ;
- le cas échéant, 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 de l'immobilisation s'entend de l'ensemble du projet sur le périmètre de la caisse aménagée, à savoir comprend le périmètre régulé et le périmètre non régulé contributif le cas échéant.

Dès que le jalon d'avant-projet détaillé d'un grand projet figurant au 1) de l'annexe 1 est atteint, Aéroport Marseille-Provence communique au ministre chargé de l'aviation civile le montant du programme initial correspondant à ajuster. Le dossier accompagnant la proposition de Montant Ajusté, transmis au ministre chargé de l'aviation civile comprend les éléments détaillés au paragraphe n°4 dans le Modèle de cahier des charges tel que défini à l'annexe 7.

Le ministre chargé de l'aviation civile peut demander tout complément utile à l'appréciation du coût proposé par l'Aéroport.

Une copie du dossier est également transmise à l'Autorité de régulation des transports.

Le ministre chargé de l'aviation civile fait réaliser un audit, qui se prononce sur les points suivants :

- la sincérité de la proposition de Montant Ajusté au regard (i) des études réalisées par Aéroport Marseille-Provence 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 aéroportuaire ;
- la fiabilité du coût à terminaison du Grand Projet, associée au Montant Ajusté proposé par Aéroport Marseille-Provence, comprise dans un intervalle de précision raisonnable au regard de la complexité du projet et du stade d'avancement du projet.

La mission confiée à l'auditeur est conforme au modèle de cahier des charges tel que défini à l'annexe 7.

Une réunion de cadrage, et une réunion de restitution sont tenues en présence de l'auditeur, d'Aéroport Marseille-Provence et du ministre chargé de l'Aviation civile. L'Autorité de régulation des transports est également invitée à ces réunions. Lors de la réunion de cadrage, l'Aéroport présente le projet et ses principales hypothèses méthodologiques.

Un rapport provisoire est réalisé par l'auditeur :

- Celui-ci est transmis par le ministre chargé de l'aviation civile à Aéroport Marseille Provence 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.
- Une réponse à ces observations doit être apportée par l'auditeur dans la version finale du rapport.

Le projet de rapport d'audit final est présenté par l'auditeur au cours de la réunion de restitution.

Le ministre chargé de l'aviation civile se prononce sur ces niveaux de dépenses prévisionnelles au plus tard trois mois après la transmission par Aéroport Marseille-Provence au ministre chargé de l'aviation civil du dossier accompagnant la proposition de Montant Ajusté.

Le ministre chargé de l'aviation civile notifie le rapport d'audit à Aéroport Marseille-Provence. Une copie du rapport est adressée à l'Autorité de régulation des transports.

Dans le cas où le ministre chargé de l'aviation civile ne validerait pas le niveau de dépenses prévisionnelles transmis par Aéroport Marseille-Provence, le ministre chargé de l'aviation civile exige d'Aéroport Marseille-Provence une nouvelle saisine sur la base d'un montant du Grand Projet éventuellement ajusté. Ce dossier complémentaire, ci-après dénommé « proposition modifiée » transmis par l'Aéroport inclut une contre-expertise indépendante du coût du projet proposé par Aéroport Marseille-Provence.

Dans un délai d'un mois à compter de la transmission du dossier complémentaire par l'aéroport, le ministre chargé de l'aviation civile détermine, après avoir effectué un nouvel audit, *et le cas échéant un contre-chiffrage dans l'éventualité où ce second audit ne permettrait pas de conclure sur la sincérité de la proposition modifiée,* le montant du Grand Projet à retenir pour l'application du facteur INV2.

Une réunion de cadrage et une réunion de restitution sont tenues en présence de l'auditeur, d'Aéroport Marseille-Provence et du ministre chargé de l'aviation civile. L'Autorité de Régulation des Transports est également invitée à ces réunions. Lors de la réunion de cadrage, Aéroport Marseille-Provence présente le dossier complémentaire.

Un rapport provisoire est réalisé par l'auditeur :

- Celui-ci est transmis par le ministre chargé de l'aviation civile à Aéroport Marseille-Provence et à l'Autorité de Régulation des Transports ;
- Les parties au contrat et l'Autorité de Régulation des Transports peuvent émettre des observations sur ce rapport ;
- Une réponse à ces observations doit être apportée par l'auditeur dans la version finale du rapport.

Le montant et le rapport de l'auditeur mandaté par le ministre chargé de l'aviation civile sont notifiés à Aéroport Marseille-Provence et à l'Autorité de régulation des transports.

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

Une fois le programme ajusté validé par le ministre chargé de l'aviation civile, le 2) de l'annexe 1 est mis à jour en conséquence. Les grands projets du périmètre régulé ayant atteint le stade d'avant-projet détaillé et dont le montant de dépenses prévisionnelles a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile avant l'entrée en vigueur du présent contrat figurent dès à présent au 2) de l'annexe 1.

En tout état de cause, le lancement des travaux ne peut pas avoir lieu avant cette validation du ministre chargé de l'aviation civile. »

## II. Suppression de l'article 5.2.3 « Fin anticipée du contrat par accord des parties

L'article 5.2.3 est supprimé du contrat de régulation économique :

« En dehors des cas prévus au 5.2.1 et 5.2.2, il peut être mis fin au contrat de manière anticipée à tout moment par accord entre les parties, sans ouvrir droit à aucune indemnité pour les parties. Les derniers tarifs homologués sont maintenus jusqu'à l'entrée en vigueur de nouveaux tarifs dans les conditions des article R.6325-17 et suivants du code des transports. La fixation de ces nouveaux tarifs prend en compte les ajustements de l'APT, défini au 3.2.2.2, calculés à la date de fin anticipée du contrat et leur notification doit être effectuée dans les 12 mois suivant la fin anticipée du présent contrat. »

## III. Modification du paragraphe « Facteur « INV2 » » de l'annexe 7

Au lieu de :

« Pour tout grand projet du périmètre régulé, dont le coût prévisionnel au jalon d'avant-projet détaillé a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile conformément aux dispositions du 3.2.5.3-b, et dont la mise en service était prévue en année n, et réceptionné(e) en année n-2 :

$$INV2(n) = 50\% \times \left(1 - \left(\frac{DTC(n-2)}{DTP(n-2)}\right)\right) \times \sum_i \left(DP(i) * (1+k)^{m+2-i}\right)$$

Où :

- DTC(n-2) correspond aux dépenses totales constatées exprimées en euros constants à la mise en service ;
- DTP(n-2) correspond aux dépenses totales prévues pour le projet, inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- DP(i) correspond aux dépenses prévisionnelles en période tarifaire i, inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- k est le coût moyen pondéré du capital. »

Lire :

« Pour tout grand projet du périmètre régulé, dont le coût prévisionnel au jalon d'avant-projet détaillé a été validé par le ministre chargé de l'aviation civile conformément aux dispositions du 3.2.6.2-b, et dont la mise en service était prévue en année n, et réceptionné(e) en année n-2 :

$$INV2(n) = 50\% \times \left(1 - \left(\frac{DTC(n-2)}{DTP(n-2)}\right)\right) \times \sum_i \left(DP(i) * (1+k)^{m+2-i}\right)$$

Où :

- DTC(n-2) correspond aux dépenses totales constatées exprimées en euros constants à la mise en service, sur le périmètre de la caisse aménagée (périmètre régulé et non régulé contributif) ;
- DTP(n-2) correspond aux dépenses totales prévues pour le projet, sur le périmètre de la caisse aménagée (périmètre régulé et périmètre non régulé contributif), inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- DP(i) correspond aux dépenses prévisionnelles en période tarifaire i, sur le périmètre régulé, inscrites dans le programme d'investissements ajusté des grands projets du périmètre régulé au jalon d'avant-projet, exprimées en euros constants ;
- k est le coût moyen pondéré du capital ;

## IV. Ajout du paragraphe « Modèle de cahier des charges portant sur la mission d'expertise de la proposition de Montant Ajusté des Grands Projets faisant l'objet du facteur d'ajustement INV2 » dans l'annexe 7

L'annexe 7 est complétée avec un nouveau paragraphe « Modèle de cahier des charges portant sur la mission d'expertise de la proposition de Montant Ajusté des Grands Projets faisant l'objet du facteur d'ajustement INV2 » tel que défini ci-après :

«

### 1. Contexte de la mission

Le programme d'investissements d'Aéroport Marseille-Provence prévu dans le cadre du contrat de régulation économique ("CRE") conclu avec l'Etat s'élève à un montant de 174 M€ sur le périmètre régulé.

Ce contrat est accessible sur le site internet d'Aéroport Marseille-Provence (https://www.marseille.aeroport.fr/societe/nous-connaitre).

Les Grands Projets, au sens du 3.2.6.2 du CRE, font l'objet d'une incitation à la maîtrise des coûts à travers un facteur d'ajustement spécifique dénommé INV2.

Pour l'application de ce facteur d'ajustement, Aéroport Marseille-Provence doit notamment notifier au ministre chargé de l'aviation civile une proposition de Montant ajusté du Grand Projet tel que défini au 3.2.6.2 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 Aéroport Marseille-Provence, selon les normes comptables françaises, c'est-à-dire :

- Les dépenses de travaux ;
- Le cas échéant, 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 réalisation 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 Aéroport Marseille-Provence de s'appuyer sur l'expertise d'un auditeur indépendant pour la mise en œuvre du facteur d'ajustement INV2 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 Aéroport Marseille-Provence 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 :

- Modernisation du terminal 2
- Remplacement des passerelles et PCA
- Electrification des zones apparaux
- Electrification des aires au large
- Aménagement des aires avions zone sud-est
- Plan de rénovation des infrastructures aéronautiques distinguant plusieurs sous-projets

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

(i) Se prononce sur la sincérité de la proposition de Montant Ajusté proposé par Aéroport Marseille-Provence au regard (i) des études réalisées par Aéroport Marseille-Provence 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 la fiabilité du coût à terminaison du Grand Projet, associée au Montant Ajusté proposé par Aéroport Marseille-Provence est comprise dans un intervalle de précision raisonnable au regard de la complexité et du stade d'avancement du

projet. Pour cela, l'auditeur demande à Aéroport Marseille-Provence toute information nécessaire permettant d'affiner la précision de l'expertise ;

Pour les projets comportant en tout ou partie des marchés signés ou notifiés, Aéroport Marseille-Provence fournira à l'auditeur le montant des marchés concernés et ses pièces principales. Les montants de ces marchés sont à intégrer à 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.

## 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'Aéroport Marseille-Provence ou de confirmer que l'incertitude associée à la Proposition modifiée d'Aéroport Marseille-Provence est bien comprise dans un intervalle de précision raisonnable au regard de la complexité et du stade d'avancement du projet, 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 Aéroport Marseille-Provence en application du présent contrat pour justifier le chiffrage de la Proposition Modifiée. L'auditeur pourra demander à Aéroport Marseille-Provence 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 Aéroport Marseille-Provence et mises à disposition dans une *data room* virtuelle à laquelle l'auditeur, la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ainsi que l'Autorité de régulation des transports ont accès.

Préalablement (4 semaines) à la constitution de cette data room, l'Aéroport transmet à la Direction Générale de l'Aviation Civile un dossier de présentation générale du Grand Projet ainsi que la liste des documents qui seront transmis pour examen.

La *data room* comporte *a minima*:

- La synthèse du programme comprenant une présentation générale du projet et de ses enjeux ;
- La présentation du planning (phases d'études, phase de lancement des marchés, jalon du CRE en lien avec la DGAC) ;
- Les notes techniques accompagnées de plans précisant les périmètres physiques et techniques des montants estimés dans les tableaux financiers ;
- La 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 ;

- Les tableaux financiers détaillés pour faire une analyse en cohérence avec le programme technique ;
- Les tableaux des surfaces ;
- Le montant des marchés notifiés au moment de la saisine du ministre en charge de l'aviation civile ;
- Les hypothèses de prix unitaires et de quantités estimées, à l'exception le cas échéant, des opérations en conception-réalisation ;
- Le cas échéant, la Proposition modifiée d'Aéroport Marseille-Provence, incluant une contre-expertise indépendante du coût du projet.

Le cas échéant, l'auditeur se conforme aux prescriptions spécifiques relatives à la détention et au traitement d'informations présentant un caractère sensible ou confidentiel.

En complément, des rencontres avec les équipes internes d'Aéroport Marseille-Provence pourront être organisées.

Au cours de la mission, et au vu des premières analyses et conclusions de l'auditeur, Aéroport Marseille-Provence peut modifier sa proposition de Montant Ajusté. L'auditeur en est alors informé sans délai.

Aéroport Marseille-Provence 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 Aéroport Marseille-Provence se présenteront de la manière suivante :

- Note de présentation détaillée des conclusions (format Word) incluant :
    - Revue de la méthodologie d'Aéroport Marseille-Provence ;
    - Revue des hypothèses techniques et économiques ;
    - Revue des résultats – selon un format à valider :
        - Avis sur la robustesse de la méthodologie employée par Aéroport Marseille-Provence permettant d'apprécier la sincérité du chiffrage proposé ;
        - Avis sur la fiabilité du coût à terminaison du Grand Projet, associée au Montant Ajusté proposé par Aéroport Marseille-Provence, dans un intervalle de précision raisonnable au regard de la complexité et du stade d'avancement du projet.
    - Synthèse et conclusions ;

- Résultats synthétiques sous forme de présentation PowerPoint, ou équivalent :

Les livrables mentionnés ci-dessus sont en conséquence modifiés par l'auditeur pour tenir compte le cas échéant de la proposition modifiée transmise par Aéroport Marseille-Provence.

## 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.

Il 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 Aéroport Marseille-Provence 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.

### 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 60 jours calendaires à compter du jour où l'auditeur est sollicité et comprenant :

- Réunion de cadrage et collecte des informations, validation de la méthodologie/approche proposée par l'auditeur ;
- Echanges de travail entre l'auditeur et l'Aéroport ;
- Remise du rapport provisoire.

Le rapport provisoire réalisé par l'auditeur est transmis par le ministre chargé de l'aviation civile à l'Aéroport et à l'Autorité de Régulation des Transports. Sur demande de l'une des parties au contrat de régulation économique, 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 de régulation, économique et l'Autorité de Régulation des Transports peuvent émettre des observations sur ce rapport dans un délai de 7 jours calendaires à compter de la remise du rapport provisoire. Une réponse à ces observations doit être apportée par l'auditeur dans le projet de rapport d'audit final, remis dans un délai de 7 jours calendaires suivant la réception des éventuelles observations formulées.

Le projet de rapport d'audit final est présenté par l'auditeur au cours d'une réunion de restitution.

La mission prévue au 3. du présent cahier des charges sera réalisée sur une durée de 25 jours à compter de la transmission par Aéroport Marseille-Provence des livrables prévus au 4. de ce même cahier des charges. »

Paris, le

| | |
|---|---|
| Pour le ministre des transports<br>et par délégation | Le président du directoire<br>Aéroport Marseille Provence |