Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [•••] ou [fourchette]

Avis n° 2026-096 du 10 novembre 2026

relatif au 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

L'essentiel

Par le présent avis, l'Autorité émet un avis conforme favorable sur le projet de contrat de régulation économique (CRE) établi entre l'État et la société Aéroports de Paris (ADP) pour la période allant du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2034. Il est assorti de cinq réserves, dont la prise en compte est indispensable pour assurer l'équilibre économique du contrat en cohérence avec le taux de rémunération des capitaux engagés défini par les parties.

Cet avis conforme fait suite à l'avis simple rendu le 9 avril 2026 par l'Autorité sur l'avant-projet de CRE entre l'État et la société ADP et à la phase de négociation qui s'en est suivie entre les deux parties.

Par dérogation au droit commun permise par l'article L. 6325-2 du code des transports, le projet de contrat couvre, du fait des spécificités du projet industriel, une période de huit ans. Il a fait l'objet d'une présentation aux usagers des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et à leurs représentants lors de la séance de la commission consultative économique (ci-après la « CoCoÉco ») du 7 septembre 2026, et à ceux de la plateforme de Paris-Le Bourget le 8 septembre 2026. Le projet de contrat a été approuvé par les membres de la CoCoÉco de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et de la CoCoÉco de Paris-Le Bourget.

Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), la proposition tarifaire incluse dans ce projet de contrat prévoit un plafond d'évolution des redevances basé sur l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) majoré de 4,0 % pour les périodes tarifaires 2027 et 2028 et de 1,5 % pour les périodes tarifaires suivantes. Ce plafond pourra évoluer (à la hausse comme à la baisse) à compter de la période tarifaire 2029, en application des facteurs d'ajustement portant sur le niveau de trafic, les dépenses d'investissement, la qualité de service et les charges opérationnelles d'origine fiscale.

En ce qui concerne la redevance PHMR, le projet de CRE prévoit une trajectoire d'évolution de coût unitaire préétablie et fixe sur la durée du contrat.

L'Autorité formule cinq réserves qui devront être levées par l'État et la société ADP avant la signature du contrat, dans la mesure où le caractère favorable du présent avis y est conditionné. Ces réserves visent en particulier à aligner le niveau de risque du contrat sur le niveau de CMPC retenu par les parties au contrat. Elles concernent :

- la suppression à l'article V.1.2 du projet de contrat de la possibilité pour les parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues lorsqu'elles ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé ou en l'absence d'avis conforme de l'Autorité ;
- la mise en place, à l'article V.5 du projet de contrat, d'une pénalité contractuelle suffisamment dissuasive, proportionnée à l'avantage économique susceptible d'être retiré par la société ADP du non-respect du délai de douze mois prévu pour la présentation d'une nouvelle proposition tarifaire à la suite de la résiliation anticipée du CRE ;
- l'inscription, à l'annexe 2 du projet de contrat, des Montants Ajustés des Grands Projets suivants : (i) la densification et l'extension du terminal 3 pour 391 M€, et (ii) les travaux relatifs à l'extension du LISA et du nouveau train de correspondance pour un total de 1 269 M€ ;
- la modification des annexes 3 et 11 du projet de contrat afin de rehausser les trajectoires fixées pour le taux de disponibilité des tapis de livraison bagages (indicateur A2), le taux de disponibilité des passerelles télescopiques (indicateur A3) et la conformité à l'arrivée de l'accueil des PHMR (indicateur A14) dans les conditions précisées à l'annexe 3 du présent avis ;
- l'ajout dans le contrat qu'à l'occasion de la procédure de revoyure, les parties réexaminent, sur la base d'une analyse actualisée des coûts et de la sensibilité au prix des différentes catégories de trafic, le niveau et les modalités de l'abattement applicable aux passagers en correspondance, et transmettent à l'Autorité les éléments nécessaires à leur appréciation dans le cadre de son avis conforme sur la poursuite de l'exécution du contrat.

L'Autorité formule également plusieurs recommandations et demandes de corrections techniques à l'attention du ministre chargé de l'aviation civile et de la société ADP. Elle précise que la recommandation formulée dans son avis simple tendant à la suppression de la clause de résiliation du contrat d'un commun accord entre les parties, sans aucune justification économique ou juridique, n'ayant pas été suivie d'effet dans le projet de contrat, elle en a tenu compte dans son appréciation des risques supportés par l'exploitant et du niveau de rémunération des capitaux investis. L'Autorité rappelle par ailleurs que, contrairement aux réserves, la mise en œuvre des recommandations ne conditionne pas le caractère favorable de son avis conforme.

Sous réserve du respect de ces conditions, le présent avis emporte également homologation des tarifs ainsi que de la redevance PHMR pour la première période tarifaire allant du 1er avril 2027 au 31 mars 2028.

Le CRE fera l'objet, quatre ans après le début du contrat, de la procédure de revoyure prévue à l'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports, dans les conditions précisées par le décret n° 2026-748 du 5 août 2026 et par la décision n° 2026-081 de l'Autorité en date du 10 septembre 2026 portant adoption de lignes directrices relatives aux éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un CRE.

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

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

Saisie le 18 septembre 2026 par le ministre chargé de l'aviation civile d'une demande d'avis conforme sur le projet de contrat de régulation économique concernant la société Aéroports de Paris (ci-après « ADP ») couvrant la période du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2034 ;

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

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

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

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6325-2, L. 6327-3, R. 6327-7, R. 6325-39 et suivants ;

Vu le décret n° 2026-748 du 5 août 2026 relatif aux contrats de régulation économique aéroportuaire et à la sélection des prestataires de services d'assistance en escale ;

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

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

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

Vu l'arrêté du 21 novembre 2017 relatif aux systèmes d'aérodromes ;

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

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

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

Vu le règlement intérieur de l'Autorité ;

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

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

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

Vu la décision n° 2026-081 du 10 septembre 2026 portant adoption de lignes directrices relatives aux éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un contrat de régulation économique en application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2024-087 du 12 décembre 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1er avril 2025 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2025-092 du 16 décembre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1er avril 2026 ;

Vu la décision de l'Autorité n° 2026-009 du 10 février 2026 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1er avril 2026 ;

Vu l'avis de l'Autorité 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 ;

Vu les avis des commissions consultatives économiques des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget du 7 et 8 septembre 2026 sur le projet de contrat, transmis à l'Autorité le 18 septembre 2026 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu, à leur demande, les représentants de l'Association internationale du transport aérien (ci-après « IATA »), du Syndicat des compagnies aériennes autonomes (ci-après « SCARA »), de la Fédération nationale de l'aviation et de ses métiers (ci-après « FNAM »), de la société ADP, du groupe Air France, des sociétés easyJet, Air Caraïbes, French Bee, Vueling et International Airlines Group (ci-après « IAG »), les 13 et 15 octobre 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 10 novembre 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Contexte 10

1.1. Faits et procédure 10

1.1.1. La société Aéroports de Paris 10

1.1.2. Les précédents CRE et les périodes tarifaires antérieures 10

1.1.3. L'avis simple de l'Autorité sur l'avant-projet de CRE et la saisine de l'Autorité sur le projet de CRE 11

1.2. L'office de l'Autorité dans la procédure d'élaboration des contrats de régulation économique 12

1.2.1. L'Autorité émet un avis conforme sur le projet de contrat avant sa signature par les parties 12

1.2.2. Au cours du CRE, l'Autorité homologue annuellement les tarifs des redevances 13

1.2.3. La procédure de revoyure du CRE au bout de quatre années pour les contrats de plus de cinq ans 13

1.3. Le projet de contrat soumis à l'Autorité pour la période 2027-2034 14

1.3.1. Sur les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du projet de contrat, la structure et les modulations tarifaires 14

1.3.2. Sur le programme d'investissements 16

1.3.3. Sur les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé retenues sur la durée du contrat 16

1.3.4. Sur le partage des risques au regard du plafond du taux moyen d'évolution des tarifs, des facteurs d'ajustement de ce dernier et des conditions de révision du contrat 17

2. Synthèse des analyses sur le projet de contrat de régulation économique 19

2.1. La procédure d'élaboration du contrat et la consultation des usagers ont été respectées 20

2.2. La durée dérogatoire du CRE est adéquate au regard des spécificités du projet industriel 21

2.3. Les évolutions apportées au système d'allocation comptable, dont les trajectoires du CRE dépendent, les rendent conformes aux principes applicables 21

2.4. La révision des principaux paramètres de la proposition tarifaire de la société ADP répond pour l'essentiel aux recommandations de l'Autorité, qui émet toutefois plusieurs réserves et des recommandations 22

2.4.1. Sur les trajectoires financières 23

2.4.2. Sur la formule tarifaire 24

2.4.3. Sur les facteurs d'ajustement 24

2.4.4. Sur les indicateurs de qualité de service et leurs incitations financières 24

2.4.5. Sur les clauses de révision et de résiliation du contrat 26

2.5. Les évolutions de la structure tarifaire sont significatives et devraient permettre un usage plus optimisé des infrastructures 26

2.6. Sous condition de levée des réserves, l'évolution des tarifs résultant du projet de contrat respecte les critères de modération, de juste rémunération et de couverture des coûts des services rendus 28
2.6.1. Le CMPC retenu est acceptable au regard du partage des risques proposé.... 28
2.6.2. Le principe de juste rémunération est respecté 28
2.6.3. L'évolution des tarifs peut être considérée comme modérée malgré de fortes hausses sur les deux premières années du CRE 28
2.6.4. Le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus .. 29
2.7. Le projet de CRE prévoit une trajectoire tarifaire pour la redevance PHMR sur la durée du contrat 30

3. Homologation des tarifs de la période tarifaire 2027 31

3.1. Le processus de consultation des usagers a été respecté 31
3.2. Les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales et ne sont pas discriminatoires 31
3.2.1. Évolutions de la structure tarifaire et évaluation du caractère non discriminatoire des tarifs et de leurs modulations 31
3.2.2. Les évolutions des modulations tarifaires sont conformes au projet de contrat et non discriminatoires 32
3.3. Les tarifs applicables au 1er avril 2027 évoluent conformément au contrat 32
3.4. Le montant de la redevance PHMR pour la première période tarifaire est conforme à la trajectoire définie dans le projet de CRE 33

Émet l'avis suivant : 34

ANNEXE 1 – CADRE JURIDIQUE 36

1. Le droit de l'Union européenne 36

1.1. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires 36
1.2. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens 37

2. Le droit national 37

2.1. Les redevances pour services rendus 37
2.2. Le périmètre régulé 38

3. Les contrats de régulation économique 40

3.1. Le contenu attendu d'un contrat de régulation économique 40
3.2. Les conditions de détermination des tarifs des redevances dans le cadre d'un CRE 41

ANNEXE 2 – ANALYSE DÉTAILLÉE DU PROJET DE CONTRAT 42

1. La procédure d'élaboration du contrat et la consultation des usagers ont été respectées 42

2. La durée dérogatoire du CRE est adéquate au regard des spécificités du projet industriel 43

3. Les évolutions apportées aux règles d'allocation, dont les trajectoires du CRE dépendent, les rendent conformes aux principes applicables 45

3.1. Le respect des principes fixés par la décision n° 2022-024 susvisée conditionne celui des exigences énoncées au II de l'article L. 6327-3 45

3.2. Les évolutions apportées aux règles d'allocation comptable permettent d'aboutir à des règles satisfaisantes au regard des principes applicables et ont été accueillies favorablement par les usagers 46

3.3. L'amélioration de la documentation des règles d'allocation comptable et leur présentation aux usagers répondent aux attentes de transparence et d'auditabilité formulées par l'Autorité 51

3.4. Les trajectoires du CRE ont été actualisées afin de tenir compte des évolutions des nouvelles modalités d'allocation 52

4. Sur les trajectoires sous-tendant l'évolution des tarifs et les mécanismes d'ajustement 53

4.1. Le rapprochement avec les exercices précédents et les prévisions pour l'année 2026 n'a pas révélé d'anomalies 53

4.2. La trajectoire d'inflation retenue est cohérente avec les prévisions de référence 55

4.3. Le programme d'investissements et les mécanismes incitatifs ont été améliorés mais l'affermissement de deux Grands Projets supplémentaires est nécessaire dès la signature du CRE 56

4.3.1. Deux projets d'investissement sont suffisamment matures pour que le montant soumis aux facteurs d'ajustement soit inscrit au contrat 56

4.3.2. La refonte des facteurs d'ajustement sur le programme d'investissement satisfait aux recommandations formulées par l'Autorité 59

4.4. La révision de la trajectoire prévisionnelle de trafic et du facteur d'ajustement TRAF permettent un rééquilibrage des risques entre la société ADP et les usagers 62

4.4.1. La trajectoire prévisionnelle de trafic, revue à la hausse, apparaît adaptée à l'incertitude du contexte international 62

4.4.2. Le facteur d'ajustement TRAF a été recalibré pour compenser les écarts de trafic entre la trajectoire prévisionnelle de trafic de la société ADP et celle établie par l'Autorité 63

4.5. La trajectoire des recettes extra-aéronautiques a été fiabilisée et revue à la hausse 63

4.6. La trajectoire des charges opérationnelles et le facteur d'ajustement ITN ont été améliorés de manière satisfaisante par rapport à l'avant-projet de contrat 65

4.6.1. La trajectoire prévisionnelle des charges opérationnelles a été révisée pour tenir compte des ajustements intervenus depuis l'avant-projet de contrat 65

4.6.2. La limitation du facteur d'ajustement ITN aux seules mesures fiscales hors impôt sur les sociétés permet un rééquilibrage des risques 68

4.7. Les objectifs de qualité de service et les incitations constituent une base acceptable, dont le niveau d'exigence est appelé à être renforcé à l'avenir 69

4.7.1. Le référentiel d'indicateurs faisant l'objet d'incitations financières a été utilement enrichi et sa granularité spatiale affinée mais il serait pertinent de renforcer le suivi de certains indicateurs 70

4.7.2. Les mécanismes incitatifs sont globalement renforcés mais les bonus relatifs à la disponibilité des équipements et à l'accueil des PHMR ne récompensent pas des performances suffisamment exigeantes 72

4.8. Les clauses de révision et de résiliation du contrat ont été remaniées de manière satisfaisante à l'exception de la possibilité pour les parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues 74

4.9. La clause de revoyure à quatre ans a été supprimée, conformément à la recommandation de l'Autorité 77

5. Les évolutions de la structure tarifaire sont significatives et devraient permettre un usage plus optimisé des infrastructures 78

5.1. L'évolution envisagée de la structure tarifaire devrait permettre un accroissement de la connectivité et du trafic à moyen terme 78

5.1.1. Le projet de CRE prévoit une augmentation du taux d'abattement de la redevance par passager en correspondance 78

5.1.2. La société ADP maintient une trajectoire de convergence du niveau de différenciation tarifaire entre faisceaux géographiques corrélée à leurs coûts respectifs 81

5.2. Les modifications apportées aux modulations satisfont les recommandations de l'Autorité, qui restera toutefois attentive à leur mise en place 81

5.2.1. Les modifications apportées aux modulations visant à compenser les atteintes à l'environnement satisfont les recommandations de l'Autorité 82

5.2.2. Les éclaircissements fournis s'agissant des modulations visant à optimiser l'usage de l'infrastructure sont de nature à lever les réserves préalables de l'Autorité mais un contrôle annuel restera nécessaire..... 82

5.3. Les évolutions apportées à la formule tarifaire nécessiteront un suivi de ses effets au cours du CRE 83

5.4. L'évolution des tarifs apparaît, de manière prévisionnelle, modérée malgré des fortes hausses les deux premières années du CRE..... 84

6. La proposition tarifaire assure l'égalité entre le niveau de ROCE moyen prévu et le niveau de CMPC, que l'Autorité valide, ainsi que la couverture des coûts.....85

6.1. Le CMPC proposé pour le périmètre régulé, 5,8 %, est cohérent avec le partage des risques résultant du projet de contrat 85

6.1.1. La nouvelle fourchette de CMPC proposée par la société ADP est cohérente avec les recommandations méthodologiques de l'Autorité 86

6.1.2. Le niveau de CMPC retenu par la société ADP est adapté au rééquilibrage du partage de risque entre l'exploitant et les usagers effectué depuis l'avant-projet de contrat..... 87

6.2. Le calcul du ROCE n'appelle pas de commentaires particuliers..... 88

6.3. Le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus..... 89

7. S'agissant de la redevance PHMR, le projet de CRE permet un gain de transparence et de prévisibilité 90

ANNEXE 3 – RÉCAPITULATIF DES RÉSERVES FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS.....91

ANNEXE 4 – RÉCAPITULATIF DES CORRECTIONS TECHNIQUES 93

ANNEXE 5 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS.....94

1. Contexte

1.1. Faits et procédure

1.1.1. La société Aéroports de Paris

1. En vertu de la loi n° 2005-357 du 20 avril 2005 relative aux aéroports et du décret n° 2005-828 du 20 juillet 2005 relatif à la société Aéroports de Paris (ci-après la « société ADP » ou « ADP »), la société ADP détient en pleine propriété les terrains et installations aéroportuaires et exploite sans limitation de durée les trois aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, et Paris-Le Bourget, lesquels constituent un système d'aérodromes conformément à l'article 1er de l'arrêté du 21 novembre 2017 susvisé.
2. Sur les trois aéroports parisiens, les trafics ont été les suivants pour l'année 2025 :
   - Paris-Charles de Gaulle a accueilli 72 millions de passagers, ce qui correspond à 94,6 % du niveau de trafic de 2019[1] ;
   - Paris-Orly a accueilli 34,9 millions de passagers, ce qui correspond à 109,7 % du niveau de trafic de 2019 ;
   - Paris-Le Bourget a enregistré environ 57,3 milliers de mouvements, ce qui correspond approximativement à 106,8 % du niveau de trafic de 2019.
3. Sur ces trois aéroports parisiens, la société ADP met à disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de courrier et de fret, des installations aéroportuaires permettant d'accueillir toutes les catégories de trafic (long-courrier gros porteurs, moyen-courrier, *low-cost*, *charter* et affaires). Paris-Charles de Gaulle est par ailleurs le principal *hub* européen pour les compagnies de l'alliance *SkyTeam* et constitue le *hub* européen de *FedEx Express* pour le fret aérien.

1.1.2. Les précédents CRE et les périodes tarifaires antérieures

a. Les précédents CRE

4. Trois CRE ont déjà été conclus entre l'État et la société ADP, couvrant des périodes allant respectivement du 6 février 2006 au 31 décembre 2010 pour le premier, du 1er janvier 2011 au 31 décembre 2015 pour le deuxième et du 1er janvier 2016 au 31 décembre 2020 pour le troisième.
5. La pandémie de Covid-19 a néanmoins conduit à (i) la résiliation du troisième CRE et (ii) à l'interruption des travaux d'élaboration du quatrième CRE initialement destiné à couvrir la période 2021-2025. Aucun autre CRE n'a, depuis, été conclu entre l'État et la société ADP, cette dernière étant revenue dans un cadre d'homologation annuelle des redevances.

[1] L'année civile 2019, dernière année antérieure à la pandémie de Covid-19, est utilisée comme référence pour déterminer l'évolution du trafic aérien.

b. La dernière période tarifaire

6. Par sa décision n° 2025-092 du 16 décembre 2025 susvisée, l'Autorité s'est opposée à la proposition tarifaire de la société ADP pour la période tarifaire du 1er avril 2026 au 31 mars 2027[2]. Ce refus d'homologation était principalement fondé sur le non-respect du principe de juste rémunération des capitaux investis, résultant notamment de la non-conformité du système d'allocation des actifs, des produits et des charges aux principes fixés par la décision du 31 mars 2022 susvisée. Pour les mêmes raisons, l'Autorité s'est opposée à l'homologation de la seconde proposition tarifaire de la société ADP dans sa décision n° 2026-009 du 10 février 2026 susvisée.
7. Ces décisions ont eu pour effet de maintenir, pour une année supplémentaire, en application de l'article R. 6325-35 du code des transports, les tarifs des redevances aéroportuaires en vigueur, tels que l'Autorité les avait approuvés dans sa décision du 12 décembre 2024 susvisée, à l'exception de ceux de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (ci-après la « redevance PHMR »), dont les tarifs pour la période tarifaire 2026 ont été approuvés par l'Autorité dans sa décision du 16 décembre 2025 susvisée.

1.1.3. L'avis simple de l'Autorité sur l'avant-projet de CRE et la saisine de l'Autorité sur le projet de CRE

8. Le 10 février 2026, en application des articles L. 6327-3 et R. 6325-46 du code des transports, le ministre chargé de l'aviation civile a saisi l'Autorité d'une demande d'avis sur l'avant-projet de contrat de la société ADP.
9. Dans son avis du 9 avril 2026 susvisé, l'Autorité a formulé 38 recommandations à l'adresse de la DGAC et de la société ADP en vue de l'élaboration du projet de contrat devant lui être soumis pour avis conforme.
10. En application de l'article R. 6325-48-1 du code des transports, le projet de CRE négocié entre l'État et la société ADP a été soumis à l'avis des commissions consultatives économiques (ci-après « CoCoÉco ») des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly ainsi que de l'aérodrome de Paris-Le Bourget respectivement les 7 et 8 septembre 2026. L'ensemble des usagers a par ailleurs été informé, dès le 29 juillet 2026, *via* une publication sur le site internet de la société ADP, de la possibilité d'avoir accès aux documents de la consultation et d'émettre des observations.
11. En application des articles L. 6327-3 et R. 6325-49 du code des transports, le ministre chargé de l'aviation civile a saisi l'Autorité, le 18 septembre 2026, pour avis conforme sur le projet de CRE. En application de l'article R. 6327-4 du code des transports, l'Autorité a rendu public le projet de contrat dont elle a été saisie, sous réserve des secrets protégés par la loi.

[2] Ce refus a été réitéré pour les mêmes raison dans la décision n° 2026-009 du 10 février 2026 sur la seconde saisine de la société ADP alors même qu'elle proposait un gel tarifaire.

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

12. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, dans le cadre de la procédure d'élaboration d'un CRE, l'Autorité peut être amenée à se prononcer par un avis simple sur l'avant-projet de CRE. Le but de cet avis est de permettre aux parties d'anticiper d'éventuelles difficultés lors de la négociation du projet de CRE, en indiquant celles d'ores et déjà identifiées par l'Autorité et sans présumer de l'avis conforme qui doit être rendu par l'Autorité sur le projet de CRE.

13. Ainsi, toute évolution importante des éléments structurants du CRE entre l'avis simple de l'Autorité et sa saisine pour avis conforme est susceptible de remettre en cause l'analyse de l'Autorité présentée dans son avis simple, ce qui en atténue l'intérêt pour les parties.

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

14. À l'issue des négociations conduites à partir de l'avant-projet de contrat ainsi que des avis rendus par la CoCoÉco et, le cas échéant, l'Autorité[3], le ministre chargé de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome établissent un projet de contrat soumis à la CoCoÉco, dont l'avis est transmis à l'Autorité[4].

15. Le projet de contrat est ensuite soumis à l'avis conforme de l'Autorité[5], qui se prononce sur :

- le respect de la procédure d'élaboration de ces projets de contrats, fixée par voie réglementaire[6] ;
- le CMPC retenu ;
- les conditions d'évolution des tarifs prévues, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que :
  - l'évolution moyenne proposée est modérée[7] ;
  - le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus ;
  - l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, appréciée au regard (i) du CMPC calculé sur ce périmètre, (ii) des hypothèses d'investissement, (iii) de la qualité de service, et (iv) de l'évolution des charges retenues dans le projet de contrat ;
- lorsque le projet de contrat prévoit les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire, l'Autorité s'assure du respect des éléments prévus au II de l'article L. 6327-2[8], dès lors que son avis conforme sur le projet de contrat vaut homologation de ces premiers tarifs[9] ;
- l'adéquation entre le projet industriel et la durée du CRE lorsque la durée envisagée excède cinq années.

[3] En vertu de l'article R. 6325-48 du code des transports.
[4] En vertu de l'article R. 6325-48-1 du code des transports.
[5] En vertu du II et III de l'article L. 6327-3 du code des transports.
[6] La procédure d'élaboration des CRE a récemment été réformée par le décret n° 2025-377 du 25 avril 2025 et figure désormais aux articles R. 6325-43 et suivant du code des transports.
[7] La condition relative à la modération de l'évolution moyenne des tarifs est vérifiée sans tenir compte de la première évolution des tarifs suivant l'entrée en vigueur du contrat de concession, par rapport aux tarifs en vigueur.
[8] À savoir (i) le respect de la procédure de consultation des usagers, (ii) que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires, et (iii) le respect des conditions d'évolution des tarifs prévues par le contrat.
[9] En vertu de l'article R. 6325-51 du code des transports.

16. L'Autorité dispose de deux mois pour rendre son avis conforme si elle a été saisie par le ministre chargé de l'aviation civile pour rendre un avis simple sur l'avant-projet de contrat, et de quatre mois si tel n'a pas été le cas. Lorsque l'Autorité a rendu un avis simple sur l'avant-projet de contrat, elle s'assure que ses recommandations ont été suivies d'effet dans le projet de contrat ou, à défaut, que les parties apportent des éléments justifiant l'absence de prise en compte de ses recommandations. Elle peut, au stade tant de l'avis simple que de l'avis conforme, consulter ou entendre toute partie intéressée[10].

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

17. Au cours du CRE, l'exploitant d'aéroport saisit chaque année l'Autorité d'une demande d'homologation des tarifs des redevances. L'office de l'Autorité, qui se prononce dans un délai d'un mois[11], est alors plus restreint que dans le cadre d'une tarification annuelle, puisqu'en vertu de l'article L. 6327-2 du code des transports, elle s'assure :
    - du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire ;
    - que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances et qu'ils sont non discriminatoires ;
    - du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat.
18. En outre, conformément à l'article L. 6325-2 du code des transports, dès lors que les tarifs des redevances aéroportuaires évoluent conformément aux stipulations du CRE, les principes relatifs à la juste rémunération du capital et à l'absence de sur-couverture des coûts du service public par le produit global des redevances sont réputés respectés. En particulier, le niveau du CMPC ne peut, pendant la période couverte par le contrat, être remis en cause.

1.2.3. La procédure de revoyure du CRE au bout de quatre années pour les contrats de plus de cinq ans

19. En application de l'article L. 6325-2 du code des transports, la durée des CRE ne peut excéder cinq ans. Néanmoins, de manière dérogatoire, le même article prévoit que cette durée maximale peut être portée à dix ans lorsque les spécificités du projet industriel de l'exploitant de l'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements prévus et de leur montant.
20. Dans un tel cas, le même article prévoit une procédure de revoyure, visant à éviter qu'un contrat qui se révèlerait déséquilibré ne se poursuive au-delà de la durée de principe de cinq ans. À cet égard, le cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports prévoit que, quatre ans après le début du contrat :
    - la consultation des usagers est renouvelée « *afin de leur présenter les évolutions du projet industriel, les écarts observés par rapport aux prévisions initiales du contrat et les ajustements réalisés en application des stipulations de ce dernier* » ;
    - dans un délai de deux mois à compter de l'avis rendu par la CoCoÉco, l'Autorité est saisie pour avis conforme « *sur la poursuite de l'exécution du contrat* » ;

[10] En vertu de l'article R. 6327-6 du code des transports.
[11] En vertu de l'article R. 6325-33 du code des transports.

- « *[e]n cas de modification substantielle par rapport aux éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel et au vu des avis émis par les usagers et par l'Autorité de régulation des transports, l'État et l'exploitant de l'aérodrome procèdent à la révision ou à la résiliation anticipée du contrat. L'Autorité de régulation des transports rend un avis conforme au ministre chargé de l'aviation civile sur le projet de contrat révisé* ».

21. En ce qui concerne les évolutions par rapport aux prévisions initiales, le décret du 5 août 2026 susvisé a précisé que l'Autorité « *fonde son avis sur le caractère substantiel, sur la durée du contrat, de l'écart de la rémunération de l'exploitant par rapport à la rémunération que l'exploitant pouvait raisonnablement attendre, et pouvant provenir :*

    - *1° [d]es écarts observés, par rapport aux prévisions initiales du contrat sur les premières périodes tarifaires du contrat et entièrement exécutées ;*
    - *2° [d]es ajustements réalisés ou prévisibles, sur la durée du contrat, autorisés en application des dispositions du contrat relatives à l'évolution des tarifs* ».

22. Dans un souci de prévisibilité et de transparence, comme elle s'y était engagée dans son avis n° 2026-030 du 9 avril 2026 susvisé[12], l'Autorité a également précisé, par les lignes directrices susvisées, les *« éléments prévisionnels du contrat ou du projet industriel »* qui entreront dans son champ d'analyse ainsi que la définition qu'elle retiendra de la notion de *« modification substantielle »* et ses conditions d'appréciation.

1.3. Le projet de contrat soumis à l'Autorité pour la période 2027-2034

1.3.1. Sur les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du projet de contrat, la structure et les modulations tarifaires

23. Le projet de contrat soumis par la société ADP propose de reconduire majoritairement la structure tarifaire actuellement en vigueur mais intègre des évolutions sur la redevance par passager et sur la redevance de stationnement.

24. En premier lieu, le projet de contrat prévoit un ajustement de la différenciation tarifaire par faisceau de la redevance par passager, consistant à :

    - regrouper dès 2027 les tarifs du faisceau « Union européenne hors espace Schengen et Royaume-Uni » avec ceux des faisceaux « métropole » et « espace Schengen » pour n'avoir plus qu'un seul faisceau ;
    - réduire progressivement l'écart entre le tarif de ce faisceau avec celui du faisceau « autre international », d'un facteur 2,5 en 2026 à un facteur 2,2 d'ici 2029[13].

25. En deuxième lieu, le projet de contrat prévoit de porter de 40 % à 60 % l'abattement appliqué à la redevance par passager pour les passagers en correspondance, sur l'ensemble des faisceaux.

[12] Point 63 de l'avis n° 2026-030 du 9 avril 2026 : « *[a]fin de donner de la visibilité sur les conditions dans lesquelles elle se prononcera, au cours de la quatrième année du CRE, sur la poursuite de son exécution au-delà de cinq ans, l'Autorité engagera prochainement une consultation publique à ce sujet et précisera, dans des lignes directrices, d'ici sa saisine pour avis conforme sur le projet de CRE, la méthodologie dont elle fera application* ».
[13] Voir l'annexe 8 de l'avant-projet de contrat.

26. Par conséquent, le tarif de la redevance par passager évolue de manière significativement différenciée selon les faisceaux, comme l'indique le tableau suivant.

Tableau 1 : Comparaison des tarifs en euros et des évolutions tarifaires de la redevance passagers sur la durée du CRE en fonction du type de trafic et du faisceau

	Tarifs 2026	Tarifs 2027	Évolution 2026-2027	Tarifs 2034	Évolution 2026-2034
Trafic point-à-point					
Métropole / Schengen	11,00	12,74	+ 16 %	17,11	+ 56 %
UE hors Schengen et Royaume-Uni / DROM-COM	12,11	12,74	+ 5 %	17,11	+ 41 %
International	27,88	30,58	+ 10 %	37,66	+ 35 %
Trafic en correspondance					
Métropole / Schengen	6,60	5,10	- 23 %	6,84	+ 4 %
UE hors Schengen et Royaume-Uni / DROM-COM	7,26	5,10	- 30 %	6,84	- 6 %
International	16,73	12,23	- 27 %	15,06	- 10 %

Source : société ADP

27. En troisième lieu, s'agissant des modulations tarifaires prévues dans le projet de contrat, la société ADP propose :

- de reconduire les modulations tarifaires appliquées à la redevance de stationnement selon les mêmes modalités ;
- de mettre en place deux nouvelles modulations appliquées à la redevance par passager : (i) une modulation pour favoriser le remplissage des aéronefs et (ii) une modulation au profit des passagers du faisceau « départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer (DROM-COM) » visant à répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire ; et
- de reconduire la modulation acoustique appliquée à la redevance d'atterrissage en ajustant progressivement les coefficients de certaines classes acoustiques afin d'accroître les écarts entre aéronefs des différentes classes dans un rapport allant de 1 à 3 et de permettre le maintien de l'équilibre budgétaire de cette modulation.

28. Enfin, d'autres modifications de structures mineures sont apportées :

- la redevance autonome « électricité avion 400/50 Hz » est fusionnée avec la redevance stationnement ;
- l'amplitude tarifaire entre les tranches de la redevance de stationnement est ajustée.

1.3.2. Sur le programme d'investissements

29. La société ADP présente un programme d'investissements de *[5 000-15 000]* M€ (en euros constants 2025) sur la période 2027-2034, dont 8 234 M€ sont alloués au périmètre régulé. La société ADP propose un programme constitué de sept « macro-enjeux » cohérents avec le projet industriel, décrits dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Répartition par macro-enjeux des projets d'investissement et montants associés sur le périmètre régulé

Macro-enjeux	Projets visés (liste non exhaustive)	Montant alloué au périmètre régulé, en M€
Capacité côté terminal	Satellite 5 et réaménagement du terminal 3 à Paris-Charles de Gaulle, développement ouest à Paris-Orly	2 254
Capacité côté piste	Reconfiguration des aires et des postes avions	1 648
Capacité bagages	Nouveau stockeur, création et densification des liaisons	676
Parcours passager en aérogare	Navette LISA (liaison interne satellite aérogare), train correspondance, hall intermodal, refonte des salles d'embarquement	1 966
Accès et intermodalité	Renforcement du CDG Val, parcs de stationnement	464
Accompagnement des activités aéronautiques	Développement des capacités électriques, géothermie, immobilier	1 027
Préparation du prochain CRE	Études et travaux préparatoires	200
Total		8 234

Source : société ADP

1.3.3. Sur les perspectives de trafic et la rentabilité du périmètre régulé retenues sur la durée du contrat

30. La société ADP prévoit un trafic de 112,2 millions de passagers en 2027, qui augmente à 124,9 millions de passagers en 2034, soit 116 % du niveau de fréquentation de 2019, pré-crise sanitaire (voir le tableau suivant). Cette évolution correspond à un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de + 1,8 % par an sur la durée du CRE.

Tableau 3 : Évolution du trafic d'Aéroports de Paris par faisceau

Faisceau	Trafic 2019	Trafic 2026	Trafic 2034	2034 vs 2019	TCAM CRE
Domestique	16,2	11,8	11,0	- 32,1 %	- 0,8 %
UE Schengen	37,2	39,3	44,6	+ 19,9 %	+ 1,6 %
UE non Schengen	6,4	6,2	6,4	+ 0,0 %	+ 0,2 %
DROM-COM	4,7	5,0	5,5	+ 17,0 %	+ 1,1 %
Autres international	43,4	45,6	57,5	+ 32,5 %	+ 2,9 %
Total	108,0	108,0	124,9	+ 15,6 %	+ 1,8 %

Source : société ADP

31. Il résulte de ces prévisions un niveau des produits opérationnels des redevances aéroportuaires soumises au plafond tarifaire de 1 675 M€ en 2027, qui augmente à 2 436 M€ en 2034 (+ 46 %), soit 16 531 M€ courants sur la durée du CRE. Dans le même temps, les produits opérationnels issus des activités extra-aéronautiques régulées augmentent de 675 M€ en 2027 à 829 M€ en 2034 (+ 23 %).

1.3.4. Sur le partage des risques au regard du plafond du taux moyen d'évolution des tarifs, des facteurs d'ajustement de ce dernier et des conditions de révision du contrat

32. Le projet de contrat encadre les conditions d'évolution tarifaire sur la durée du contrat, qui déterminent le partage de risque entre l'exploitant et les usagers. Celles-ci reposent sur trois principes cumulatifs.

33. En premier lieu, dans la logique d'une régulation de type « *price cap* », l'article III.4.2 détermine un taux plafond d'évolution des tarifs des redevances dit « de base », dont la formule d'évolution est construite sur la somme (i) d'un indice reflétant la hausse des prix à la consommation harmonisé (IPCH) et (ii) d'un coefficient X permettant d'établir une convergence entre le taux moyen de retour sur les capitaux investis (ci-après « ROCE » pour « *return on capital employed* ») calculé sur la durée du CRE et le CMPC. Le coefficient X varie sur chaque période tarifaire prévue du 1er avril au 31 mars de chaque année selon les termes présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Valeur du coefficient X, par période tarifaire du CRE

Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
X	4,00 %	4,00 %	1,50 %	1,50 %	1,50 %	1,50 %	1,50 %	1,50 %
IPCH	1,70 %	1,69 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Plafond tarifaire	**5,70 %**	**5,69 %**	**3,15 %**	**3,15 %**	**3,15 %**	**3,15 %**	**3,15 %**	**3,15 %**

Source : société ADP

34. En moyenne, sur la durée du CRE, le plafond tarifaire s'établit ainsi à IPCH + 2,1 %. En prenant en compte la trajectoire d'IPCH prévue par la société ADP, l'évolution tarifaire totale sur la période du CRE serait de 34,6 %.

35. En deuxième lieu, le projet de contrat prévoit des ajustements de ce plafond tarifaire par l'application de plusieurs facteurs dont les conditions d'activation sont précisées à l'article III.5 et aux annexes y afférentes.

36. Ces facteurs conduisent à neutraliser tout ou partie des écarts entre les trajectoires prévisionnelles prises en compte dans l'équilibre économique et financier initial et celles effectivement réalisées. Plus précisément, ils visent à prendre en compte, dans les tarifs, les écarts liés :

- au trafic, en les partageant à 75 % pour les usagers et 25 % pour la société ADP entre deux seuils et à parts égales au-delà de ces seuils ;
- aux résultats obtenus en matière de qualité de service et de développement durable, au moyen de mécanismes de bonus-malus associés à des indicateurs de performance ;

- aux investissements, en ajustant au réel les charges qui s'y rattachent[14] en cas de baisse ou de hausse, tout en les plafonnant globalement en cas de hausse de plus de 7 % des dépenses prévisionnelles cumulées, et, pour une liste de grands projets définis à l'annexe 2 du contrat (ci-après « Grands Projets »), (i) en rémunérant le capital associé au seul coût de la dette en cas de retard de mise en service, et (ii) en appliquant un mécanisme de bonus-malus selon le coût constaté par rapport à un coût objectif (« Montant Ajusté ») ;
- aux évolutions d'impositions de toute nature ayant, prises individuellement, pour effet une hausse de plus de cinq millions d'euros des charges opérationnelles.

37. Ces ajustements sont opérés chaque année *via* un compte d'ajustement des tarifs (ci-après le « CAT »)[15]. La variation tarifaire additionnelle due à ces ajustements étant plafonnée pour une année donnée, l'apurement annuel du compte d'ajustement peut laisser subsister un reliquat reporté sur l'année suivante. En définitive, l'évolution tarifaire annuelle est le résultat cumulé (i) de la grille tarifaire de base, (ii) des ajustements à opérer et (iii) des reliquats à apurer dans le cadre du CAT.

38. En troisième lieu, le projet de contrat prévoit six cas dans lesquels le contrat peut être révisé :
    - en cas de revenus aéronautiques constatés au-delà ou en-deçà, pendant trois années consécutives, de valeurs définies symétriquement par rapport à la trajectoire initiale ;
    - en cas de changement de mesures (i) législatives et/ou réglementaires relatives à l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, ou (ii) fiscales ayant pour effet, sur le périmètre régulé, une variation supérieure ou égale à 50 points de base du ROCE annuel ;
    - en cas d'évènements imprévisibles de nature à bouleverser l'équilibre économique du contrat (un tel bouleversement étant notamment caractérisé, dans le projet de contrat, par une baisse constatée ou prévisionnelle du résultat opérationnel courant de plus de 50 % sur deux ans) ;
    - en cas de modification du périmètre régulé d'Aéroports de Paris, tel que défini par l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé ou d'abrogation de cet arrêté ;
    - en cas d'évolution moyenne du taux d'inflation supérieure à 5 % sur trois ans consécutifs ; et
    - pour les Grands Projets, (i) en cas d'abandon ou (ii) en cas de dépassement d'au moins 40 % du Montant Ajusté retenu par le contrat.

39. Le projet de contrat prévoit qu'en cas de désaccord entre les parties sur les conditions de révision du contrat ou en cas d'avis défavorable de l'Autorité sur le projet de contrat révisé, les parties peuvent, d'un commun accord, résilier le contrat ou le poursuivre en l'état, le ministre conservant en tout état de cause la faculté de résilier le contrat unilatéralement.

40. Par ailleurs, le contrat prévoit quatre cas de résiliation anticipée :
    - la force majeure ;
    - la résiliation d'un commun accord des parties ;

[14] En ajustant à la fois les dotations aux amortissements et la rémunération de la base d'actifs régulés.
[15] Voir le III.2.2.2 de l'avant-projet de contrat.

- une variation de la moyenne des rendements des taux de l'obligation assimilable du Trésor (OAT) à 10 ans sur une période de douze mois glissants au-delà de 250 points de base par rapport à la référence correspondant à la moyenne des moyennes à un an et cinq ans observées à la date de saisine de l'Autorité, à savoir 3,20 % ;
- lorsque les conditions prévues par les cas de révision visés aux (i) à (iv) de l'article V.1.1[16] sont réunies et 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.

41. Sur la base de ce partage de risque, la société ADP estime devoir rémunérer sa base d'actifs régulés à hauteur de 5,8 % après impôt.

2. Synthèse des analyses sur le projet de contrat de régulation économique

42. À titre liminaire, l'Autorité rappelle, conformément à sa doctrine[17], qu'un contrat de régulation économique (CRE) constitue le meilleur outil existant pour mettre en œuvre une régulation performante et incitative grâce à son caractère pluriannuel.

43. Pour la société ADP, le projet de CRE soumis à l'Autorité rétablit un cadre pluriannuel absent depuis la résiliation du CRE 3, conclu pour la période 2016-2020, en raison de la crise sanitaire.

44. Le projet de CRE de la société ADP engage une durée et des montants sans précédent. Il porte sur huit ans, par dérogation au titre du 2° de l'article L. 6325-2 du code des transports, et sur un programme d'investissements régulés de 8 234 millions d'euros (M€) en valeur 2025, réalisé en site occupé et reposant sur des projets interdépendants.

45. L'Autorité relève que le projet de contrat qui lui est soumis pour avis conforme intègre plusieurs évolutions par rapport à l'avant-projet de contrat qui lui avait été soumis pour avis simple et sur lequel elle avait formulé 38 recommandations dans son avis du 9 avril susvisé. Si la plupart des recommandations formulées dans son avis ont été pleinement prises en compte, l'Autorité observe que certaines d'entre elles n'ont pas été entièrement suivies par les parties à l'issue de leurs négociations. Cette situation conduit l'Autorité à formuler plusieurs réserves, qui devront être levées par l'État et la société ADP avant la signature du contrat, ainsi qu'une série de recommandations. En outre, la hausse du taux d'abattement du tarif en correspondance retenu par les parties dans le contrat, à l'issue de négociations postérieures à l'avis simple de l'Autorité, appelle une attention particulière compte tenu de sa nouveauté et de son caractère structurant pour les parties.

[16] À savoir : en cas de revenus aéronautiques constatés au-delà ou en-deçà, pendant trois années consécutives, de valeurs définies symétriquement par rapport à la trajectoire initiale ; en cas de changement de mesures (i) législatives et/ou réglementaires relatives à l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, ou (ii) fiscales ayant pour effet, sur le périmètre régulé, une variation supérieure ou égale à 50 points de base du ROCE annuel ; en cas d'évènements imprévisibles de nature à bouleverser l'équilibre économique du contrat (un tel bouleversement étant notamment caractérisé, dans le projet de contrat, par une baisse constatée ou prévisionnelle du résultat opérationnel courant de plus de 50 % sur deux ans) ; en cas de modification du périmètre régulé d'Aéroports de Paris, tel que défini par l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé ou d'abrogation de cet arrêté.

[17] Voir Autorité de régulation des transports, *Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports*, septembre 2023.

46. La levée, avant la signature du CRE, des réserves susmentionnées conditionne le sens favorable de l'avis de l'Autorité sur celui-ci, dès lors qu'elle est indispensable pour garantir la cohérence entre l'équilibre économique du contrat et le taux de rémunération des capitaux engagés retenu par les parties. Elle est sans incidence sur la trajectoire tarifaire prévisionnelle. Afin de permettre la signature du CRE dans des délais compatibles avec son entrée en vigueur au 1er janvier 2027, les modifications contractuelles nécessaires à la levée intégrale de ces réserves ont fait l'objet d'échanges avec les parties au cours de l'instruction.

47. En tout état de cause, l'Autorité veillera, pendant l'exécution du contrat, au bon fonctionnement des mécanismes de partage de risque et en tirera les enseignements utiles pour proposer des évolutions du cadre de régulation et instruire des futurs CRE. Compte tenu de la durée dérogatoire du contrat, la procédure de revoyure, prévue quatre ans après son entrée en vigueur par l'article L. 6325-2 du code des transports, dans les conditions précisées par le décret du 5 août 2026 susvisé, constituera une première occasion d'en dresser le bilan.

2.1. La procédure d'élaboration du contrat et la consultation des usagers ont été respectées

48. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité est tenue de vérifier, dans le cadre de son avis conforme, le respect de la procédure réglementaire d'élaboration du projet de CRE. Conformément à la première recommandation formulée dans son avis simple, la société ADP a renforcé la consultation des usagers en organisant plusieurs groupes de travail thématiques, en leur présentant l'équilibre général du contrat et en publiant un avis d'information destiné à l'ensemble des usagers.

49. Il ressort des pièces du dossier que les étapes de la procédure d'élaboration du projet de CRE et de consultation des usagers décrite aux articles R 6325-48, R 6325-48-1, et R 6325-49 du code des transports ont été respectées. En particulier, la CoCoÉco des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly s'est régulièrement réunie le 7 septembre 2026, et celle de l'aérodrome de Paris-Le Bourget le 8 septembre 2026. L'Autorité observe que, si le relèvement du taux d'abattement applicable aux passagers en correspondance n'avait pas fait l'objet d'échanges préalables avec les usagers, cette clause ayant été introduite tardivement au cours des négociations entre les parties consécutives à l'avis du 9 avril 2026 susvisé, elle figurait dans les documents transmis aux usagers le 31 juillet 2026, dans le respect des délais réglementaires, leur permettant ainsi de faire part de leurs observations. Enfin, l'Autorité constate que les modalités de consultation mises en œuvre par la société ADP respectent également les exigences de la directive 2009/12/CE susvisée, telles qu'interprétées par la Cour de justice de l'Union européenne dans l'arrêt *WizzAir Hungary*[18] (voir la section 1 de l'annexe 2).

50. L'adhésion des usagers au projet de CRE apparaît toutefois contrastée. Si la CoCoÉco des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly s'est prononcée en faveur du projet de contrat par huit voix pour, six voix contre et cinq abstentions, celle de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a émis un avis favorable à l'unanimité. L'Autorité a également entendu, lors des auditions organisées les 13 et 15 octobre 2026, les usagers et leurs représentants qui souhaitaient faire part de leurs observations sur le projet de CRE.

[18] CJUE, 12 février 2026, Affaire C-680/24, *WizzAir Hungary*.

2.2. La durée dérogatoire du CRE est adéquate au regard des spécificités du projet industriel

51. L'article L. 6325-2 du code des transports permet, par dérogation à la durée maximale de cinq ans, de conclure un CRE pour une durée pouvant atteindre dix ans « *lorsque les spécificités du projet industriel de l'exploitant de l'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant* ».

52. Le recours à cette durée dérogatoire est soumis à une consultation préalable des usagers par l'exploitant, que l'Autorité considère régulièrement tenue. Lors des séances des 28 et 30 janvier 2026, les membres des CoCoÉco des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, d'une part, et de l'aérodrome de Paris-Le Bourget, d'autre part, se sont majoritairement prononcés en faveur d'une durée de huit ans.

53. En application du III de l'article L. 6327-3 du code des transports, il appartient à l'Autorité de se prononcer, dans le cadre du présent avis conforme, sur l'adéquation de la durée envisagée au projet industriel proposé par l'exploitant.

54. Le projet industriel de la société ADP repose sur un programme d'investissements de 8 234 M€ sur le périmètre régulé, représentant un effort annuel significativement supérieur à celui constaté sur la période 2022-2025. Sa réalisation s'organise autour de trois phases successives et interdépendantes, dont la dernière, prévue entre 2032 et 2034, comprend notamment la mise en service de nouvelles capacités aéroportuaires et d'infrastructures de correspondance et d'intermodalité. La complexité technique de ces opérations, réalisées pour partie en site occupé, contribue à expliquer leur calendrier de réalisation. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que le recours à une durée de huit ans est justifié par les spécificités du projet industriel présenté, sans se prononcer sur la pertinence de ce dernier, dont l'appréciation ne relève pas de sa compétence.

55. Enfin, la durée dérogatoire du contrat appelle une vigilance particulière quant aux risques d'écart de rémunération sur l'ensemble de la période contractuelle. À cet égard, la procédure de revoyure prévue quatre ans après l'entrée en vigueur du contrat, dont les modalités ont récemment été précisées par voie réglementaire et par les lignes directrices de l'Autorité (voir la section 4.9 de l'annexe 2), permettra notamment de dresser un bilan de son exécution et d'apprécier les écarts constatés par rapport aux prévisions initiales.

2.3. Les évolutions apportées au système d'allocation comptable, dont les trajectoires du CRE dépendent, les rendent conformes aux principes applicables

56. Les attentes de l'Autorité s'agissant de la mise en conformité du système d'allocation comptable de la société ADP concernaient (i) les modalités d'allocation de charges et d'actifs, (ii) la transparence de l'information communiquée aux usagers, et (iii) la mise à jour en conséquence des trajectoires financières du CRE et la réalisation d'un audit externe du modèle financier.

57. Sur le premier point, les évolutions apportées par la société ADP aux règles d'allocation comptable à l'issue des échanges avec les usagers et des travaux conduits avec les services de l'Autorité répondent de manière satisfaisante aux principales insuffisances identifiées dans ses décisions du 16 décembre 2025 et du 10 février 2026 ainsi que dans son avis du 9 avril 2026 susvisé (voir la section 3 de l'annexe 2). Elles ont en particulier permis de clarifier les modalités d'allocation, notamment celles relatives aux allocations directes, aux circuits de correspondance, aux moyens de transport en zone réservée, aux postes d'inspection-filtrage et aux accès routiers. Elles reflètent ainsi mieux les usages et sont de nature à renforcer le respect des principes applicables.

58. Néanmoins, l'Autorité constate que la société ADP n'a pas révisé les modalités de répartition des charges de frais généraux imputables aux activités financées par le tarif de sûreté et de sécurité malgré leur non-conformité au principe d'homogénéité relevée dans sa décision n° 2025-092 susvisée. En outre, la société ADP procède à un retraitement des actifs liés aux frais généraux imputés au périmètre du tarif de sûreté et de sécurité visant à les réallouer sur les autres activités au prorata des charges opérationnelles.

59. Compte tenu de son absence d'incidence sur l'équilibre économique du contrat, l'Autorité ne conditionne pas son avis conforme favorable à la correction de cette non-conformité, mais recommande à la société ADP de procéder, avant la signature du CRE, à la modification de cette règle de façon à assurer sa conformité au cadre réglementaire.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1.	Mettre en conformité avec le principe d'homogénéité les modalités de répartition des charges de frais généraux imputables aux activités financées par le tarif de sûreté et de sécurité	DGAC / Société ADP	D'ici la signature du CRE

60. Sur le second point, l'amélioration de la documentation des règles d'allocation comptable et leur présentation aux usagers répondent aux attentes de transparence formulées par l'Autorité dans son avis simple. En revanche, si l'exhaustivité des règles d'allocation comptable retenues dans le projet de CRE est présentée dans un document intitulé « référentiel des règles d'allocation » consultable par toute personne qui en fait la demande, celui-ci n'a pas été intégré à l'annexe 1 du projet de CRE, contrairement aux dispositions de de l'article R. 6325-39 du code des transports et au principe de stabilité des règles d'allocation prévu dans la décision n°2 022-024 susvisée.

61. Pour les mêmes raisons que celles évoquées au point 59, l'Autorité recommande à la société ADP d'annexer le référentiel des règles d'allocation au CRE avant sa signature afin d'assurer sa conformité au cadre réglementaire.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
2.	Ajouter le document « *Projet CRE_Référentiel des règles d'allocation.xlsx* » à l'annexe 1 du contrat	DGAC / Société ADP	D'ici la signature du CRE

62. Enfin, l'Autorité a identifié encore certaines insuffisances sans incidences majeures sur le niveau de rémunération, en particulier sur l'allocation des accès routiers et des prestations d'accueil. Elle invite la société ADP à mettre à profit les huit années du CRE pour les corriger dans la perspective du CRE suivant.

2.4. La révision des principaux paramètres de la proposition tarifaire de la société ADP répond pour l'essentiel aux recommandations de l'Autorité, qui émet toutefois plusieurs réserves et des recommandations

63. L'Autorité avait exprimé, dans son avis du 9 avril 2026 susvisé, des attentes à propos des principaux facteurs déterminants l'équilibre financier résultant de la proposition tarifaire de la société ADP, qui concernaient : (i) la fiabilisation des trajectoires financières sous-jacentes, (ii) la lisibilité de la formule tarifaire, (iii) le calibrage des facteurs d'ajustement, (iv) la cohérence du choix des indicateurs de qualité de service ainsi que le calibrage des mécanismes incitatifs qui y sont liés, et (v) la rédaction des clauses de révision et de résiliation du contrat.

2.4.1. Sur les trajectoires financières

64. Le projet de contrat a permis à la société ADP d'actualiser ses prévisions avec les données les plus récentes. Le rapprochement avec les exercices précédents et les prévisions pour l'année 2026 n'a pas révélé d'anomalies (voir la section 4.1 de l'annexe 2). En tout état de cause, les écarts historiques entre prévision et réalisation seront, pour partie, comblés par les facteurs d'ajustement.

65. À la demande de l'Autorité, la trajectoire d'inflation a été revue dans le projet de contrat et est désormais cohérente avec les prévisions de référence (voir la section 4.2 de l'annexe 2). La société ADP a toutefois relevé, lors de l'instruction, une erreur matérielle à l'annexe 8 du projet de contrat, qui devra être corrigée avant l'entrée en vigueur du contrat.

N°	Correction technique
I.	Corriger la ligne « *IP* » du deuxième tableau de l'annexe 2 du projet de contrat en tenant compte des chiffres présentés en annexe 4 de la présente décision.

66. Le programme d'investissements a fait l'objet d'un examen approfondi et d'un audit externe visant à apprécier la fiabilité des estimations de coûts à terminaison et les incertitudes associées (voir la section 4.3 de l'annexe 2). Ces travaux, complétés par l'instruction menée par l'Autorité, ont permis de mieux apprécier le degré de maturité des projets et de fiabiliser leurs estimations de coûts, permettant ainsi d'élargir la liste des Grands Projets dont les Montants Ajustés peuvent être fixés dès la signature du contrat pour l'application du mécanisme de bonus-malus mentionné au point 36.

67. À ce stade, les Montants Ajustés de quatre Grands Projets, représentant un total de 792 M€, ont été inscrits dans le projet de contrat. Cette proportion demeure limitée au regard de l'ampleur du programme d'investissements. L'Autorité rappelle que la possibilité de fixer les Montants Ajustés en cours de CRE constitue une dérogation au principe de fixation préalable des coûts de référence, qui réduit l'exposition de l'exploitant aux risques de dérive des coûts et, partant, la portée incitative du mécanisme de bonus-malus (voir la section 4.3.2 de l'annexe 2).

68. Or, compte tenu de l'avancement des études, des résultats des appels d'offres intervenus depuis l'audit externe et des travaux de contre-expertise conduits au cours de l'instruction, l'Autorité considère que deux Grands Projets supplémentaires, représentant un montant total de 1 660 M€, présentent un degré de maturité suffisant pour que leurs Montants Ajustés soient fixés dès la signature du CRE.

N°	Réserve
A.	Au II.1.2 du contrat, ajouter à la liste des Grands Projets dont le Montant Ajusté est validé les opérations d'investissement suivantes : (i) la densification et l'extension du terminal 3 pour 391 M€, et (ii) les travaux relatifs à l'extension du LISA et du nouveau train de correspondance pour un montant total de 1 269 M€.

69. La trajectoire prévisionnelle de trafic, revue à la hausse, apparaît adaptée à l'incertitude du contexte international (voir la section 4.4.1 de l'annexe 2). La société ADP a retenu une trajectoire prévisionnelle de trafic de + 1,8 % par an entre 2026 et 2034 contre + 1,6 % par an dans l'avant-projet de contrat. Compte tenu de la hausse des prix du carburant qui se poursuit et de la situation toujours dégradée au Moyen-Orient à la date de saisine, ainsi que de la tendance de trafic observée sur le deuxième semestre 2026, l'Autorité considère que la trajectoire prévisionnelle de trafic de la société ADP se situe dans la marge d'incertitude.

70. La trajectoire des recettes extra aéronautiques a été fiabilisée et revue à la hausse (voir la section 4.5 de l'annexe 2). La contribution au périmètre régulé des activités extra-aéronautiques est nettement améliorée. En particulier, la fiabilisation des hypothèses qu'a conduite l'exploitant l'a mené à revoir à la hausse ses estimations de recettes des accès et parcs de stationnement, de + 7 M€ (à 195 M€) en 2027 à + 19 M€ (à 229 M€) en 2034.

71. La trajectoire prévisionnelle des charges opérationnelles a été révisée pour tenir compte notamment de l'actualisation du réalisé 2025 et de l'ajustement des règles d'allocation, et a été dûment documentée par la société ADP auprès de l'Autorité (voir la section 4.6.1 de l'annexe 2). Selon les estimations de l'Autorité, la trajectoire de charges proposée par la société ADP traduit des efforts de productivité de l'ordre de 0,5 % à 1 % par an. Ces efforts représentent un montant de 460 M€ (valeur 2025) sur le seul périmètre régulé. Ce montant est certes inférieur à l'effort annoncé par la société ADP de 650 M€ (valeur 2025) sur la durée du CRE, estimé par différence entre ses scénarios « fil de l'eau » et « fil de l'eau optimisé ». Il reste néanmoins cohérent avec les objectifs généralement fixés aux opérateurs en monopole naturel et apparaît comme une cible raisonnable à l'échelle du CRE.

2.4.2. Sur la formule tarifaire

72. Les évolutions apportées à la formule tarifaire sont pour l'essentiel satisfaisantes au regard des recommandations émises par l'Autorité dans son avis du 9 avril 2026 (voir la section 5.2 de l'annexe 2). En particulier, la formalisation du mécanisme d'ajustement annuel des tarifs permet d'en sécuriser le fonctionnement, tout en préservant une certaine souplesse dans sa mise en œuvre.

2.4.3. Sur les facteurs d'ajustement

73. La refonte des facteurs d'ajustement relatifs à la mise en œuvre du programme d'investissement satisfait aux recommandations formulées par l'Autorité (voir la section 4.3.2 de l'annexe 2). La proposition de la société ADP, largement revue, la conduit à porter une plus grande part de risque et l'incite plus fortement à l'efficacité dans la réalisation de son programme, tant en ce qui concerne le respect des coûts que des délais de mise en service.
74. Le facteur d'ajustement TRAF a été recalibré afin de tenir compte des écarts entre les prévisions de trafic de la société ADP et celles de l'Autorité (voir la section 4.4.2 de l'annexe 2). Combinée à la révision de la trajectoire prévisionnelle de trafic, cette modification permet de rééquilibrer le partage des risques entre la société ADP et les usagers, conformément à la recommandation formulée par l'Autorité.
75. La limitation du facteur d'ajustement ITN aux seules mesures fiscales hors impôt sur les sociétés permet un rééquilibrage des risques au profit des usagers (voir la section 4.6.2 de l'annexe 2). Elle permet d'améliorer significativement l'objectivité et l'automaticité du mécanisme et limite l'asymétrie d'information et la subjectivité des chiffrages.

2.4.4. Sur les indicateurs de qualité de service et leurs incitations financières

76. Si le référentiel d'indicateurs de qualité de service incités financièrement a été utilement enrichi et sa granularité spatiale affinée, l'Autorité estime qu'il serait pertinent de renforcer le suivi de certains indicateurs (voir la section 4.7.1 de l'annexe 2).
77. Néanmoins, plusieurs recommandations émises par l'Autorité dans l'avis simple n'ont pas été pleinement satisfaites pour des raisons objectives mais méritent d'être approfondies d'ici la prochaine homologation tarifaire.
78. En premier lieu, l'Autorité a observé un taux de rejet très important par l'exploitant des demandes faites par les usagers de justifier des retards de décollage pour des raisons qui lui sont exclusivement liées.

79. En deuxième lieu, compte tenu de la diversité des trafics et de la diversité de l'activité selon les terminaux, l'Autorité recommande d'élargir le principe d'un suivi par regroupement de terminaux à l'ensemble des indicateurs, en particulier pour le taux d'avions au contact et pour le temps d'attente aux postes d'inspection-filtrage.

80. En troisième lieu, les parties au contrat n'ont pas intégré au projet de contrat un indicateur de suivi de la vétusté. Or, la prévention des pannes d'équipements critiques (ascenseurs, tri-bagages, passerelles) étant directement liée à l'état de vétusté du patrimoine, l'Autorité estime que la qualité de service pourrait se dégrader à la suite d'un suivi insuffisant.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
3.	Suivre de manière plus transparente les retards exclusivement imputables à l'exploitant	DGAC / Société ADP	D'ici la prochaine homologation tarifaire
4.	Ventiler par regroupement de terminaux l'ensemble des indicateurs de qualité de service, y compris ceux de suivi	DGAC / Société ADP	D'ici la prochaine homologation tarifaire
5.	Travailler, en concertation avec les usagers, à un indicateur de suivi du plan de maintenance	Société ADP / Usagers	D'ici la prochaine homologation tarifaire

81. Conformément aux recommandations de l'Autorité, le projet de contrat renforce les mécanismes incitatifs, (i) en rehaussant le plafond annuel global des malus, (ii) en abaissant celui des bonus, (iii) en supprimant les effets de seuil à leur déclenchement et (iv) en augmentant le niveau de performance donnant lieu à un bonus.

82. L'Autorité relève toutefois que certaines trajectoires de performance risquent de donner lieu au versement de bonus sans amélioration significative de la qualité de service compte tenu des niveaux retenus pour leur déclenchement (voir la section 4.7.2 de l'annexe 2). Tel est notamment le cas des objectifs fixés pour le taux de disponibilité des tapis de livraison des bagages (indicateur A2), le taux de disponibilité des passerelles télescopiques (indicateur A3) et la conformité de l'accueil des PHMR à l'arrivée (indicateur A14).

83. Ces analyses conduisent l'Autorité à considérer que l'exploitant pourraient bénéficier d'effets d'aubaine liés au versement de bonus associés à des cibles déjà atteintes ou trop facilement atteignables. Au cours de l'instruction, les parties ont convenu de rehausser les objectifs associés à ces trois indicateurs selon les modalités précisées à l'annexe 3 du présent avis. L'Autorité assortit en conséquence son avis conforme d'une réserve visant à intégrer ces modifications dans le projet de contrat.

N°	Réserve
B.	Modifier les annexes 3 et 11 du projet de CRE afin de rehausser les trajectoires fixées pour le taux de disponibilité des tapis de livraison bagages (indicateur A2), le taux de disponibilité des passerelles télescopiques (indicateur A3) et la conformité à l'arrivée de l'accueil des PHMR (indicateur A14) dans les conditions précisées à l'annexe 3 du présent avis.

84. Enfin, l'Autorité recommande à la DGAC et à la société ADP de réaliser un retour d'expérience, à mi-parcours, sur la pertinence et l'efficacité des mécanismes incitatifs, afin d'identifier les améliorations souhaitables, tant pour la suite de l'exécution du contrat que pour la préparation du prochain CRE.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
6.	Réaliser un retour d'expérience sur la pertinence et l'efficacité des mécanismes incitatifs mis en place	DGAC / Société ADP	À mi-CRE

2.4.5. Sur les clauses de révision et de résiliation du contrat

85. Les clauses de révision et de résiliation du contrat ont été remaniées de manière globalement satisfaisante, sous réserve des observations qui suivent.

86. En premier lieu, la recommandation formulée par l'Autorité dans son avis simple tenant à la suppression de la clause permettant la résiliation du contrat d'un commun accord entre les parties sans aucune justification juridique ou économique n'a pas été suivie. L'Autorité a donc tenu compte de cette moindre exposition au risque dans le cadre de son appréciation du taux de CMPC (voir section 2.6.1). En deuxième lieu, la procédure de révision du CRE laisse la possibilité aux parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues lorsqu'elles ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé ou en l'absence d'avis conforme favorable de l'Autorité sur celui-ci, ce qui soulève plusieurs difficultés détaillées dans la section 4.8 de l'annexe 2. En troisième lieu, les stipulations encadrant le maintien des tarifs après une résiliation anticipée du CRE ne présentent pas de garanties suffisantes contre leur prolongation excessive (voir la section 4.8 de l'annexe 2).

87. L'Autorité formule en conséquence deux réserves visant, d'une part, à éviter que l'exploitant ne puisse retirer une sur-rémunération de l'absence de révision du contrat, et, d'autre part, à prévenir le maintien prolongé des tarifs issus du CRE après sa résiliation, dans l'attente de l'homologation de nouveaux tarifs par l'Autorité.

N°	Réserve
C.	Supprimer, à l'article V.1.2 du projet de contrat, la possibilité ouverte aux parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues lorsqu'elles ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé ou en l'absence d'avis conforme de l'Autorité.
D.	Prévoir, à l'article V.5 du projet de contrat, une pénalité contractuelle suffisamment dissuasive, proportionnée à l'avantage économique susceptible d'être retiré par la société ADP du non-respect du délai de douze mois prévu pour la présentation d'une nouvelle proposition tarifaire à la suite de la résiliation anticipée du CRE.

88. La clause de revoyure à quatre ans a été supprimée dans le projet de contrat, conformément à la recommandation de l'Autorité (voir la section 4.9 de l'annexe 2). Les modalités de cette procédure ont été précisées par le décret du 5 août 2026 susvisé et l'Autorité a, dans ses lignes directrices du 10 septembre 2026[19], précisé les conditions d'exercice de son office.

2.5. Les évolutions de la structure tarifaire sont significatives et devraient permettre un usage plus optimisé des infrastructures

89. Comme exposé aux points 24 à 27, le projet de contrat prévoit plusieurs évolutions de la structure tarifaire : (i) un rehaussement de 40 % à 60 % du taux d'abattement appliqué à la redevance par passager pour les passagers en correspondance sur l'ensemble des faisceaux ; (ii) un ajustement de la différenciation tarifaire par faisceau de la redevance par passager ; (iii) des modifications apportées aux modulations.

[19] Voir la décision n° 2026-081 du 10 septembre 2026 portant adoption de lignes directrices relatives aux éléments pris en considération par l'Autorité lorsqu'elle est amenée à rendre un avis conforme sur la poursuite d'un contrat de régulation économique en application du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports.

90. Sur le premier point, au terme de ses analyses (voir la section 5.1 de l'annexe 2), l'Autorité considère que, nonobstant ses effets redistributifs, la proposition de la société ADP de modifier sa structure tarifaire pour renforcer le trafic en correspondance au niveau du hub de Paris-Charles de Gaulle en portant de 40 % (taux actuellement en vigueur) à 60 % le taux d'abattement de la redevance par passager en correspondance est acceptable sur la première partie du CRE, compte tenu des enjeux de compétitivité, de concurrence et de sensibilité de ce type de trafic au niveau des redevances, et de la possibilité offerte par la directive n° 2009/12 susvisée de justifier la différenciation tarifaire par d'autres éléments que la seule différence de coûts. Elle devrait permettre un accroissement de la connectivité et du trafic à moyen terme (voir la section 5.1 de l'annexe 2).

91. Néanmoins, les évolutions attendues au cours du CRE dans la répartition des coûts entre passagers en correspondance et passagers origine-destination, ainsi que les éventuelles évolutions de leur sensibilité au prix, ne permettent pas d'assurer à date le bien-fondé de ce taux sur toute la durée du CRE. En particulier, les investissements significatifs qui vont intervenir sur les premières années du CRE et qui concernent exclusivement les passagers en correspondance amèneront à devoir réexaminer le bien-fondé de ce niveau d'abattement sur la seconde partie du CRE, afin de s'assurer de son caractère non discriminatoire.

N°	Réserve
E.	Prévoir dans le contrat qu'à l'occasion de la procédure de revoyure, les parties réexaminent, sur la base d'une analyse actualisée des coûts et de la sensibilité au prix des différentes catégories de trafic, le niveau et les modalités de l'abattement applicable aux passagers en correspondance, et transmettent à l'Autorité les éléments nécessaires à leur appréciation dans le cadre de son avis conforme sur la poursuite de l'exécution du contrat.

92. En outre, compte tenu de la hausse des redevances acquittées par les passagers origine-destination nécessaire, à recettes constantes, pour compenser le relèvement de l'abattement applicable aux passagers en correspondance (voir le point 26 du présent avis), l'Autorité estime qu'une partie des recettes commerciales supplémentaires générées par le développement du trafic en correspondance pourrait contribuer au financement de cette mesure et ainsi en réduire, au moins partiellement, l'impact sur les autres trafics. Elle recommande donc d'étudier les effets de cet abattement sur les recettes du périmètre non régulé, qui bénéficiera également de ce développement du trafic, ainsi que les modalités d'une éventuelle prise en charge partielle par ce dernier. L'Autorité précise que cette recommandation ne remet en cause ni la conformité du système d'allocation comptable aux principes qu'elle a définis, conformément aux développements de la section 2.3, ni l'appréciation portée dans le présent avis sur l'équilibre économique du CRE. Sa mise en œuvre relève de la libre appréciation de la société ADP et vise à améliorer l'acceptabilité de cette évolution de structure tarifaire.

93. Sur le second point, les éléments d'analyse fournis par la société ADP à l'appui de l'ajustement proposé, qui se fondent sur les coûts par faisceau, n'appellent pas de remarque, si ce n'est qu'une mise à jour annuelle des études y afférentes est attendue par l'Autorité afin de justifier le niveau de différenciation.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
7.	Afin d'améliorer l'acceptabilité de cette évolution tarifaire, étudier les effets du relèvement de l'abattement applicable aux passagers en correspondance sur les recettes du périmètre non régulé, ainsi que les modalités d'une éventuelle contribution de ce dernier au financement de la mesure, en vue d'en réduire l'impact sur les autres trafics	Société ADP	D'ici à la procédure de revoyure du CRE
8.	Mettre à jour les études de coûts par faisceau pour justifier le niveau de différenciation	Société ADP	À chaque homologation tarifaire

94. Enfin, les modifications apportées aux modulations satisfont les recommandations de l'Autorité, qui restera toutefois attentive à leur mise en œuvre (voir la section 5.2 de l'annexe 2). En particulier, l'Autorité a relevé une erreur matérielle qui devra être corrigée préalablement à la signature du contrat.

N°	Correction technique
II.	Corriger les valeurs des groupes 1 et 2 du coefficient de nuit dans le tableau « *Modulation acoustique* » de l'annexe 5 du projet de contrat du chiffre suivant : 2,25

2.6. Sous condition de levée des réserves, l'évolution des tarifs résultant du projet de contrat respecte les critères de modération, de juste rémunération et de couverture des coûts des services rendus

2.6.1. Le CMPC retenu est acceptable au regard du partage des risques proposé

95. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, dans le cadre de ses avis sur les projets de CRE, l'Autorité se prononce notamment sur « *[l]e coût moyen pondéré du capital retenu par les parties au contrat* ». Celui-ci a été porté dans le projet de contrat à 5,8 % en valeur nominale après impôt sur les sociétés, juste au-dessus de la moyenne de la fourchette de [5,3 % ; 6,1 %] déterminée à la date de saisine par l'Autorité conformément au point 63 de la décision du 9 novembre 2023 susvisée (voir la section 6.1 de l'annexe 2). Cette fourchette est en hausse par rapport à celle déterminée au stade de l'avis du 9 avril 2026 susvisé sur l'avant-projet de CRE, notamment en raison de l'évolution des taux d'intérêt intervenue depuis.

96. À la condition de lever les réserves du présent avis, l'Autorité considère ce niveau de 5,8 % après impôt acceptable pour la durée du CRE. Le positionnement du CMPC proposé par la société ADP au sein de la fourchette précisée au point précédent a été évalué en tenant compte de l'analyse qualitative des risques prévue par les lignes directrices, ainsi que des évolutions du partage de risque par rapport à l'avant-projet de contrat, notamment de l'absence de prise en compte de certaines recommandations formulées par l'Autorité.

2.6.2. Le principe de juste rémunération est respecté

97. La méthode de calcul du ROCE moyen pluriannuel retenue par la société ADP, examinée au stade de l'avis simple sur l'avant-projet de CRE et inchangée, n'appelle pas de commentaire de l'Autorité (voir la section 6.2 de l'annexe 2).

98. Sur cette base, la société ADP prévoit un niveau moyen de ROCE aux bornes du périmètre régulé sur la durée du CRE de 5,8 % après impôt sur les sociétés. Ce niveau, conforme au CMPC proposé par la société ADP et considéré comme acceptable par l'Autorité, n'appelle par conséquent pas de commentaire au regard de l'article L. 6325-2 du code des transports.

2.6.3. L'évolution des tarifs peut être considérée comme modérée malgré de fortes hausses sur les deux premières années du CRE

99. En application de l'article L. 6327-3 du code des transports, dans le cadre de ses avis sur les projets de CRE, l'Autorité vérifie notamment « *que l'évolution moyenne proposée [des tarifs] est modérée* ».

100. L'Autorité apprécie la modération tarifaire dans sa globalité, du seul point de vue des usagers, en tenant compte des circonstances de chaque espèce dans lesquelles elle est amenée à se prononcer, sous le contrôle du juge. Parmi les éléments pris en compte, figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers.

101. Le projet de contrat prévoit un programme d'investissements important marqué par la mise en service de nouvelles infrastructures au service des usagers et dont les dépenses annuelles sont significativement plus élevées que lors des exercices précédents. Ces investissements conduiront à une amélioration tangible de la qualité de service sur les deux plateformes parisiennes. Par ailleurs, tant le programme d'investissement que la qualité de service font désormais l'objet d'incitations financières de l'exploitant visant à leur respect sur la durée du CRE.

102. L'Autorité relève que les modifications apportées à la formule tarifaire depuis l'avant-projet de contrat ne modifient pas le niveau maximal d'évolution des tarifs après application des facteurs d'ajustement (voir la section 5.3 de l'annexe 2). Ainsi, le taux de croissance annuel moyen des tarifs pourrait atteindre au maximum 6,0 % sur la durée du CRE, contre 3,8 % avant application de ces facteurs, sur la base des hypothèses d'inflation actuelles. Cette hausse doit être appréciée en tenant compte de l'absence d'augmentation tarifaire sur la période 2026-2027.

103. Par ailleurs, le risque d'atteindre ce plafond apparaît faible, d'autant que l'amplitude des facteurs d'ajustement a été réduite par rapport à l'avant-projet de contrat. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que l'évolution moyenne des tarifs prévue par le projet de CRE demeure modérée.

104. L'Autorité prend acte de la révision de la trajectoire tarifaire prévisionnelle, qui prévoit désormais des hausses de 4,0 % hors inflation en 2027 comme en 2028, contre respectivement 5,5 % et 3,0 % dans l'avant-projet de contrat. Elle relève toutefois que ces hausses demeurent concentrées sur les deux premières années du CRE, alors qu'elle avait recommandé à l'exploitant de mieux les lisser sur l'ensemble de la période contractuelle.

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

105. En application de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité vérifie notamment, dans le cadre de ses avis sur les projets de CRE, « *de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, (…) que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus* ».

106. Il ressort des prévisions de la société ADP que le taux de couverture des coûts de la caisse aéronautique par les redevances augmente progressivement sur la durée du CRE, sans dépasser 100 %, pour atteindre *[90-100]* % en fin de contrat. Les hypothèses et données sous-jacentes à ce calcul ont été fiabilisées par rapport à l'avant-projet de contrat (voir la section 6.3 de l'annexe 2), ce qui réduit les incertitudes quant aux taux de couverture effectivement susceptibles d'être constatés au cours de son exécution.

107. L'Autorité relève par ailleurs que, si le taux de couverture de certaines redevances dépasse ponctuellement 100 %[20], les compensations entre redevances demeurent limitées.

108. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que le produit global des redevances ne devrait pas excéder le coût des services rendus sur la période couverte par le CRE.

[20] En 2028, en 2030 puis en 2033 pour la redevance par passager, en 2034 pour la redevance de stationnement.

2.7. Le projet de CRE prévoit une trajectoire tarifaire pour la redevance PHMR sur la durée du contrat

109. En réponse à la recommandation n° 38 de l'Autorité dans l'avis du 9 avril 2026 susvisé, les parties ont fait le choix d'inclure la redevance PHMR dans le CRE en proposant une trajectoire ferme du coût unitaire des prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite calculées par plateforme, évoluant au rythme de l'inflation et assortie d'un objectif de productivité.

110. La société ADP s'engage ainsi, pour chaque plateforme, sur une trajectoire d'évolution de coût unitaire préétablie et fixe pour toute la durée du CRE. Les tarifs de la redevance PHMR sont ensuite déterminés en multipliant d'abord le coût unitaire par le nombre de prestations PHMR puis en ajoutant les charges non incluses dans le coût unitaire.

111. Le projet de CRE prévoit également un mécanisme d'ajustement en année *n+2* permettant de corriger le nombre de prestations estimées pour l'année *n* en fonction du nombre de prestations effectivement réalisées cette année-là, sans remettre en cause le coût unitaire.

112. En application de l'article 8 du règlement du 5 juillet 2006 susvisé, le montant de la redevance PHMR doit être « *raisonnable* ». Dans le silence des textes, l'analyse est conduite au cas par cas par l'Autorité, en prenant notamment en considération (i) le niveau de qualité de service associé au niveau tarifaire proposé, (ii) la prévisibilité pour les usagers du niveau tarifaire proposé, et (iii) lorsque cela est pertinent, le niveau tarifaire d'aéroports comparables.

113. En l'espèce, l'inscription d'une trajectoire prévisionnelle dans le CRE et l'engagement de la société ADP sur une trajectoire du coût unitaire fixe pour la durée du CRE est de nature à rendre l'évolution des tarifs prévisible, et ce d'autant plus que la situation de déficit de la société ADP sur l'activité PHMR est connue des usagers depuis plusieurs exercices[21], les dernières hausses du tarif de la redevance validées par l'Autorité[22] ayant justement eu comme objectif d'assurer la réduction progressive de ce déficit.

114. Par ailleurs, la mise en place d'un système de bonus-malus est de nature à inciter l'exploitant à maintenir le niveau de qualité de service actuel de l'assistance PHMR et donc à réduire le risque d'une sur-rémunération de l'exploitant qui résulterait d'une baisse de cette qualité à coût unitaire donné.

115. L'Autorité prend acte du niveau élevé de la hausse initiale proposée par la société ADP (voir point 131) et réitère qu'une augmentation progressive des tarifs est préférable. Elle convient néanmoins que cette hausse est nécessaire pour achever la résorption de l'écart entre coûts et revenus prévue sur deux à trois exercices successifs par les précédentes propositions tarifaires de la société ADP (voir le point 113), et ainsi permettre à cette dernière d'assurer la couverture complète de ses coûts et, par suite, la pleine efficacité, sur la durée du CRE, du mécanisme incitatif prévu.

116. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la trajectoire tarifaire de la redevance PHMR inscrite dans le projet de CRE satisfait aux conditions posées par le règlement du 5 juillet 2006 susvisé.

[21] La société ADP est confrontée depuis plusieurs années à une hausse constante et importante du taux de prise en charge de l'assistance PHMR qui a conduit à une hausse du déficit de l'activité.
[22] L'Autorité a homologué des hausses de + 25 % pour la période tarifaire 2025-2026 et de + 15 % pour la période tarifaire 2026-2027 – voir les décisions du 12 décembre 2024 et du 16 décembre 2025.

3. Homologation des tarifs de la période tarifaire 2027

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

3.1. Le processus de consultation des usagers a été respecté

118. En application du II de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité s'assure du respect de la procédure de consultation des usagers fixée par voie réglementaire. Ainsi, il lui revient de vérifier, comme elle le fait lors des homologations annuelles, que les usagers ont, préalablement à la réunion de la CoCoÉco, bénéficié de l'ensemble des éléments listés à l'article R. 6325-23 du code des transports[23] et aux articles 2 et 3 de l'arrêté du 12 août 2025 susvisé, afin de pouvoir émettre un avis éclairé sur les tarifs de la première période tarifaire.

119. Il ressort des éléments du dossier que les membres des CoCoÉco ont disposé, en amont ou au cours de la réunion du 7 septembre pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et du 8 septembre pour l'aérodrome de Paris-Le Bourget, de l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation. De plus, l'ensemble des usagers ont eu la possibilité de formuler des observations sur les tarifs, dans le cadre de la consultation sur le projet de CRE.

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

3.2.1. Évolutions de la structure tarifaire et évaluation du caractère non discriminatoire des tarifs et de leurs modulations

120. Conformément à la structure tarifaire prévue dans le projet de CRE, la grille de la période tarifaire 2027 apporte plusieurs modifications.

121. En premier lieu, la différenciation tarifaire par faisceau de la redevance par passager regroupe les tarifs du faisceau « Union européenne hors espace Schengen et Royaume-Uni » avec ceux des faisceaux « métropole » et « espace Schengen » pour n'avoir plus qu'un seul faisceau et l'écart entre le tarif de ce faisceau avec celui du faisceau « autre international », est réduit à 2,4.

[23] L'alinéa 2 de l'article R. 6325-23 du code des transports dispose que « *[p]our les aérodromes listés à l'article* L. 6323-2, *les aérodromes appartenant à l'État ainsi que tout aérodrome répondant au critère fixé à l'article* L. 6327-1, *l'exploitant transmet aux membres de la commission consultative économique de l'aérodrome, dans des conditions précisées par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, les informations et éléments suivants :*
1° Des informations sur les résultats et les prévisions de trafic sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés ;
2° Des informations sur les éléments servant de base à la détermination des tarifs des redevances sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés ;
3° Des éléments sur les résultats et les prévisions d'investissement sur l'aérodrome ou les aérodromes concernés ;
4° Des informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent ».

122. En deuxième lieu, pour la redevance par passager, il est prévu une hausse du niveau d'abattement pour les passagers en correspondance pour chacun des faisceaux, dont le taux évolue à 60 % contre 40 % actuellement.

123. En troisième lieu, d'autres modifications de structures mineures sont apportées :

- la redevance autonome « électricité avion 400/50 Hz » est fusionnée à la redevance stationnement ;
- l'amplitude tarifaire entre les tranches de la redevance de stationnement est ajustée.

124. Ces éléments, déjà examinés dans le projet de contrat, sont conformes et n'appellent pas de remarques supplémentaires.

3.2.2. Les évolutions des modulations tarifaires sont conformes au projet de contrat et non discriminatoires

125. S'agissant des modulations tarifaires, celles-ci évoluent également comme dans le projet de contrat et visent donc à :

- reconduire les modulations tarifaires appliquées à la redevance de stationnement selon les mêmes modalités ;
- mettre en place deux nouvelles modulations appliquées à la redevance par passager : (i) une modulation pour favoriser le remplissage des aéronefs ; et (ii) une modulation au profit des passagers du faisceau « départements et régions d'outre-mer et collectivités d'outre-mer (DROM-COM) » visant à répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire ; et
- reconduire la modulation acoustique appliquée à la redevance d'atterrissage en ajustant les coefficients des classes acoustiques 1 à 3 afin d'accroître les écarts entre aéronefs des différentes classes et permettant le maintien de l'équilibre budgétaire de cette modulation.

126. L'Autorité note que ces évolutions, déjà examinées pour le projet de contrat, sont conformes et n'appellent pas de remarques supplémentaires.

3.3. Les tarifs applicables au 1er avril 2027 évoluent conformément au contrat

127. Dans le cadre de l'examen prévu au II de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité s'assure du respect des conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat sur la première période tarifaire couverte par ce dernier.

128. La société ADP prévoit, pour la première période tarifaire couvrant la période du 1er avril 2027 au 31 mars 2028, une évolution différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires (hors redevance d'assistance aux PHMR) applicables aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly, correspondant à une hausse moyenne de + 5,7 % par rapport aux tarifs actuellement en vigueur :

- une hausse moyenne de + 5,7 % pour les tarifs des redevances principales (atterrissage, passager et stationnement) ;
- une hausse de + 5,7 % pour la redevance de mise à disposition des installations de préconditionnement d'air (PCA) ;
- une hausse de + 16,5 % pour les autres redevances accessoires.

129. La société ADP anticipe une hausse différenciée des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aérodrome de Paris-Le Bourget correspondant à une hausse moyenne de + 5,8 %, avec :

- une hausse de + 5,7 % pour les tarifs des redevances d'atterrissage et de stationnement ;
- une hausse de + 16,5 % pour la redevance de titre de circulation aéroportuaire.

130. L'Autorité s'est assurée que les tarifs des redevances prévus pour la première période tarifaire présentés en annexe 5 du projet de contrat ont bien été calculés sur la base (i) des redevances actuellement en vigueur et (ii) du taux d'évolution des redevances prévu pour la première période tarifaire.

3.4. Le montant de la redevance PHMR pour la première période tarifaire est conforme à la trajectoire définie dans le projet de CRE

131. S'agissant des tarifs de la redevance PHMR pour la première période tarifaire du CRE, la société ADP propose une hausse de 15,8 % pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et de 24 % pour l'aéroport de Paris-Orly par rapport aux tarifs actuellement en vigueur.

132. Cette évolution est conforme à la trajectoire définie dans le projet de CRE et détaillée dans la section 2.7 ci-dessus.

Émet l'avis suivant :

Article 1 L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de contrat de régulation économique négocié entre l'État et la société Aéroports de Paris pour la période du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2034, sous réserve que le projet de contrat soit adapté avant sa signature de sorte à :

- supprimer à l'article V.1.2 du projet de contrat la possibilité pour les parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues lorsqu'elles ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé ou en l'absence d'avis conforme favorable de l'Autorité ;
- prévoir, à l'article V.5 du projet de contrat, une pénalité contractuelle suffisamment dissuasive, proportionnée à l'avantage économique susceptible d'être retiré par la société ADP du non-respect du délai de douze mois prévu pour la présentation d'une nouvelle proposition tarifaire à la suite de la résiliation anticipée du CRE ;
- inscrire, à l'annexe 2, du projet de contrat, les Montants Ajustés des Grands Projets suivants : (i) la densification et l'extension du terminal 3 pour 391 M€ et (ii) les travaux relatifs à l'extension du LISA et du nouveau train de correspondance pour un montant total de 1 269 M€ ;
- modifier les annexes 3 et 11 du projet de CRE afin de rehausser les trajectoires fixées pour le taux de disponibilité des tapis de livraison bagages (indicateur A2), le taux de disponibilité des passerelles télescopiques (indicateur A3) et la conformité à l'arrivée de l'accueil des PHMR (indicateur A14) dans les conditions précisées à l'annexe 3 du présent avis ;
- prévoir dans le contrat qu'à l'occasion de la procédure de revoyure, les parties réexaminent, sur la base d'une analyse actualisée des coûts et de la sensibilité au prix des différentes catégories de trafic, le niveau et les modalités de l'abattement applicable aux passagers en correspondance, et transmettent à l'Autorité les éléments nécessaires à leur appréciation dans le cadre de son avis conforme sur la poursuite de l'exécution du contrat.

Article 2 Les tarifs et leurs modulations applicables à la première période tarifaire ainsi que les tarifs de la redevance PHMR sont homologués.

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

L'Autorité a adopté le présent avis le 10 novembre 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry GUIMBAUD

ANNEXE 1 – CADRE JURIDIQUE

1. Le droit de l'Union européenne

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

133. La directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires établit des principes communs pour la perception de redevances aéroportuaires dans les aéroports de l'Union européenne. Elle s'applique à tout aéroport situé sur un territoire relevant du traité instituant la Communauté européenne[24], ouvert au trafic commercial et dont le trafic annuel dépasse cinq millions de mouvements de passagers, ainsi qu'à l'aéroport enregistrant le plus grand nombre de mouvements de passagers dans chaque État membre.

134. Le paragraphe 4 de l'article 2 définit les redevances aéroportuaires comme « *un prélèvement effectué au profit de l'entité gestionnaire d'aéroport à la charge des usagers d'aéroport en contrepartie de l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par l'entité gestionnaire de l'aéroport, et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret* ».

135. En principe, les redevances aéroportuaires sont fixées par les entités gestionnaires d'aéroport après consultation des usagers d'aéroport et n'entraînent pas de discrimination entre les usagers, conformément au droit de l'Union européenne.

136. L'article 6 de la directive encadre la consultation des usagers d'aéroport par l'entité gestionnaire d'aéroport. Cette consultation doit être mise en place au moins une fois par an en ce qui concerne l'application du système de redevances aéroportuaires, le niveau des redevances aéroportuaires et, s'il y a lieu, la qualité du service fourni. En vue de la consultation, l'entité gestionnaire fournit aux usagers d'aéroport ou à leurs représentants les informations sur les éléments servant de base à la détermination du système ou du niveau de toutes les redevances perçues par elle dans chaque aéroport, requises par l'article 7 de la directive.

137. En vertu de l'article 11 de la directive, les États membres désignent ou mettent en place une autorité indépendante qui constitue leur autorité de supervision indépendante nationale et qui est chargée (i) de veiller à la bonne application des mesures prises pour se conformer à la directive et (ii) d'assumer, au minimum, les tâches assignées au titre de l'article 6, qui concernent notamment l'application du système de redevances aéroportuaires et le niveau de ces redevances. Ils garantissent l'indépendance de l'autorité de supervision indépendante en veillant à ce qu'elle soit juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de toutes les entités gestionnaires d'aéroports et de tous les transporteurs aériens. Depuis le 1er octobre 2019, l'Autorité assume les missions de l'autorité de supervision indépendante.

138. Le paragraphe 5 de l'article 6 laisse la possibilité aux États membres d'instituer une procédure obligatoire en vertu de laquelle les redevances aéroportuaires ou leur niveau maximal sont systématiquement déterminés ou approuvés par l'autorité de supervision indépendante.

[24] Devenu traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

1.2. Le règlement (CE) n° 1107/2006 du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

139. L'article 8 du règlement n° 1107/2006 prévoit que, pour financer l'assistance spécifique due aux personnes handicapées et à mobilité réduite (ci-après « PHMR »), l'entité gestionnaire d'un aéroport peut percevoir une redevance spécifique auprès des usagers de l'aéroport.

140. Cette redevance spécifique doit être raisonnable, calculée en fonction des coûts, transparente et établie par l'entité gestionnaire de l'aéroport en coopération avec ses usagers, par l'intermédiaire du comité des usagers de l'aéroport s'il en existe un, ou de toute autre entité appropriée. L'entité gestionnaire tient une comptabilité séparée respectivement pour ses activités relatives à l'assistance fournie aux PHMR et pour ses autres activités. Elle met à la disposition des usagers de l'aéroport un relevé annuel vérifié des redevances perçues et des frais engagés en ce qui concerne cette assistance.

141. La Commission européenne a publié, le 4 octobre 2024, une communication intitulée « Application des orientations interprétatives sur le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens ». Elle précise notamment les conditions dans lesquelles les usagers devraient être consultés lors de l'établissement ou de la révision de la redevance spécifique.

142. Le Conseil d'État a jugé, dans sa décision *CSTA et autres* du 31 décembre 2019[25], que la redevance PHMR constitue une redevance autonome, distincte des autres redevances aéroportuaires. Le caractère autonome de la redevance PHMR par rapport aux autres redevances aéroportuaires emporte pour conséquence que (i) la compensation entre les redevances et le critère de modération ne s'appliquent pas à la redevance PHMR et (ii) que l'Autorité peut procéder à son homologation de façon isolée, alors même qu'elle refuserait d'homologuer les autres redevances aéroportuaires.

143. L'article 6 du règlement prévoit que le transporteur aérien, ayant lui-même reçu une notification de besoin d'assistance au moins quarante-huit heures avant l'heure de départ publiée du vol, communique cette information à l'entité gestionnaire des aéroports de départ, d'arrivée et de transit, au moins trente-six heures avant l'heure de départ publiée du vol. Dans tous les autres cas, il communique ces informations *« dès que possible »*.

2. Le droit national

2.1. Les redevances pour services rendus

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

[25] CE, 31 décembre 2019, *CSTA et autres*, req. n° 424088. Confirmée par CE, 18 mars 2026, *IATA*, n° 504455.

145. Il précise également que « *le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service. / Il peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. / Le produit global de ces redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome ou sur le système d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine concerné, système défini au sens du présent chapitre comme un groupe d'aérodromes desservant la même ville ou agglomération urbaine, géré par un même exploitant et désigné comme tel par l'autorité compétente de l'État. / Les éléments financiers servant de base de calcul des tarifs des redevances prévues au présent article sont déterminés à partir des états financiers, le cas échéant prévisionnels, établis conformément aux règles comptables françaises* ».

146. L'article R. 6325-1 du code des transports dispose que « *les services publics aéroportuaires donnant lieu à la perception de redevances en application de l'article L. 6325-1 sont les services rendus aux exploitants d'aéronefs et à leurs prestataires de services à l'occasion de l'usage de terrains, d'infrastructures, d'installations, de locaux et d'équipements aéroportuaires fournis par l'exploitant d'aérodrome, dans la mesure où cet usage est directement nécessaire, sur l'aérodrome, à l'exploitation des aéronefs ou à celle d'un service de transport aérien* ».

147. Les articles R. 6325-3 et suivants du code des transports définissent les redevances concernées et les modalités de leurs éventuelles modulations.

2.2. Le périmètre régulé

148. L'article L. 6325-1 du code des transports précité prévoit que « *le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome* ».

149. L'article R. 6325-22 du code des transports renvoie à un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile le soin de fixer ce périmètre, ainsi que, le cas échéant, les modalités de prise en compte des profits dégagés par des activités de l'exploitant extérieures à ce périmètre.

150. La définition des activités relevant du périmètre régulé et de la contribution de profits d'activités extra-aéronautiques au financement du service public aéroportuaire[26] détermine ensuite le système de caisse. Cette contribution, qui vise à tenir compte du fait que les profits dégagés par les activités commerciales résultent dans une large mesure de l'existence des activités de service public aéroportuaire, organise ainsi le partage de valeur entre périmètres.

[26] Voir les conclusions de G. Odinet sous CE, 31 décembre 2019, *Chambre syndicale du transport aérien et autres*, req. n°424488 : « *La fixation d'un périmètre limité des activités prises en compte pour l'appréciation de la juste rémunération n'épuise pas la question de la contribution des profits commerciaux à la rémunération des activités régulées. Car cette contribution peut être organisée à deux stades : à celui de la définition du périmètre d'appréciation de la juste rémunération, en y incluant des activités commerciales – via une caisse unique ou des caisses aménagées – mais aussi à celui de la fixation effective des tarifs – via la prise en compte, dans l'appréciation du caractère juste de la rémunération, des profits commerciaux, ce qui revient à un système de « caisses aménagées* » » (soulignement ajouté).

151. Il convient de distinguer clairement la définition du système de caisse de la question de l'allocation des charges. La première vise à définir la répartition de la valeur entre périmètres – via la détermination du niveau de contribution des activités commerciales à la rémunération des activités régulées –, tandis que la seconde consiste à répartir les coûts de manière à la fois pertinente, homogène et non discriminatoire entre ces périmètres et à assurer la mise en œuvre effective de cette répartition.

152. L'article 1er de l'arrêté du 23 mai 2024 susvisé fixe le périmètre des activités régulées applicable pour la société ADP. Ce périmètre couvre l'ensemble des activités[27] de la société ADP sur les aérodromes mentionnés à l'article D. 6323-4 du code des transports, à l'exclusion de certaines activités listées à cet article[28].

153. Le découpage analytique de la société ADP est présenté dans le tableau ci-dessous, extrait du dossier public de consultation.

Figure 1 : Répartition des activités de la société ADP par périmètre

Périmètre	Sous-périmètre	Activités
Périmètre régulé	Caisse aéronautique	Activités aéronautiques hors prestations de sûreté et SSLIA
	Prestations industrielles	Énergies (électricité, thermique, frigorifique), eau, déchets, usage des réseaux
	Locatif aéroportuaire	Mobilier ou immobilier loué en aérogare (comptoirs, bureaux, 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	Centres d'affaires, accueils et réceptions officiels, salons, services DSNA
Périmètre non régulé	Commerces	Boutiques, restauration, location automobiles, services bancaires, publicité
	Immobilier de diversification	Bâtiments de bureaux, de commerces, d'hôtellerie, d'entrepôts et de logistique
	T2S	Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaire
	TNSA	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 international et développement aéroportuaire

Source : société ADP

[27] Dès lors qu'elles peuvent légalement être financées par des redevances au titre des services rendus.
[28] En sont exclues : les activités d'assistance en escale ; certaines activités exercées par des entreprises liées à l'exploitant ; les activités de sécurité-incendie-sauvetage ; de lutte contre le péril animalier ou de sûreté ; les activités relatives aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ; les activités relevant de la contribution des exploitants aux dépenses engagées par les riverains de ces aérodromes pour la mise en œuvre des dispositions nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores ; les activités commerciales et de services telles que celles relatives aux boutiques, à la restauration, aux services bancaires et de change, à l'hôtellerie, à la location d'automobiles et à la publicité ; les activités foncières et immobilières hors aérogares autres que celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles, ou locaux pour certaines activités ; et les activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

3. Les contrats de régulation économique

3.1. Le contenu attendu d'un contrat de régulation économique

154. En vertu de l'article L. 6325-2 du code des transports, « pour Aéroports de Paris et pour les autres exploitants d'aérodromes civils relevant de la compétence de l'Etat, des contrats pluriannuels d'une durée maximale de cinq ans conclus avec l'Etat déterminent les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, qui tiennent compte, notamment, des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'État ».

155. Cet article prévoit que, par dérogation, la durée maximale de certains CRE peut être portée à dix ans s'il s'agit (i) du premier contrat conclu à la suite de l'attribution d'un contrat de concession ou (ii) si les spécificités du projet industriel de l'exploitant le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant. Les CRE ont ainsi vocation à assurer une plus grande visibilité sur les tarifs des redevances en s'inscrivant dans un cadre pluriannuel, tant pour l'exploitant que pour les usagers.

156. En vertu de l'article R. 6325-39 du code des transports, les CRE déterminent :

- les redevances de services publics aéroportuaires dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat, comprenant obligatoirement la redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement, la redevance par passager et les principales redevances accessoires, à l'exception de celles dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat dans les conditions du troisième alinéa de l'article R. 6325-9 du même code ;
- les périodes tarifaires successives couvertes par le contrat, d'une durée maximale d'un an ;
- le plafond du taux moyen d'évolution des redevances couvertes par le contrat pour chaque période tarifaire ;
- les mécanismes d'ajustement de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés en matière de trafic, d'investissements, de profits issus des activités non incluses dans le périmètre régulé contribuant à la couverture des coûts de ce périmètre, de charges et en cas d'introduction de nouvelles redevances, ainsi que la possibilité de reporter, en fin de contrat, le solde des ajustements sur les tarifs de la période suivante ;
- le CMPC évalué pour la période couverte par le contrat ;
- les conditions dans lesquelles est vérifié le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants ;
- les objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière ;
- le montant des investissements et les principales opérations d'équipement prévus et leur calendrier ;
- la méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé ;
- les conditions de révision ou de fin anticipée du CRE.

157. Au surplus, et en vertu de l'article R. 6325-40 du code des transports, les CRE peuvent également prévoir des modulations limitées de redevances, ainsi que les tarifs et leurs modulations applicables sur la première période tarifaire couverte par le contrat.

158. Par ailleurs, pour les CRE dont la durée excède cinq années lorsque les spécificités du projet industriel de l'exploitant de l'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant, une procédure de revoyure a lieu quatre années après le début du contrat (voir la section 1.2.3 du corps de l'avis). Dans le cadre de la procédure de revoyure, une nouvelle consultation des usagers se tient et l'Autorité émet un avis conforme sur la poursuite du CRE. Le décret du 5 août 2026 susvisé ainsi que les lignes directrices du 10 septembre 2026 de l'Autorité susvisées précisent la manière dont seront consultés les usagers et l'office de l'Autorité dans le cadre de la procédure de revoyure.

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

159. L'article L. 6325-2 du code des transports prévoit qu'en cas de conclusion d'un CRE, le respect des principes (i) de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et (ii) selon lequel le produit global des redevances ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome est apprécié de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat.

160. Au cours de l'exécution du contrat, dès lors que les tarifs des redevances aéroportuaires évoluent conformément aux conditions qui y sont prévues, ces principes sont réputés respectés et le niveau du CMPC ne peut être remis en cause. Il résulte également de l'article L. 6327-3 du même code que le critère de modération tarifaire est apprécié, dans le cadre d'un CRE, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat.

161. Comme dans un cadre de tarification annuelle, les usagers de l'aérodrome doivent être consultés au moins une fois par an pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application des redevances pour services rendus et sur le programme d'investissements, conformément à l'article R. 6325-61 du code des transports. Ils sont également consultés sur les perspectives d'évolution de la qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome.

ANNEXE 2 – ANALYSE DÉTAILLÉE DU PROJET DE CONTRAT

1. La procédure d'élaboration du contrat et la consultation des usagers ont été respectées

162. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité doit s'assurer, au stade de son avis conforme, du respect de la procédure d'élaboration du projet de CRE, fixée par voie réglementaire.

163. À cet égard, l'article R. 6325-48 du même code dispose que le projet de CRE est négocié entre les parties « *sur la base des éléments* » suivants : le dossier rendu public par l'exploitant, comprenant notamment l'avant-projet de CRE, l'avis de la commission consultative économique sur l'avant-projet, ainsi que l'avis simple éventuel de l'Autorité, rendu en application du I de l'article L. 6327-3. L'article R. 6325-48-1 du code des transports prévoit qu'« *à l'issue de la négociation* », l'exploitant soumet le projet de contrat négocié avec le ministre chargé de l'aviation civile, après accord de ce dernier, à l'avis de la CoCoÉco. Cet avis est ensuite transmis à l'Autorité lorsqu'elle est compétente. Enfin, en application de l'article R. 6325-49 du code des transports, le ministre saisit l'Autorité pour avis conforme sur le projet de contrat issu de la négociation avec l'exploitant.

164. Il ressort des éléments du dossier que les étapes de cette procédure ont été respectées.

165. S'agissant en particulier de la consultation des usagers, l'Autorité relève que la CoCoÉco des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly s'est réunie le 7 septembre 2026 et celle de l'aérodrome de Paris-Le Bourget le 8 septembre 2026. Les délais de convocation des membres ont été respectés et l'ensemble des documents et informations requis par la réglementation[29] ont été transmis par l'exploitant en amont de la tenue des CoCoÉco. Si la hausse du taux d'abattement pour les passagers en correspondance n'a pas fait l'objet d'échanges préalables avec les usagers (qui n'en ont eu connaissance que dans les documents transmis en vue de la CoCoÉco du 31 juillet 2026), cette clause ayant été introduite tardivement lors des négociations entre les co-contractants faisant suite à l'avis du 9 avril 2026 susvisé, l'Autorité relève que les délais prévus par les textes ont été respectés, ce qui a permis aux usagers et leurs représentants de faire part de leurs observations.

166. La CoCoÉco des aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly a approuvé le projet de contrat à raison de huit votes favorables, six votes défavorables et cinq abstentions. La CoCoÉco de l'aérodrome de Paris-Le Bourget a voté à l'unanimité en faveur du projet de contrat.

167. Par ailleurs, au travers d'une information publiée sur son site internet, afin d'assurer la pleine conformité de la consultation avec les dispositions de la directive 2009/12/CE susvisée, telles qu'interprétées par la Cour de justice dans l'arrêt *WizzAir Hungary*[30], la société ADP a laissé la possibilité à l'ensemble des usagers d'avoir accès aux éléments de la consultation et de formuler des observations plus d'un mois avant la tenue de la CoCoÉco. Il ressort de l'instruction qu'aucun usager non représenté dans la CoCoÉco n'a demandé à recevoir ces informations et n'a formulé d'observations.

[29] Voir l'article 5 de l'arrêté du 12 août 2025 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports.
[30] CJUE, 12 février 2026, Affaire C-680/24, *WizzAir Hungary*.

168. L'exploitant indique également avoir réuni régulièrement les usagers au sein de groupes de travail, à la suite de l'avis simple de l'Autorité et préalablement à la consultation formelle sur le projet de CRE, pour leur présenter le programme d'investissement, la méthodologie d'allocation comptable, les prévisions de trafic, la structure tarifaire, les indicateurs de qualité de service, les éléments portant sur les différenciations tarifaires ainsi que les facteurs d'ajustement, leur permettant ainsi de rendre un avis éclairé sur le projet de CRE. L'ensemble des éléments relatifs à ces réunions ont également été transmis à l'Autorité.

169. Dans ces conditions, l'Autorité considère que (i) la tenue de ces groupes de travail et (ii) les documents fournis permettent de répondre aux recommandations qu'elle avait formulée dans l'avis n° 2026-030 susvisé, visant à la poursuite des groupes de travail thématiques et à ce que les usagers disposent d'un dossier complet suffisamment détaillé et transparent sur les trajectoires d'investissements[31].

2. La durée dérogatoire du CRE est adéquate au regard des spécificités du projet industriel

170. L'article L. 6325-2 du code des transports a porté la durée maximale des CRE à dix ans « lorsque les spécificités du projet industriel de l'exploitant de l'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant ». Ce régime dérogatoire fait l'objet d'une consultation préalable des usagers par l'exploitant.

171. L'Autorité se prononce, par un avis conforme, sur l'adéquation de cette durée au projet industriel proposé par l'exploitant, au titre du III de l'article L. 6327-3 du code des transports.

172. En premier lieu, s'agissant de la consultation des usagers, les membres de la CoCoÉco de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget se sont majoritairement prononcés en faveur de la durée de huit ans du CRE lors des séances des 28 et 30 janvier 2026[32].

173. Afin de permettre aux usagers de se prononcer de manière éclairée lors des consultations préalables aux homologations tarifaires annuelles, l'Autorité avait recommandé, dans son avis simple[33], qu'un bilan de l'avancement du programme d'investissement leur soit présenté chaque année. Cette information est d'autant plus nécessaire que la complexité technique des travaux réalisés en site occupé, la durée des procédures administratives et environnementales ainsi que la forte interdépendance des projets sont susceptibles d'entraîner des retards dans leur réalisation.

174. Cette recommandation de l'Autorité a été pleinement prise en compte puisque l'article IV.1 du projet de contrat reprend précisément la formulation recommandée par l'Autorité[34].

[31] Voir les recommandations n° 1 et 2 de l'avis n° 2026-030.

[32] Lors de la séance du 28 janvier 2026 concernant les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, la consultation sur la durée dérogatoire de huit ans du CRE (2027-2034) a donné lieu au décompte suivant. Votes « pour » (douze voix : Air France, Transavia, Delta Airlines, Air Algérie, Corsair, Qatar Airways, Air Caraïbes, FedEx, FNAM, CSTA, CSAE, Présidente de la CoCoÉco ; votes « contre » (deux voix) : IATA et SCARA ; « abstention » (quatre voix) : easyJet ; Vueling ; BAR France ; AOC CDG. La séance du 30 janvier 2026 concernant l'aéroport de Paris-Le Bourget, le vote a donné lieu à dix votes « pour », aucun vote « contre » et une seule abstention.

[33] Voir la recommandation n°3 : « *Renforcer les exigences relatives à la note d'avancement annuelle présentée aux usagers en prévoyant que cette note intègre des données chiffrées et actualisées sur les montants, le calendrier et le phasage des projets abandonnées, retardés ou réalloués de façon à permettre aux usagers de se prononcer utilement* ».

[34] Il y est stipulé que la société ADP transmet chaque année à la CoCoÉco *« 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 ».*

175. En deuxième lieu, la société ADP maintient que la durée du CRE peut être portée à huit ans en raison des spécificités techniques et opérationnelles du projet industriel, qui repose sur la réalisation successive de projets structurants, dont certains jalons sont interdépendants et indissociables. Ainsi, sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, la réalisation du satellite à l'est, du train de correspondance automatique et de la phase 1 du hall intermodal marquent la finalisation d'un cycle de développement cohérent à l'est de la plateforme. De même sur l'aéroport de Paris-Orly, l'aboutissement du cycle de développement à la fin du CRE se caractérise par la livraison du nouveau satellite à l'ouest et la mise en service d'une nouvelle jetée d'embarquement située à l'ouest des terminaux 2 et 3.

176. Dans le détail, la société ADP organise son programme industriel autour de la réalisation successive de trois phases d'investissements structurantes et interdépendantes :

- phase 1 (2027-2030) – fluidité du parcours passager et frontières : déploiement EES[35], nouvelle frontière sous la voie « Alpha 3 » au terminal 1, frontière arrivée au terminal 2E, refonte du terminal 2AC afin de faire face à l'internationalisation du trafic ;
- phase 2 (2030-2032) – densification et optimisation des infrastructures : mise au contact des capacités d'embarquement (phase 1 du nouveau satellite à l'est), densification du terminal 3, restructuration des trieurs bagages (TBS4/TDS3) et optimisation des capacités en zone réservée ;
- phase 3 (2032-2034) – nouvelles capacités et intermodalité : livraison de l'extension de la navette « liaison interne satellite aérogare » (LISA) et du train de correspondance automatique, livraison de la phase 1 du hall Intermodal au terminal 2, développement à l'ouest à Paris-Orly.

177. Ce constat est conforté par le choix de la société ADP de privilégier la densification et l'optimisation des infrastructures existantes. Cette approche nécessite en effet de limiter la perturbation de l'exploitation ce qui impose, lors des phases de certains projets[36], des calendriers de travaux plus longs du fait par exemple de travaux de nuit, des fermetures partielles d'espaces ou de systèmes temporaires.

178. La société ADP indique également que la durée globale des projets les plus structurants du CRE s'explique par la complexité du régime de l'autorisation environnementale qui impose des études d'impact approfondies, des phases de consultations publiques élargies et une anticipation accrue des risques de contentieux juridiques[37].

[35] L'EES désigne le système entrée/sortie européen (« *entry/exit system* »), le dispositif automatisé de contrôle aux frontières extérieures instauré par l'Union européenne.

[36] À titre d'exemple, la création de la frontière sous la voie « Alpha 3 » (terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle) requiert la construction d'un bloc de contrôle souterrain, situé directement sous une voie de circulation des avions. Cette solution évite l'emprise sur des parkings existants mais nécessite des travaux de terrassement sous une infrastructure critique. De la même manière, le projet de rénovation complète du système de tri-bagages du terminal 2E constitue une opération sur une infrastructure vitale qui nécessite la livraison préalable des liaisons mécanisées pour servir de relais de capacité. Ce séquencement complexe impose de ne pas lancer la rénovation lourde du système de tri-bagages avant d'avoir fiabilisé ces systèmes de secours.

[37] Parmi les projets relevant du régime de l'autorisation environnementale figurent notamment les projets structurants suivants : densification et extension du terminal 3, extension des aires « Hôtel », construction d'un nouveau satellite à l'est, construction de la première phase du hall intermodal entre la gare CDG2 et la zone publique du terminal 2E, construction du train de correspondance et création d'un nouveau satellite à l'ouest de Paris-Orly.

179. En troisième lieu, en ce qui concerne le montant des investissements, le programme prévisionnel du périmètre régulé prévoit désormais une enveloppe globale de 8 234 M€ (valeur décembre 2025), soit un investissement annuel moyen de 1 029 M€ sur les huit années du contrat. Ce rythme annuel demeure nettement supérieur à celui réalisé lors de la période 2019-2024. La société ADP précise dans le projet de contrat que ce montant reste près de 1,4 fois supérieur à celui du CRE n° 3 (2016-2020), qui prévoyait un investissement annuel moyen de 760 M€ (valeur décembre 2025[38]). L'Autorité relève par ailleurs que le projet de contrat prévoit près du double de la moyenne annuelle des investissements effectivement réalisés entre 2022 et 2025, qui s'établit à 554 M€ courants. L'allongement de la durée du contrat à huit ans s'avère dès lors proportionné à la mise en œuvre de ce programme, qui caractérise un projet industriel d'ampleur.

180. Au regard de la durée de réalisation des investissements, de leur montant et de la nature du projet industriel présenté dans le projet de contrat, et sans se prononcer sur la pertinence de ce dernier qui ne relève pas de sa compétence, l'Autorité considère que le projet industriel de la société ADP, tel qu'il est présenté dans le projet de contrat, justifie de porter la durée du contrat à huit ans, en application des critères posés par l'article L. 6325-2 du code des transports.

181. Enfin, afin de limiter les risques de sur-rémunération liés à une durée dérogatoire a pour corollaire une procédure de revoyure quatre ans après le début du contrat. Cette procédure a été récemment précisée par voie réglementaire et par les lignes directrices de l'Autorité.

3. Les évolutions apportées aux règles d'allocation, dont les trajectoires du CRE dépendent, les rendent conformes aux principes applicables

3.1. Le respect des principes fixés par la décision n° 2022-024 susvisée conditionne celui des exigences énoncées au II de l'article L. 6327-3

182. L'article R. 6325-39 du code des transports prévoit que les CRE déterminent « la méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 ». Le contrôle de ces règles d'allocation est un préalable indispensable à l'exercice, par l'Autorité, de sa mission de vérification de la juste rémunération des capitaux investis et du respect du principe de proportionnalité des tarifs des redevances au coût des services rendus, comme l'a relevé le Conseil d'État dans sa décision du 28 janvier 2021[39].

[38] Le CRE n°3, signé par la DGAC et la société ADP et publié au bulletin officiel du ministère le 25 septembre 2015, prévoyait 596 M€ (en euros 2015) d'investissements sur le périmètre régulé en moyenne annuelle.

[39] Voir Conseil d'État, 2e et 7e chambres réunies, 28/01/2021, 436166, et les conclusions de Mme Sophie Roussel, rapporteure publique, sous cette décision : « *[…] la mission d'homologation ne peut être exercée de façon pertinente et indépendante si l'autorité de régulation n'a pas de prise sur la méthode d'imputation des actifs, des recettes et des charges. // Le pouvoir d'approuver les règles de comptabilité analytique proposées par l'exploitant pour justifier sa proposition de redevance, laquelle doit lui assurer une juste rémunération des activités inclues dans le périmètre régulé, se rattache en effet bien davantage à un pouvoir de contrôle que de gestion, ce qui le fait basculer du côté du régulateur plutôt que du côté du ministre. Ce pouvoir, que précise l'arrêté du 15 octobre 2020 du ministre chargé de l'aviation civile postérieur au décret, est en effet, en pratique, indissociable du pouvoir d'homologation des redevances que le Gouvernement a choisi de confier au régulateur, l'approbation de la méthode d'imputation des recettes et charges aux activités figurant dans l'assiette de la redevance sur le périmètre régulé étant le préalable nécessaire à une décision d'homologation, par laquelle l'autorité de régulation entérine le fait que la proposition de l'exploitant lui permet de couvrir ses coûts et de recevoir une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, sans excéder le coût des services rendus, et porte une appréciation sur le caractère non discriminatoire, transparent et objectifs des procédures, conditions et critères retenus, qui sont les exigences expressément prévues par la directive s'agissant de la compétence de l'autorité au paragraphe 5 de l'article 6, lequel mentionne la possibilité pour un État de confier à l'autorité de supervision indépendante le pouvoir d'approuver le niveau des redevances. Faute de quoi, le régulateur homologue les tarifs des redevances à l'aveugle* ».

183. En effet, le regroupement, au sein d'une même entité juridique, d'activités régulées et non régulées, implique, au regard des exigences de la régulation, de répartir par activité les actifs, les produits et les charges de l'aéroport afin d'identifier la base d'actifs régulés, les charges et les produits relevant du périmètre régulé et des services publics aéroportuaires.

184. Il appartient dès lors à l'Autorité, préalablement à toute appréciation de la trajectoire financière du CRE, de s'assurer que les règles d'allocation appliquées respectent les principes définis par la décision n° 2022-024 susvisée, tels que précisés par la décision n° 2022-025 susvisée.

185. Comme l'avait rappelé l'Autorité dans son avis n° 2026-030 susvisé, ce contrôle revêt une importance particulière dans le cas de la société ADP, dont le cadre de régulation repose sur un système de caisse quasi-double, dans lequel les activités du périmètre non régulé ne contribuent pas au financement du périmètre régulé. Toute règle d'allocation non conforme est dès lors susceptible de majorer indûment les actifs, produits ou charges du périmètre régulé, sans que cet effet soit pleinement neutralisé par les mécanismes de caisse.

3.2. Les évolutions apportées aux règles d'allocation comptable permettent d'aboutir à des règles satisfaisantes au regard des principes applicables et ont été accueillies favorablement par les usagers

186. Dans son avis n° 2026-030 susvisé sur l'avant-projet de CRE, l'Autorité avait relevé que les règles d'allocation comptable n'étaient pas encore pleinement stabilisées. Celles-ci correspondaient en effet aux règles sur lesquelles l'Autorité s'était déjà prononcée défavorablement dans ses décisions n° 2025-092 et n° 2026-009 susvisées. Les travaux engagés par la société ADP avec ses usagers en vue de leur révision, afin de lever les non-conformités relevées dans ces deux décisions, étaient alors toujours en cours. Dans ces décisions, l'Autorité avait identifié plusieurs insuffisances affectant le système d'allocation comptable de la société ADP et lui avait recommandé (i) d'améliorer la documentation de son système analytique, (ii) de réexaminer plusieurs règles structurantes d'allocation – en particulier celles relatives aux surfaces communes en aérogare et aux accès routiers –, et (iii) de mieux justifier économiquement les clés retenues afin de garantir une allocation plus fidèle aux usages effectifs des infrastructures.

187. Au regard de ce contexte, l'Autorité avait invité la société ADP, d'ici à sa saisine pour avis conforme sur le projet de CRE, à revoir, en concertation avec les usagers, des règles d'allocation comptable pleinement conformes aux principes définis par l'Autorité et à en tirer les conséquences sur les trajectoires financières du CRE.

188. À ce titre, elle avait formulé, dans son avis, la recommandation suivante : « poursuivre les échanges avec les usagers et approfondir et clarifier les modalités d'allocation, en particulier s'agissant des allocations directes, des circuits de correspondance, des moyens de transport en zone réservée, des postes d'inspection-filtrage, ainsi que des accès routiers, afin de mieux refléter les usages et d'assurer le respect des principes applicables » (recommandation n° 7).

189. En conséquence, la société ADP a approfondi les travaux de révision de son système d'allocation comptable pour tenir compte des recommandations de l'Autorité. Cette démarche a abouti à des propositions d'évolution de modalités d'allocation stabilisées, présentées aux usagers lors d'un atelier dédié à la fin du mois de juin 2026, et a permis d'arrêter les règles sur la base desquelles a été élaboré le projet de contrat soumis au présent avis.

190. L'application de ces règles révisées aux données de l'exercice 2024 conduit à transférer 54 M€ de charges et 75 M€ d'actifs du périmètre régulé vers le périmètre non régulé et à augmenter ainsi le ROCE du périmètre régulé de 0,74 point par rapport à celui constaté au titre de cet exercice[40].

191. Dans le cadre de l'instruction du présent avis, l'Autorité a analysé dans quelle mesure ces évolutions répondent aux insuffisances précédemment identifiées afin d'assurer la conformité de ces règles d'allocation aux principes définis par la décision n° 2022-024 susvisée. Ses observations sont exposées ci-après.

192. S'agissant de la répartition des surfaces en aérogare, l'Autorité rappelle que, dans sa décision n° 2025-092 susvisée, elle avait considéré que la suppression du principe de surfaces communes dans la comptabilité analytique de la société ADP ne pouvait être regardée comme conforme aux principes de priorité à l'imputation directe, de pertinence, d'homogénéité et de non-discrimination. Elle avait notamment relevé que cette méthode conduisait à affecter directement, pour l'essentiel à la redevance par passager, des surfaces dont l'usage était partagé entre plusieurs activités. Dans son avis n° 2026-030 susvisé, l'Autorité avait accueilli favorablement les premières évolutions proposées par la société ADP, notamment la réintroduction des surfaces mixtes, tout en soulignant la nécessité de poursuivre les travaux afin de justifier la définition et la délimitation des différentes zones.

193. Dans le projet de contrat, ADP confirme la réintroduction de surfaces à usage partagé. Cette évolution traduit la reconnaissance du caractère mixte de certains espaces en aérogare, dont l'utilisation ne peut être rattachée exclusivement ni à la redevance par passager ni aux activités commerciales. Elle conduit ainsi à définir et identifier des surfaces qui concourent simultanément au parcours des passagers et à l'accessibilité des services et commerces présents en aérogare.

194. Par ailleurs, les éléments complémentaires transmis par ADP répondent aux attentes exprimées par l'Autorité dans son avis n° 2026-030 s'agissant la définition et la délimitation des différents espaces. La note méthodologique produite, qui s'appuie notamment sur l'analyse des plans des terminaux et sur le système d'information géographique d'ADP, distingue, selon des critères objectivables, les surfaces directement rattachables au processus d'embarquement, les surfaces commerciales et les surfaces de circulation à usage partagé. Les surfaces mixtes ainsi identifiées sont réparties entre la redevance par passager et les commerces au prorata des surfaces accessibles aux passagers, selon une clé conduisant à une imputation de 77,1 % à la redevance par passager. Cette règle présente l'avantage d'être intelligible, homogène et vérifiable. Elle constitue une méthode cohérente avec la nature partagée des surfaces concernées.

195. Dans ces conditions, l'Autorité considère que l'évolution proposée par la société ADP constitue une amélioration significative de la méthode d'allocation des surfaces en aérogare par rapport à celle envisagée au stade de l'avant-projet de contrat. Elle est de nature à mieux respecter les principes édictés par L'Autorité.

[40]Ce chiffre diffère de la hausse de 0,67 point (correspondant à un transfert de 50 M€ de charges et de 65 M€ d'actifs du périmètre régulé vers le périmètre non régulé) présenté lors de la CoCoÉco du 7 septembre 2026 dont la simulation avait été établie hors du système de comptabilité analytique de la société ADP. La hausse de 0,74 point de ROCE régulé correspond, quant à elle, à une application des règles d'allocation comptable au sein de ce système et intègre ainsi également les effets indirects de cascade liés à la répartition des frais généraux au *prorata* des charges, qui sont de nature à amplifier l'incidence de chaque évolution de règle prise isolément. Il convient également de préciser, que ni la première, ni la seconde de ces deux estimations n'intègrent :

- (i) l'effet de la réaffectation des « reprises d'autorisations d'occupation temporaire » du périmètre régulé vers le périmètre non régulé (pour un effet supplémentaire de 0,15 point sur le ROCE régulé) ;
- (ii) l'effet de la dérégulation des futurs projets d'investissements prévus dans le CRE résultant de l'évolutions des règles d'allocation comptable (pour un effet supplémentaire de 0,11 point sur le ROCE régulé).

196. S'agissant des circuits de correspondance, l'Autorité rappelle que, dans sa décision n° 2025-092 susvisée, elle avait relevé que l'allocation intégrale ou quasi intégrale au périmètre régulé des moyens de transport en zone réservée n'était pas pleinement conforme aux principes de priorité à l'imputation directe, de pertinence et de non-discrimination. Elle avait notamment considéré que ces infrastructures, dès lors qu'elles contribuent également à l'accès aux espaces commerciaux des aérogares, présentent des usages mixtes qui ne sauraient être exclusivement rattachés à la redevance par passager.

197. La société ADP propose désormais une refonte globale de la méthode d'allocation applicable aux circuits de correspondance, appréhendés comme un ensemble fonctionnel cohérent. Cette approche repose sur une méthode homogène, fondée sur les usages effectifs de ces circuits. Elle conduit ainsi à appliquer aux différentes composantes du parcours de correspondance, qu'il s'agisse des moyens de transport en zone réservée ou des cheminements piétons de liaison, une clé de répartition construite à partir des catégories d'usagers qui les empruntent et de la part d'usage relevant respectivement des périmètres régulé et non régulé.

198. L'Autorité accueille favorablement cette évolution, qui répond à ses observations et à celles formulées par les usagers. En substituant à une imputation directe au périmètre régulé telle que présentée dans l'avant-projet de contrat, une méthode fondée sur les usages effectifs, la proposition permet de mieux tenir compte de la double fonction des circuits de correspondance : assurer l'acheminement opérationnel des passagers en correspondance, tout en contribuant à leur accès à l'aérogare prenante et aux activités commerciales qui y sont situées. L'Autorité relève que la méthode proposée distingue désormais (i) les passagers en correspondance, (ii) les passagers au départ ou à l'arrivée lorsqu'ils utilisent le LISA[41], (iii) les salariés d'ADP et (iv) les salariés des commerces. Elle permet ainsi d'apprécier, pour chaque infrastructure concernée, la part d'usage relevant du périmètre régulé et celle relevant du périmètre non régulé.

199. L'Autorité relève en particulier que, pour les passagers concernés, la société ADP reconnaît désormais que l'usage des circuits de correspondance ne se limite pas à une fonction strictement aéronautique. Ces circuits permettent également l'accès à l'aérogare et aux commerces qui y sont implantés. La prise en compte d'une part d'usage non régulé, même limitée compte tenu du caractère plus contraint des parcours de correspondance, constitue une amélioration de la méthode d'allocation.

200. Les taux de régulation issus de cette méthode, soit 90,2 % pour le LISA, 95,3 % pour les navettes en zone réservée et 93,1 % pour les circulations piétonnes de correspondance, traduisent cette approche différenciée par les usages. Ils conduisent à maintenir une allocation majoritaire au périmètre régulé, cohérente avec la vocation principale de ces infrastructures, tout en reconnaissant la part d'utilisation bénéficiant aux activités commerciales.

201. S'agissant des accès routiers, l'Autorité rappelle que, dans sa décision n° 2025-092 susvisée, elle avait invité la société ADP à préciser la règle applicable, à documenter les hypothèses retenues et à produire une cartographie complète des infrastructures concernées. Dans son avis n° 2026-030 susvisé, elle avait relevé positivement la production d'une première cartographie, tout en indiquant que celle-ci devait être approfondie afin d'en garantir la complétude, la cohérence et la pleine exploitabilité au regard des exigences de transparence et d'auditabilité.

[41] La navette LISA (Liaison Interne Satellite Aérogare) relie gratuitement les halls K (embarquement principal), L et M. Exclusivement réservée aux passagers du terminal 2E de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, elle circule après le passage des contrôles de sûreté.

202. Dans le projet de contrat, la société ADP confirme l'évolution de la méthode d'allocation applicable aux accès routiers, en substituant à la répartition historique fondée sur la valeur brute des actifs desservis, une approche fondée sur les usages. Cette méthode repose sur une analyse en deux temps, visant d'abord à distinguer les déplacements des passagers et ceux des salariés, puis à rattacher ces flux aux activités finales desservies, notamment sur la base des surfaces occupées ou accessibles.

203. Les éléments complémentaires transmis par la société ADP répondent aux attentes exprimées par l'Autorité. Ils permettent d'objectiver l'affectation des tronçons du réseau routier, en particulier pour les accès généraux, et de clarifier le lien entre les usages identifiés et les infrastructures desservies. L'analyse produite par plateforme et par zone met en regard les bâtiments desservis, leur taux de régulation et les surfaces de voirie correspondantes, ce qui permet de vérifier la cohérence des taux de régulation proposés et de renforcer l'auditabilité du dispositif.

204. Dans ces conditions, l'Autorité accueille favorablement l'évolution proposée par la société ADP. La méthode retenue permet de mieux refléter la diversité des flux et des catégories d'utilisateurs des accès routiers, tout en apportant les compléments attendus en matière de cartographie, de justification des hypothèses et de transparence. Elle est ainsi de nature à mieux répondre aux principes de pertinence, d'homogénéité et de non-discrimination.

205. La méthode demeure néanmoins perfectible : elle repose sur des estimations indirectes, ne mesure pas précisément les flux et les catégories de véhicules, utilise les surfaces comme approximation des déplacements des salariés et regroupe, au sein des accès généraux, des voies aux usages variés.

206. S'agissant de la participation et de l'intéressement, la clé de répartition retenue dans l'avant-projet de contrat était fondée pour ces deux éléments exclusivement sur les frais de personnel directs. À cet égard, l'Autorité avait relevé, dans sa décision n° 2025-092 susvisée, que les montants concernés dépendent pour l'essentiel du bénéfice, de l'EBITDA[42] ou de ratios financiers associés. La société ADP a révisé, pour son projet de CRE, ces modalités d'allocation afin de mieux tenir compte de la contribution respective des périmètres régulé et non régulé aux éléments qui déterminent les montants de la participation et de l'intéressement. La participation est ainsi répartie entre les activités selon une clé hybride fondée à 50 % sur le résultat opérationnel courant et à 50 % sur les frais de personnel directs. L'intéressement est, quant à lui, réparti entre les périmètres selon une clé fondée pour deux tiers sur l'EBITDA et pour un tiers sur les frais de personnel directs. L'Autorité accueille, là encore, favorablement ces évolutions.

207. S'agissant de l'allocation des coûts aux activités de sûreté et sécurité, l'Autorité formule les deux observations suivantes.

208. D'une part, l'Autorité constate que la société ADP n'a pas révisé les modalités de répartition des charges de frais généraux imputables aux activités financées par le tarif de sûreté et de sécurité malgré leur non-conformité au principe d'homogénéité relevée dans sa décision n° 2025-092 susvisée. La société ADP maintient un plafonnement à 10 % de ces charges, l'excédent étant réparti entre les autres activités[43] au prorata de leurs charges, y compris celles relevant du périmètre régulé. L'Autorité a en outre identifié, au cours de l'instruction, une autre non-conformité à ce principe : la société ADP procède à un retraitement des actifs liés aux frais généraux imputés au périmètre du tarif de sûreté et de sécurité visant à les réallouer sur les autres activités au prorata des charges opérationnelles.

[42] L'EBITDA (« *earnings before interest, taxes, depreciation, and amortization* ») désigne le résultat du cycle d'exploitation d'une société avant prise en compte des provisions, des dotations aux amortissements, du résultat financier et de l'impôt sur les sociétés.
[43] Hors taxe sur les nuisances sonores aériennes.

209. L'Autorité assortit ainsi son avis d'une recommandation tenant à la mise en conformité avec le principe d'homogénéité de la règle d'allocation des frais généraux, en demandant à la société ADP d'appliquer aux activités financées par le tarif de sûreté et de sécurité les mêmes règles d'allocation des frais généraux qu'aux autres activités.

210. D'autre part, l'Autorité avait, dans son avis n° 2026-030 susvisé, invité la société ADP à procéder à une affectation directe des surfaces des postes d'inspection filtrage aux activités de sûreté et sécurité, afin qu'y soient alloués les coûts de fonctionnement y afférents en cohérence avec le point B.3 de l'annexe de l'arrêté du 25 novembre 2025 susvisé. L'Autorité relève que la société ADP a effectivement retenu, dans son projet de contrat, une allocation directe de ces surfaces aux activités de sûreté et sécurité et qu'elle a également révisé les modalités d'allocation relatives à ces surfaces afin d'y inclure les dotations aux amortissements, conformément à l'arrêté susmentionné. Cette évolution d'allocation des activités de sûreté et sécurité est désormais conforme aux principes d'allocation.

211. S'agissant enfin des prestations d'accueil et des installations de signalétique, l'Autorité avait relevé, dans sa décision n° 2025-092 susvisée, que la plupart des prestations d'accueil, d'orientation et d'assistance en aérogare étaient allouées intégralement au périmètre régulé, alors même que les prestations correspondantes bénéficient également à des activités non régulées, ce qui contrevenait aux principes d'homogénéité, de pertinence et de non-discrimination. La société ADP a fait réaliser une enquête de terrain en 2026 concernant les sollicitations des agents d'accueil positionnés sur des missions de réassurance afin d'établir la contribution de cette fonction à chacun des périmètres. Sur la base de cette étude, la société ADP a retenu, dans le projet de contrat, un taux de régulation des charges de la fonction accueil[44] à hauteur de 97,8 % pour le périmètre régulé ; un même taux a été retenu pour les actifs de la signalétique[45], qui répondent également à un besoin d'orientation en aérogare. Cette évolution de la règle d'allocation est également jugée conforme aux principes édictés par l'Autorité.

212. En conclusion, au terme de son analyse de conformité des règles d'allocation proposées, l'Autorité constate que les évolutions apportées par la société ADP à l'issue des échanges avec les usagers et des travaux avec les services de l'Autorité répondent de manière satisfaisante aux principales insuffisances qu'elle avait identifiées dans ses précédentes décisions et dans son avis n° 2026-030 susvisé. Ces évolutions ont permis de clarifier les modalités d'allocation, notamment celles relatives aux allocations directes, aux circuits de correspondance, aux moyens de transport en zone réservée, aux postes d'inspection-filtrage et aux accès routiers. Elles reflètent ainsi mieux les usages et sont de nature à renforcer le respect des principes applicables.

213. L'Autorité a néanmoins identifié encore certaines insuffisances dans les éléments justificatifs fournis comme relevées par exemple aux points 205 et 211, sans incidences majeures sur le niveau de rémunération et invite ainsi la société ADP à mettre à profit les huit années du CRE pour les corriger dans la perspective du CRE suivant.

[44]Valeur des charges de la fonction accueil estimée à *[40-50]* M€ en 2025.
[45]Valeur des actifs de la signalétique estimée à *[10-20]* M€ en 2024.

214. En revanche, pour ce qui concerne les modalités de répartition des charges de frais généraux imputables aux activités financées par le tarif de sûreté et de sécurité, compte tenu de l'absence d'incidence de cette non-conformité sur l'équilibre économique du contrat, l'Autorité ne conditionne pas son avis conforme favorable à sa correction, mais recommande à la société ADP de procéder, avant la signature du CRE, à la modification de cette règle de façon à assurer sa conformité au cadre réglementaire.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
1.	Mettre en conformité avec le principe d'homogénéité les modalités de répartition des charges de frais généraux imputables aux activités financées par le tarif de sûreté et de sécurité	DGAC / Société ADP	D'ici la signature du CRE

3.3. L'amélioration de la documentation des règles d'allocation comptable et leur présentation aux usagers répondent aux attentes de transparence et d'auditabilité formulées par l'Autorité

215. L'Autorité avait, dans son avis n° 2026-030 susvisé, formulé plusieurs recommandations visant à s'assurer du respect du principe de transparence tel que défini dans la décision n° 2022-024, en particulier vis à vis des usagers.

216. À cet égard, elle avait formulé les recommandations suivantes :

- (i) « améliorer la transparence de l'information communiquée aux usagers en présentant de manière structurée la méthodologie générale d'allocation mise en œuvre dans le modèle financier pour établir les trajectoires sur la période du CRE ainsi que les principales clés utilisées, en particulier pour les projets d'investissement » (recommandation n° 5) ;
- (ii) « compléter l'annexe 1 de l'avant-projet de contrat portant sur les règles d'allocation afin d'en améliorer la transparence, en décrivant avec précision les principales règles d'allocation retenues pour établir les trajectoires du CRE » (recommandation n° 6).

217. L'Autorité a apprécié la manière dont la société ADP a répondu à ces recommandations et présente ci-après ses observations.

218. En premier lieu, la société ADP a poursuivi les échanges avec ses usagers à la suite de l'avis n° 2026-030 dans le cadre des réunions du groupe de travail dédié à la comptabilité analytique. Lors du dernier atelier, elle a présenté, conformément aux attentes de l'Autorité, ses propositions d'évolutions des règles d'allocation comptable ainsi que la méthodologie générale d'allocation mise en œuvre dans le modèle financier pour établir les trajectoires sur la période du CRE. Les modalités de répartition des investissements, qui découlent des règles d'allocation retenues ont également été présentées aux usagers dans le cadre d'un atelier du groupe de travail dédié aux investissements.

219. En deuxième lieu, l'Autorité relève notamment que la description des actifs, produits et charges a été davantage étayée et que les fiches relatives aux domaines d'activités ont été transmises aux usagers, leur apportant ainsi une information plus détaillée, conformément aux points n° 37 et 45 de la décision n° 2022-025 susvisée. La documentation a également été complétée d'éléments descriptifs des évolutions des règles et de leur incidence sur l'allocation entre périmètre. L'Autorité note néanmoins que si les allocations directes sont désormais mieux décrites, leur justification pourrait être davantage étayée.

220. En troisième lieu, l'Autorité constate un effort de formalisation des règles d'allocation dans l'annexe 1, qui décrit désormais de manière suffisamment claire et détaillée les informations utiles et pertinentes à la compréhension des règles d'allocation et de leur incidence. Cette annexe présente notamment le système d'allocation comptable de la société ADP, les principales règles d'allocation retenues dans le projet de contrat et la modélisation des mécanismes d'allocation dans le modèle financier. La société ADP y a également précisé que l'exhaustivité des règles d'allocation comptable retenues dans le projet de CRE est présentée dans un document intitulé « *référentiel des règles d'allocation* » consultable par toute personne qui en fait la demande. Ce référentiel des règles d'allocation devrait, afin d'assurer son intangibilité et sa contractualisation – et de ce fait sa conformité au cadre réglementaire[46], être directement intégré à l'annexe 1 et pas seulement rendu accessible aux personnes en faisant la demande.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
2.	Ajouter le document « *Projet CRE_Référentiel des règles d'allocation.xlsx* » à l'annexe 1 du contrat	DGAC / Société ADP	D'ici la signature du CRE

221. Hormis cette recommandation, l'Autorité considère que la société ADP a répondu de manière satisfaisante aux exigences en matière de transparence formulées dans les recommandations n° 5 et n° 6.

3.4. Les trajectoires du CRE ont été actualisées afin de tenir compte des évolutions des nouvelles modalités d'allocation

222. Concernant la modélisation des mécanismes d'allocation comptable et de déversement retenue pour établir les trajectoires financières du CRE, l'Autorité avait, dans son avis 2026-030 susvisé, recommandé à la société ADP de :

- (i) « *mettre à jour les trajectoires financières du CRE en intégrant les règles d'allocation comptable résultant des travaux menés avec les usagers et des décisions de l'Autorité, une fois qu'elles auront été stabilisées* » (recommandation n° 4) ;
- (ii) « *faire auditer le modèle financier par un tiers indépendant afin d'en assurer l'intégrité technique et méthodologique* » (recommandation n° 34).

223. S'agissant de la recommandation n° 34, l'Autorité avait précisé, dans le cadre de son analyse de la modélisation des mécanismes d'allocation comptable et de déversement intégrés dans le modèle financier, que cet audit devait attester tant de la correcte intégration des règles d'allocation que de la capacité du modèle financier à modéliser fidèlement les mécanismes d'allocation observés dans le système de comptabilité analytique de la société ADP, sans biais au détriment du périmètre régulé.

224. Conformément aux attentes exprimées par l'Autorité, la société ADP a confié à un cabinet d'audit le soin d'expertiser le modèle financier utilisé pour établir les trajectoires prévisionnelles du projet de contrat. S'agissant plus particulièrement de l'allocation comptable, l'auditeur indique, dans son attestation, avoir vérifié :

- l'exactitude du calcul de déversement des coûts et des investissements selon les clés d'allocation appliquées dans le modèle financier ;

[46] Article R. 6325-39 du code des transports, décision n°2022-024 susvisée.

- la capacité du modèle financier à restituer de manière fiable le compte de résultat, la base d'actifs régulés et le ROCE pour chaque périmètre analytique régulé ;
- la conformité, dans tous leurs aspects significatifs, des clés de comptabilité analytique et des règles d'allocation appliquées au périmètre régulé avec celles prévues à l'annexe 1 du projet de contrat.

225. L'auditeur n'ayant formulé aucune observation à l'issue de ces contrôles, l'Autorité estime que les recommandations n° 4 et n° 34 ont été satisfaites.

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

4.1. Le rapprochement avec les exercices précédents et les prévisions pour l'année 2026 n'a pas révélé d'anomalies

226. Dans le cadre de l'avant-projet de contrat, la société ADP avait construit les trajectoires financières à partir du dernier exercice clos, soit 2025. Pour le projet de contrat, l'exploitant a actualisé les trajectoires financières en retenant pour point de départ l'exercice 2026, afin de tenir compte des réalisations du premier semestre.

227. Cette actualisation répond à la demande de l'Autorité, qui appelait à ce que le projet de contrat tire les conséquences des deux refus d'homologation opposés aux propositions tarifaires de la société ADP pour la période 2026-2027[47]. Dès lors, au cours de l'instruction, l'Autorité a porté une attention particulière aux prévisions de l'année 2026, compte tenu de leur rôle déterminant. En effet, les prévisions de produits, de charges et d'actifs retenues au titre de cette année constituent la base de la construction de l'ensemble des trajectoires financières du projet de contrat, notamment le ROCE régulé pluriannuel. Tout écart d'estimation de ces niveaux se reporte ainsi, par effet de base, sur chacune des périodes tarifaires suivantes.

228. Dans un premier temps, l'Autorité s'est assurée du correct rapprochement des comptes de comptabilité générale de la société ADP et des comptes de régularisation relatifs au dernier exercice clos, 2025. À ce titre, elle confirme qu'il n'existe pas d'écart entre les chiffres repris dans le modèle financier et les comptes de la société ADP.

229. Dans un second temps, l'Autorité a apprécié la robustesse des prévisions financières de l'exercice 2026 (i) en les comparant au réalisé 2025 et (ii) en les examinant au regard des biais de prévision de la société ADP relevés dans sa décision n° 2025-092 susvisée.

230. En premier lieu, les prévisions de redevances aéroportuaires et de produits issus des activités non aéroportuaires attendues à la fin de l'exercice 2026 ont diminué, respectivement, de 2,0 % et de 1,4 %[48] par rapport à la prévision retenue pour l'élaboration de la seconde proposition tarifaire 2026-2027. Cet ajustement tient compte de la baisse de la prévision de trafic sur l'année 2026, d'un effet de mix tarifaire défavorable et d'un ajustement du calendrier de déploiement des équipements de préconditionnement de l'air. La baisse des produits non aéronautiques s'explique, quant à elle, principalement par la diminution de ventes internes d'électricité, sans effet sur le résultat, et par la correction de l'imputation analytique relative aux recettes locatives.

[47] Voir le point 52 de la décision 2026-030 susvisée.
[48] La société ADP anticipe désormais, pour l'exercice 2026, un niveau de produits de redevances aéroportuaires de 1 670 M€ ainsi qu'un niveau de produits opérationnels issus des activités non aéronautiques du périmètre régulé de 861 M€, correspondant respectivement à 115,8 % et 131,1 % des niveaux observés en 2019.

231. L'Autorité avait relevé, dans sa décision n° 2025-092 susvisée, une tendance récurrente de la société ADP à sous-estimer les prévisions relatives aux produits de la redevance d'atterrissage et recommandé à la société ADP de renforcer sa méthodologie de prévision. Si ce constat s'est une nouvelle fois confirmé en 2025 au regard des résultats définitifs de la société ADP, l'Autorité estime néanmoins que le facteur d'ajustement TRAF (voir la section 4.4.2) limitera ce risque à l'avenir.

232. En deuxième lieu, la société ADP anticipe, pour l'exercice 2026, un niveau de charges opérationnelles inférieur de 0,8 % à la prévision transmise dans le cadre de l'élaboration des tarifs 2026-2027[49]. Cette révision résulte du recul de l'hypothèse de trafic et de la mise à jour des hypothèses de modélisation de la société ADP afin de tenir compte des dernières données connues.

233. Pour rappel, dans sa décision n° 2025-092 susvisée, l'Autorité avait relevé une progression élevée des charges d'exploitation du périmètre régulé depuis la crise sanitaire. En particulier, l'Autorité constatait que les consommations intermédiaires avaient progressé de 39 % entre 2019 et 2025 (soit un TCAM de 5,6 %). Si une part importante de cette hausse pouvait être objectivement expliquée par des facteurs quantifiables, une partie restait inexpliquée et ne s'était pas reflétée dans une amélioration significative de la qualité de service.

234. Entre le réalisé 2025 et la prévision 2026 du projet de contrat, les consommations intermédiaires augmentent de 4,6 %, sous l'effet notamment de la croissance du trafic (+ 1,0 %) et de l'inflation anticipée (+ 2,5 %). Rapportées au nombre de passagers et corrigées de l'inflation, ces charges, majoritairement variables, restent ainsi quasiment stables (+ 1,0 %).

235. L'Autorité relève par ailleurs que le projet de contrat, qui contient désormais une trajectoire de charges opérationnelles engageante pour la durée du CRE ainsi que des incitations financières relatives à la qualité de service, est de nature à maîtriser la progression des charges d'exploitation du périmètre régulé.

236. En troisième lieu, l'Autorité avait observé, dans sa décision n° 2025-092, que, sur les trois exercices précédents, le poste « *autres produits et charges* » s'était systématiquement établi en moyenne 20 M€ au-dessus de la prévision retenue lors de l'élaboration des tarifs. Ce constat s'est une nouvelle fois confirmé au titre de l'exercice 2025.

237. L'exploitant indique avoir tiré les conséquences de ce constat dans les trajectoires du projet de contrat, en recentrant ses projections sur les éléments réellement récurrents et normatifs et en corrigeant le séquençage des reprises de subventions d'investissement.

238. Au cours de l'instruction, l'Autorité a examiné les modalités de projection de chacun des sous-postes composant les « *autres produits et charges* » et a contrôlé en détail les postes résultant d'un calcul, tels que les redevances pour brevets et droits d'auteurs. Il ressort de son analyse que la modélisation des sous-postes récurrents composant les « *autres produits et charges* » est satisfaisante.

239. En quatrième lieu, la société ADP a revu à la hausse sa prévision d'investissements pour l'exercice 2026 au vu des réalisations du premier semestre 2026. Celle-ci s'établit désormais à *[500-1 000]* M€, soit une progression de 1,9 % par rapport à la prévision présentée dans sa demande d'homologation des tarifs 2026-2027, après application du taux de réfaction « *prudent* » de 8,5 %.

[49] Constituées des consommations intermédiaires et des charges de personnel (y compris production immobilisée).

240. L'Autorité rappelle que, dans sa décision n° 2025-092, elle avait jugé insuffisamment justifiée la réduction à 8,5 % du taux de réfaction appliqué aux prévisions d'investissement pour 2026, compte tenu des écarts récurrents entre les montants prévisionnels et les réalisations constatées *ex post*. Cette tendance s'est confirmée en 2025 : malgré l'application d'un taux de réfaction de 10 % aux prévisions, les investissements effectivement réalisés ont été inférieurs de 2,7 % aux montants retenus pour l'élaboration des tarifs 2025-2026.

241. Néanmoins, l'Autorité estime que le CRE devrait désormais combler cet écart entre prévision et réalisation grâce aux facteurs d'ajustement mis en place. En effet, le facteur INV1 (voir la section 4.3.2) corrigera désormais le plafond tarifaire en fonction des écarts entre les charges de capital prévisionnelles et celles effectivement constatées. Ce mécanisme prémunira ainsi les usagers contre le risque de rémunérer des investissements qui n'auraient pas été réalisés.

242. En dernier lieu, la prévision de besoin en fonds de roulement pour 2026 n'appelle pas d'observation particulière de la part de l'Autorité.

243. En conclusion, à l'issue de ces travaux, l'Autorité n'a pas identifié d'écarts dans les prévisions pour l'exercice 2026 susceptibles de remettre en cause le point de départ des trajectoires tarifaires du CRE.

4.2. La trajectoire d'inflation retenue est cohérente avec les prévisions de référence

244. Dans son avis sur l'avant-projet de contrat, l'Autorité avait relevé que la trajectoire d'inflation retenue par la société ADP apparaissait sous-estimée à long terme. Cette dernière prévoyait alors une évolution de l'IPCH de 1,3 % en 2026, de 1,8 % en 2027, puis de 1,37 % par an à compter de 2028, soit un niveau inférieur au consensus de référence identifié par l'Autorité.

245. La société ADP retient désormais une hypothèse d'inflation de 2,5 % en 2026, de 1,7 % en 2027 et en 2028, puis de 1,65 % par an à compter de 2029. Cette nouvelle trajectoire s'appuie, pour les deux premières années, sur les prévisions de la banque de France publiées en juin 2026 et est globalement cohérente avec les prévisions actualisées des principaux instituts macroéconomiques pour la période résiduelle du CRE.

246. En particulier, le relèvement de l'hypothèse de long terme à 1,65 % permet de corriger le principal écueil relevé dans l'avis sur l'avant-projet de contrat. Dès lors, l'Autorité considère que la nouvelle trajectoire proposée par la société ADP est satisfaisante et répond à sa recommandation.

247. Lors de l'instruction, la société ADP a relevé une erreur à l'annexe 8 du projet de contrat : l'indicateur IP, qui correspond à l'inflation prévisionnelle sur la période tarifaire, est renseigné, dans la version du projet de contrat dont l'Autorité a été saisie, en année civile. Les valeurs à intégrer au contrat varient donc légèrement, comme le montre le tableau suivant.

Tableau 5 : Chronique d'inflation sur la durée du CRE, selon le type de période

Valeur (en %)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
IPCH (année civile)	2,50	1,70	1,70	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65
IP (période tarifaire)	2,30	1,70	1,69	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	n/a

Source : société ADP

248. L'Autorité demande par conséquent aux parties de corriger cette erreur avant l'entrée en vigueur du contrat.

N°	Correction technique
I.	Corriger la ligne « *IP* » du deuxième tableau de l'annexe 2 du projet de contrat en tenant compte des chiffres présentés en annexe 4 de la présente décision.

4.3. Le programme d'investissements et les mécanismes incitatifs ont été améliorés mais l'affermissement de deux Grands Projets supplémentaires est nécessaire dès la signature du CRE

4.3.1. Deux projets d'investissement sont suffisamment matures pour que le montant soumis aux facteurs d'ajustement soit inscrit au contrat

249. Le programme d'investissement proposé par la société ADP s'élève à 8 234 M€ sur la période 2027-2034, soit un effort annuel sensiblement supérieur à celui du précédent CRE. Il s'articule autour de trois phases successives, consacrées respectivement à la fluidification du parcours des passagers, à la densification des infrastructures existantes et au développement de nouvelles capacités. La complexité des opérations envisagées, leur interdépendance et les contraintes liées à leur réalisation en site occupé constituent toutefois des facteurs de risque importants pour le respect des calendriers et des coûts prévisionnels.

250. Par rapport à l'avant-projet de contrat, le montant global des investissements alloués au périmètre régulé a été réduit de 215 M€. Cette évolution nette recouvre toutefois des modifications significatives du périmètre des opérations et de leurs estimations de coûts, détaillées dans le tableau ci-après.

Tableau 6 : Principaux écarts de coûts sur les projets d'investissement entre l'avant-projet et le projet de contrat

Projet	Écart (en M€)	Écart (en %)	Justifications apportées par la société ADP
T3 – densification et extension	+ 102	+ 38 %	Hausse des coûts compte tenu des évolutions de programme et de la complexité de certains aménagements pour offrir une qualité de service comparable aux autres terminaux en matière d'espaces d'attente.
Extension du LISA et train-correspondance	+ 246	+ 24 %	Hausse des coûts constatée lors de la remise des offres de la part des entreprises.
Hall Intermodal – Phase 1	+ 185	+ 54 %	Hausse des coûts importante compte tenu du besoin en nouvelles surfaces identifié au cours de l'avancement des études. En conséquence, afin de limiter cette hausse, décision de décaler la liaison entre la gare CDG2 et la zone publique du T2E. Seule la création de nouvelles capacités pour le T2E est maintenue à l'horizon du CRE 2027-2034.
Fusion Orly 1A et 1B en un processeur unique	+ 75	+ 182 %	Hausse des coûts s'expliquant par l'avancement des études, l'augmentation des besoins programmatiques, notamment en matière de surfaces, ayant conduit à une hausse importante de son coût pour un montant de + 60 M€.
Piste 2	+ 54	+ 117 %	Intégration d'opérations de vétusté sur les voies de circulation aéronef (VCA, ou « *taxiways* ») et routes de service et avancement des études.
***Landside* Paris-Orly**	- 152	- 33 %	Optimisation du programme : révision du tracé et du choix technologique pour le mode de transport en site propre, décalage de la livraison de la vision cible du pôle d'accueil nord en 2035-2036.
Développement Ouest – création d'un nouveau satellite d'embarquement	- 168	- 25 %	Optimisation du programme sur l'ensemble des ouvrages afin de contribuer à absorber les dépassements sur les autres projets.

Source : société ADP

251. La société ADP a répondu de manière satisfaisante à la recommandation formulée par l'Autorité dans son avis simple[50], visant à renforcer l'information des usagers sur le programme d'investissements, notamment sur le degré de maturité et la fiabilité du chiffrage des projets structurants. En amont de la CoCoÉco du 7 septembre 2026, elle a mis à leur disposition une documentation approfondie comprenant des fiches détaillées par projet, les conclusions d'un audit indépendant portant sur la fiabilité des estimations de coûts, ainsi qu'une analyse de l'adéquation entre les capacités des plateformes et les prévisions de trafic.

252. Par ailleurs, l'Autorité accueille favorablement l'élargissement de la liste des Grands Projets soumis à incitations financières, qui représente désormais 4,1 Md€, soit près de la moitié du programme d'investissement.

[50] Recommandation n° 2 : « *Fournir aux usagers, en amont de la CoCoÉco, un dossier complet, suffisamment détaillé et transparent sur les trajectoires d'investissements, adapté au stade d'avancement des projets composant le programme d'investissements* ».

253. Conformément à la recommandation n° 11 de son avis n° 2026-030 susvisé, la société ADP a fait réaliser un audit externe portant sur 23 opérations, dont l'ensemble des Grands Projets, représentant 82 % du montant des investissements du périmètre régulé. Cet audit conclut à la robustesse des processus d'estimation des coûts et apprécie, pour chaque projet, les incertitudes sur les coûts à terminaison, sans toutefois procéder à une reconstitution indépendante des coûts cibles à partir des prix et des quantités. Les fourchettes d'incertitude établies selon des référentiels internationaux conduisent, à l'échelle du programme, à une plage de variation comprise entre – 10,1 % et + 15,4 %. Ces incertitudes, généralement plus importantes pour les projets prévus dans la seconde partie du CRE, tendent à se réduire à mesure que leur maturité progresse. Les résultats de l'audit permettent ainsi d'éclairer les conditions d'affermissement progressif des projets et identifient certains Grands Projets présentant un degré de maturité suffisant pour être affermis dès la signature du CRE.

254. Ces travaux d'audit, complétés par l'examen approfondi de la documentation transmise par la société ADP, ont permis à l'Autorité de mieux apprécier la fiabilité des estimations de coûts et le degré de maturité des différents projets d'investissement.

255. Ainsi, l'ensemble de ces travaux permettent de conforter les coûts des quatre projets déjà affermis dans le projet de contrat :

- la réhabilitation de la piste 2 (08L-26R) pour 100 M€ ;
- la nouvelle frontière du terminal 1 sous la voie Alpha pour 217 M€ ;
- la nouvelle frontière arrivée du terminal 2E pour 129 M€ ;
- la phase 1 du satellite à l'est pour 346 M€.

256. L'Autorité rappelle néanmoins que la faculté de fixer en cours de contrat les coûts cibles constitue une approche dérogatoire par rapport aux principes de la régulation incitative des coûts, qui vise à donner de la souplesse aux co-contractants pour encourager la signature des CRE mais ne doit pas réduire de façon excessive le risque supporté par l'exploitant.

257. Au regard de l'avancement de certaines études, des réponses aux appels d'offre intervenus depuis la réalisation de l'audit externe, et compte tenu des travaux de contre-expertise menés pendant son instruction, il apparaît que les deux opérations suivantes pourraient ainsi utilement être affermies par les parties d'ici la signature du CRE :

- la densification et l'extension du terminal 3 pour 391 M€ ;
- les travaux relatifs à l'extension du LISA et du nouveau train de correspondance pour un montant total de 1 269 M€.

258. En effet, il résulte des résultats de l'audit et de la contre-expertise réalisée par l'Autorité au cours de l'instruction, à un stade de maturité des projets satisfaisant, que les chiffrages cibles mentionnés à l'annexe 2 du projet de contrat – et ayant fait l'objet d'une consultation des usagers – présentent les garanties de fiabilité et de sincérité suffisant pour que ces mêmes montants soient inscrits comme Montants Ajustés de ces investissements.

259. Par ailleurs, l'Autorité considère que les précisions apportées par la société ADP répondent, pour l'essentiel, aux interrogations formulées dans son avis n° 2026-030 susvisé sur le dimensionnement et la composition de l'enveloppe consacrée à la maintenance et au renouvellement des infrastructures existantes et qui l'avaient conduite à formuler sa recommandation n° 9. Cette enveloppe a été ramenée de 1 942 à 1 812 M€, et la documentation des opérations et des dépenses correspondantes a été améliorée. L'Autorité relève par ailleurs que des dépenses de renouvellement, estimées à 450 M€ et documentées par la société ADP, sont également intégrées aux coûts des Grands Projets. Lors de l'affermissement de ces derniers, il conviendra de vérifier l'absence de double comptabilisation et de la cohérence des périmètres de dépenses retenus, afin d'éviter que des transferts de coûts non justifiés ne faussent l'application des mécanismes incitatifs à la maîtrise des coûts d'investissement.

260. S'agissant enfin des Grands Projets dont les montants restent à affermir au cours du CRE, le projet de contrat prévoit désormais le recours à un audit externe indépendant, auquel l'Autorité sera associée. En application du modèle de cahier des charges figurant à l'annexe 2 du projet de contrat, ce dispositif permettra à l'Autorité de disposer des éléments nécessaires pour apprécier, en toute indépendance, la fiabilité des coûts retenus et la bonne application des mécanismes d'ajustement tarifaire et d'incitation à la maîtrise des coûts d'investissement.

N°	Réserve
A.	Affermir les opérations d'investissement suivantes : (i) la densification et l'extension du terminal 3 pour 391 M€, et (ii) les travaux relatifs à l'extension du LISA et du nouveau train de correspondance pour un montant total de 1 269 M€.

4.3.2. La refonte des facteurs d'ajustement sur le programme d'investissement satisfait aux recommandations formulées par l'Autorité

261. La société ADP avait proposé, dans son avant-projet de contrat, une combinaison de deux facteurs d'ajustement INV1 et INV2. Le facteur INV1, lui-même composé de deux facteurs INV1a et INV1b, visait à ajuster les tarifs selon les écarts entre les dépenses d'investissement prévisionnelles et les dépenses constatées. Il présentait un caractère asymétrique en plafonnant l'ajustement tarifaire à la hausse en cas de dépenses d'investissement réalisées, cumulées depuis le début du CRE, supérieures à 107 % des dépenses prévisionnelles cumulées. Le facteur INV2 visait à pénaliser la société ADP en cas de retard de mise en service de certains projets d'investissement, en ne rémunérant pas les actifs en cours liés à ces projets en retard, dans une limite de huit trimestres de retard.

262. L'Autorité avait estimé, dans son avis n° 2026-030 susvisé, que ces facteurs d'ajustement ne créaient pas d'incitations suffisantes à la maîtrise des coûts et des délais des investissements, alors même qu'un niveau élevé de rémunération du capital devrait s'accompagner d'exigences renforcées de performance.

263. En particulier, si elle considérait que le facteur INV1 garantissait une rémunération des seuls investissements effectivement réalisés, celui-ci n'introduisait qu'une incitation très limitée à contenir les coûts. L'Autorité estimait ainsi ce mécanisme insuffisant, les dépassements de coûts pouvant rester en totalité supportés par les usagers dans une limite large, et la fongibilité des investissements pouvant conduire la société ADP à reporter ou annuler certains projets afin de respecter l'enveloppe globale, sans réelle incitation économique définie projet par projet.

264. Par ailleurs, si le facteur INV2 introduisait un mécanisme incitatif visant à favoriser le respect des délais de réalisation des investissements, son efficacité était limitée par le plafonnement des malus à huit trimestres de retard et par une clause d'exonération dont les conditions d'application étaient difficiles à apprécier objectivement. Cette dernière prévoyait en effet que « *le malus ne s'applique pas lorsque le retard résulte d'une cause extérieure et hors du contrôle d'Aéroports de Paris* ».

265. L'Autorité avait ainsi recommandé à la société ADP de « revoir les facteurs d'ajustement relatifs aux investissements afin (i) de renforcer les incitations de l'exploitant à la maîtrise des coûts et des délais pour les principaux investissements et (ii) d'assurer un partage des risques cohérent avec le taux de CMPC qui sera retenu par les parties au contrat ».

266. La proposition de la société ADP a été largement revue dans son projet de contrat. Les facteurs INV1a et INV1b ont été renommés respectivement INV1 et INV3a, tout en faisant l'objet de quelques évolutions, et un nouveau facteur INV3b a été proposé. Le facteur INV2 est toujours présent mais a également évolué.

267. Ces évolutions appellent les observations suivantes de la part de l'Autorité.

268. En premier lieu, le facteur INV1 (anciennement INV1a) est reconduit à l'identique, à l'exception du taux de couverture du risque lié à l'évolution du taux de l'impôt sur les sociétés, ramené de 100 % à 75 % afin de mieux articuler ce mécanisme avec les dispositions du cinquième alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports.

269. Ce facteur s'applique à l'ensemble des investissements et a pour effet de corriger l'intégralité de la différence entre les charges de capital[51] prévisionnelles et les charges de capital réalisées. Il assure ainsi que seuls les investissements effectivement réalisés sont rémunérés, à hauteur de leurs coûts réels. Ce facteur possède deux propriétés utiles :

- premièrement, il assure la cohérence entre le traitement des investissements en cours de CRE et celui des investissements post-CRE, où les trajectoires de charges seront calculées à partir de la valeur nette comptable de la base d'actifs régulés. Cette approche permet d'éviter des effets de bord où un investissement est traité différemment selon qu'il est réalisé en début ou en fin de CRE ;
- deuxièmement, il assure que, si un projet d'investissement est annulé, l'exploitant ne reçoit pas de rémunération au titre de ce projet. Cette caractéristique constitue notamment une forte incitation à la réalisation du programme d'investissement.

270. En revanche, il ne donne aucune incitation à l'efficacité sur les coûts, puisque l'exploitant est rémunéré exactement à la hauteur des dépenses engagées, quel que soit leur montant. Les autres facteurs ont ainsi vocation à porter cette incitation.

271. En deuxième lieu, le facteur INV2 proposé dans le projet de CRE présente quatre évolutions par rapport à la version de l'avant-projet de contrat :

- (i) l'intégration de nouveaux projets soumis à ce facteur d'ajustement à hauteur de 4 084 M€ sur le périmètre régulé, soit 50 % des investissements prévus sur le périmètre régulé sur la durée du CRE ;
- (ii) la suppression du plafonnement de l'application du malus à huit trimestres de retard ;

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

- (iii) la rémunération au coût de la dette des actifs liés à des projets en retard ; et
- (iv) l'application d'un malus forfaitaire équivalent à quatre trimestres de retard en cas de retard de mise en service des projets présentant une date prévisionnelle de mise en service au 31 décembre 2034, pour lesquels l'application du facteur tel que défini dans l'avant-projet de contrat n'aurait pas été possible.

272. L'Autorité considère que ces évolutions sont acceptables dans la mesure où le facteur INV2 génère une réelle incitation au respect des délais de mise en service des Grands Projets définis dans le projet de contrat. Elle relève que les éventuels malus sont calculés en arrondissant au nombre de trimestre inférieur le retard constaté de mise en service de chaque projet, réduisant ainsi le montant de ce malus et générant un effet de seuil à chaque trimestre révolu de retard. Un arrondi au nombre de mois, ou l'absence d'arrondi, aurait permis de réduire, voire supprimer, cet effet de seuil.

273. La clause prévoyant que « *le malus ne s'applique pas lorsque le retard résulte d'une cause extérieure et hors du contrôle d'Aéroports de Paris* » a également été modifiée favorablement, et limitée à l'exclusion, pour le calcul du facteur INV2, des « *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* ».

274. En troisième lieu, le facteur INV3a (anciennement INV1b) est globalement reconduit à l'identique, même si ses formules de calcul ont légèrement été revues. Ce facteur, pouvant être qualifié de « bouclier tarifaire », protège les usagers et plafonne le facteur INV1 en cas de dépenses d'investissement supérieures à 107 % des dépenses prévisionnelles cumulées depuis le début du CRE. S'il avait été jugé peu opérant et peu incitatif par l'Autorité dans son avis n° 2026-030 susvisé, son maintien peut être considéré comme acceptable, celui-ci ne pouvant jouer qu'en faveur des usagers, dès lors que le projet de CRE introduit un nouveau facteur INV3b portant une incitation financière à la maîtrise des coûts d'investissement.

275. En quatrième lieu, ce nouveau facteur INV3b fonctionne sur le principe du facteur INV2 des CRE des sociétés Aéroport Toulouse-Blagnac et Aéroport Marseille Provence (malgré un paramétrage légèrement différent)[52] et instaure une réelle incitation à l'efficacité sur les dépenses d'investissement, au travers d'un système de bonus-malus dégressifs en fonction de l'écart par rapport aux dépenses prévisionnelles pour chaque projet : 50 % pour un écart inférieur à ± 10 % ; 20 % entre ± 10 et ± 50 % d'écart ; 10 % au-delà de ± 50 % d'écart et 5 % au-delà de + 100 % d'écart.

276. Ainsi, la société ADP porte une part de risque importante et est fortement incitée pour des écarts limités qui sont les plus probables au regard des modalités de fixation des cibles.

277. L'Autorité souligne enfin que l'efficacité de ce mécanisme repose sur la fixation, pour chaque projet concerné, d'un Montant Ajusté servant de référence à l'application des incitations financières. Ce montant doit être arrêté dès la signature du CRE pour les projets suffisamment matures ou, à défaut, au cours de son exécution, selon une procédure transparente, équilibrée et assortie de garanties de contrôle suffisantes (voir les points 258 et suivants ci-dessus).

278. L'Autorité considère, en synthèse, que la nouvelle proposition de la société ADP, relative aux facteurs d'ajustements relatifs aux investissements, répond globalement à la recommandation n° 12 de son avis n° 2026-030 et permet d'inciter celle-ci à l'efficacité dans la réalisation de son programme d'investissement, tant sur le respect des coûts que des délais de mise en service.

[52] Voir les avis de l'Autorité n° 2026-028 du 19 mars 2026 et n° 2026-029 du 24 mars 2026 relatifs au projet de CRE entre l'État et, respectivement, les sociétés Aéroport Toulouse-Blagnac et Aéroport Marseille Provence.

4.4. La révision de la trajectoire prévisionnelle de trafic et du facteur d'ajustement TRAF permettent un rééquilibrage des risques entre la société ADP et les usagers

4.4.1. La trajectoire prévisionnelle de trafic, revue à la hausse, apparaît adaptée à l'incertitude du contexte international

279. La société ADP a retenu une trajectoire prévisionnelle de trafic de + 1,8 % par an entre 2026 et 2034, contre + 1,6 % par an dans l'avant-projet de contrat. Malgré une projection de trafic révisée à la baisse pour 2026 – de 108,9 millions de passagers à 108,0 millions, intégrant l'impact de la situation au Moyen-Orient –, la société ADP anticipe un trafic légèrement plus élevé en 2034 dans le projet de contrat. Le trafic s'élèverait ainsi à 124,9 millions de passagers en fin de CRE au lieu des 124,0 millions présentés dans l'avant-projet de contrat.

280. Cette trajectoire de trafic plus dynamique est principalement issue de la modification de deux hypothèses de la part de la société ADP :

- la trajectoire d'incorporation de carburants d'aviation durables (CAD) reposait sur le scénario « *accélération* » de la feuille de route de décarbonation de l'aérien[53] avec notamment un objectif de 10 % en 2030. Cette trajectoire a été ramenée à *[6-10]* % en 2030 mais reste encore au-dessus de la réglementation européenne « *Refuel EU Aviation* »[54] qui vise 6 % d'incorporation ;
- la société ADP faisait l'hypothèse que les CAD avaient un coût quatre fois supérieure à celui du kérosène classique. Ce surcoût est désormais ramené à *[3-4]* fois le coût du kérosène dans le projet de contrat.

281. L'Autorité évaluait dans son avis simple la croissance du trafic à au moins + 2 % par an sur la période du CRE. Cette trajectoire reposait sur des hypothèses jugées plus crédibles : un taux d'incorporation de CAD suivant la réglementation européenne et un prix du CAD trois fois supérieur à celui du kérosène classique.

282. L'Autorité maintient son appréciation selon laquelle la croissance du trafic sur la période du CRE pourrait être d'au moins 2 % par an. Elle acte néanmoins que l'année 2026 sera une année dégradée pour le secteur aéroportuaire et s'accorde sur le niveau de trafic prévisionnel de la société ADP pour l'année 2026, soit 108 millions de passagers[55]. Sous ces hypothèses, les niveaux de trafic en 2034 pourraient se situer à 126,5 millions de passagers.

Tableau 7 : Comparaison des hypothèses de trafic de la société ADP et de l'ART

Projections		Hypothèses		Trafic (millions de PAX)		Croissance du trafic 2026-2034
		% CAD 2030	Surcoût CAD	2026	2034	
Avant-projet	**ADP**	10 %	4,0	108,9	124,0	+ 1,6 % par an
	ART	6 %	3,0	108,9	127,5	+ 2,0 % par an
Projet	**ADP**	*[6-10]* %	*[3-4]*	108,0	124,9	+ 1,8 % par an
	ART	6 %	3,0	108,0	126,5	+ 2,0 % par an

Source : société ADP

[53] En conformité avec l'article 301 de la loi Climat et Résilience, le rapport relatif à la feuille de route de décarbonation de l'aérien a été publié en mars 2023.
[54] Il s'agit du règlement (UE) n° 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable.
[55] Selon les dernières prévisions de la société ADP, le trafic sur 2026 pourrait être en légère décroissance par rapport à 2025 (voir communiqué de presse du 15 octobre 2026).

283. Compte tenu de la hausse des prix du carburant qui se poursuit et de la situation toujours dégradée au Moyen-Orient à la date de saisine, ainsi que de la tendance de trafic observée sur le deuxième semestre 2026, l'Autorité considère néanmoins que la trajectoire prévisionnelle de trafic de la société ADP se situe dans la marge d'incertitude.

4.4.2. Le facteur d'ajustement TRAF a été recalibré pour compenser les écarts de trafic entre la trajectoire prévisionnelle de trafic de la société ADP et celle établie par l'Autorité

284. La société ADP avait proposé, dans son avant-projet de contrat, un facteur d'ajustement TRAF visant à partager le risque trafic en définissant un bonus ou un malus en fonction du niveau annuel de trafic. Ce mécanisme présentait un partage de risque à 50 % avec les usagers au-delà d'un intervalle de franchise de 3 % du montant des recettes constatées des redevances à partir de la troisième période tarifaire du CRE, ainsi qu'une clause spécifique prévoyant des conditions d'application additionnelles de ce facteur.

285. L'Autorité avait estimé, dans son avis n° 2026-030 susvisé, que le facteur TRAF procédait à un partage inégal des risques entre la société ADP et les usagers, en raison du calibrage de l'intervalle de franchise, couplé à la trajectoire prévisionnelle de trafic proposée. Elle avait recommandé à la société ADP de « *revoir le partage de risque associé au facteur TRAF, en ce comprise la clause prévoyant la "compensation du manque à gagner ou du revenu additionnel" en cas de "modification des conditions d'exploitation applicables à Aéroports de Paris décidée par l'État", dans un double objectif : (i) compenser, via les tarifs des redevances, les écarts de trafic à l'intérieur d'une plage comprise entre la trajectoire prévisionnelle de trafic de la société ADP et celle établie par l'Autorité ; (ii) assurer un partage de risque cohérent avec le taux de CMPC qui sera retenu par les parties au contrat* ».

286. Le facteur TRAF a été modifié dans le projet de contrat de la société ADP : l'intervalle de franchise a été supprimé et remplacé par un intervalle au sein duquel le facteur TRAF donne lieu à un ajustement de 75 % de l'écart entre les montants des recettes constatées et des recettes prévisionnelles, le taux de partage en dehors de cet intervalle étant inchangé à 50 %, et la clause visée par la recommandation de l'Autorité a été supprimée.

287. La largeur de l'intervalle a été calibrée pour répondre à la recommandation de l'Autorité de compenser les écarts de trafic entre la trajectoire prévisionnelle de la société ADP et celle établie par l'Autorité. Le taux de partage de 75 % permet, pour sa part, de restituer aux usagers les écarts de revenus des redevances lorsque ceux-ci sont compris dans cet intervalle, tout en permettant à la société ADP de couvrir l'écart de coûts marginaux supportés du fait d'un trafic légèrement supérieur ou inférieur à la trajectoire prévisionnelle.

288. L'Autorité considère que les évolutions apportées au facteur TRAF dans le projet de contrat, combinées à la révision de la trajectoire prévisionnelle de trafic (donc celle de revenus des redevances), opèrent un rééquilibrage des risques entre la société ADP et les usagers et permettent de répondre à la recommandation formulée dans son avis n° 2026-030.

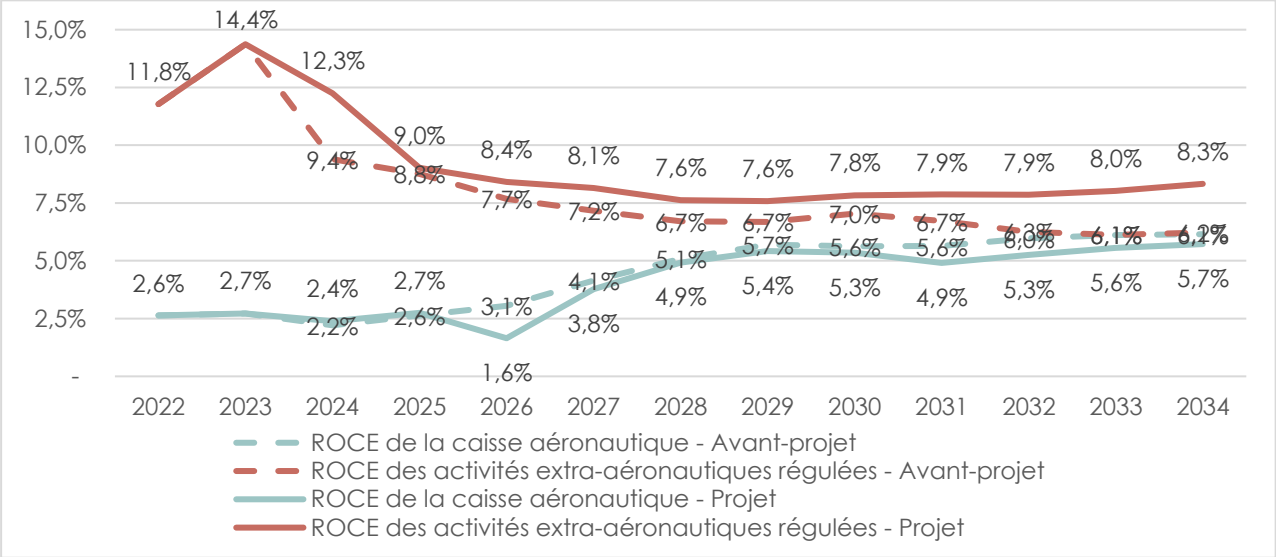
4.5. La trajectoire des recettes extra-aéronautiques a été fiabilisée et revue à la hausse

289. Dans son avis n° 2026-030 susvisé, l'Autorité soulignait que la trajectoire prévisionnelle des recettes extra-aéronautiques figurant dans l'avant-projet de contrat de la société ADP était peu dynamique. Elle observait une constante diminution de la contribution au périmètre régulé de ces activités, situation qui conduisait à ce que les produits des redevances aéroportuaires couvrent la quasi-totalité des coûts des services publics aéroportuaires à l'issue du CRE.

290. Elle jugeait que les hypothèses soutenant la trajectoire de revenus extra-aéronautiques étaient insuffisamment documentées pour conclure sur leur crédibilité. Dès lors, elle recommandait à la société ADP de lui fournir les éléments nécessaires à son appréciation, en particulier ceux relatifs aux hypothèses de report modal conditionnant les niveaux de recettes de stationnement (recommandation n° 14).

291. Dans le projet de contrat dont l'Autorité est saisie, la contribution au périmètre régulé des activités extra-aéronautiques est nettement améliorée. Le ROCE des activités extra-aéronautiques du périmètre régulé est à la fois plus élevé et plus stable, la baisse de rentabilité en cours de CRE étant rattrapée en fin de CRE (voir la Figure 2 ci-dessous) : le ROCE des activités extra-aéronautiques régulées revient à 8,3 % en 2034, à 0,1 point en dessous du niveau de 2026.

Figure 2 : Évolution du ROCE des activités aéronautiques et extra-aéronautiques du périmètre régulé, depuis 2022 et jusqu'à la fin du CRE



Source : données ADP

292. Cette amélioration par rapport à l'avant-projet de contrat est due au niveau plus élevé des recettes extra-aéronautiques régulées prévues dans le projet de contrat, en particulier celui des recettes générées par les accès et parcs de stationnement. En réponse à la recommandation de l'Autorité, la société ADP lui a transmis, en appui de simulations remodelées, une présentation du modèle de simulation multimodale d'accessibilité à Paris-Charles de Gaulle, portant sur les hypothèses de modes de transport utilisés par les personnes fréquentant l'aéroport.

293. L'Autorité note favorablement que la fiabilisation des hypothèses qu'a conduite l'exploitant grâce à ce modèle l'a mené à revoir à la hausse ses estimations de recettes des accès et parcs de stationnement, de + 7 M€ (à 195 M€) en 2027 à + 19 M€ (à 229 M€) en 2034. Inflation comprise (revue à la hausse entre l'avant-projet et le projet de contrat, voir la section 4.2), le TCAM 2027-2034 des recettes des accès et parcs de stationnement augmente ainsi de 1,6 % à 2,6 %.

294. Cette hausse étant conjuguée à une estimation également rehaussée des recettes locatives, dont le TCAM passe de 3,0 % à 3,6 %, les revenus extra-aéronautiques progressent de 3,2 % par an en moyenne dans le projet de CRE, contre 2,5 % dans l'avant-projet. En 2034, les revenus extra-aéronautiques sont ainsi 30 M€ plus élevés que dans l'avant-projet et s'établissent à 829 M€.

4.6. La trajectoire des charges opérationnelles et le facteur d'ajustement ITN ont été améliorés de manière satisfaisante par rapport à l'avant-projet de contrat

4.6.1. La trajectoire prévisionnelle des charges opérationnelles a été révisée pour tenir compte des ajustements intervenus depuis l'avant-projet de contrat

295. Dans son avis n° 2026-030 susvisé, l'Autorité avait adressé à la société ADP plusieurs recommandations relatives à ses prévisions de charges opérationnelles.

296. L'Autorité a estimé que les prévisions de charges opérationnelles issues de la trajectoire « *fil de l'eau optimisé* » étaient globalement cohérentes avec les tendances observées par le passé.

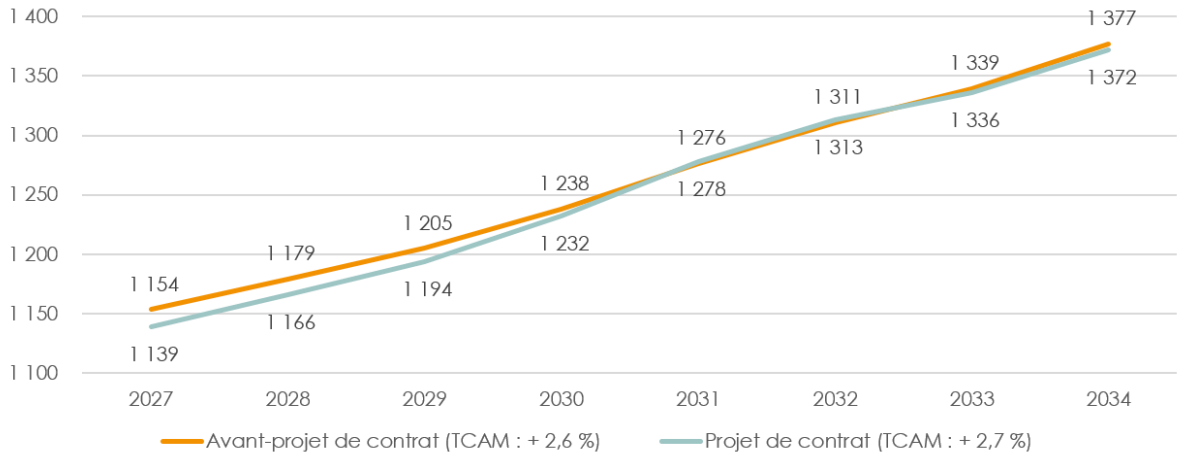
297. Elle avait néanmoins relevé qu'en l'absence de documentation détaillée sur la construction de la trajectoire « *fil de l'eau* », elle n'était pas en mesure d'apprécier la robustesse des gains de productivité annoncés par la société ADP. Une partie de ces gains était explicitement quantifiée dans le plan d'affaires tandis qu'une autre partie résultait implicitement de l'écart entre la trajectoire « *fil de l'eau* » et la trajectoire « *fil de l'eau optimisé* ».

298. Enfin, l'Autorité a rappelé que, conformément à sa doctrine, l'avant-projet de contrat ne prévoyait pas de mécanisme d'ajustement *ex post* des charges opérationnelles. Elle a précisé que cette absence accentue le risque de déséquilibre économique au bénéfice de l'exploitant, dans l'hypothèse où les charges prévisionnelles seraient surestimées. Dans ces conditions, l'Autorité a invité la société ADP à mieux justifier la robustesse et la sincérité des trajectoires de charges, notamment au moyen de comparaisons avec des pairs.

299. Dans son projet de contrat, la société ADP a revu à la baisse les prévisions de charges opérationnelles aux bornes du périmètre régulé issues de la trajectoire « *fil de l'eau optimisé* » par rapport à celles transmises dans le cadre de l'avant-projet de CRE.

300. Au global, l'évolution des trajectoires de charges opérationnelles est retracée dans le graphique ci-dessous.

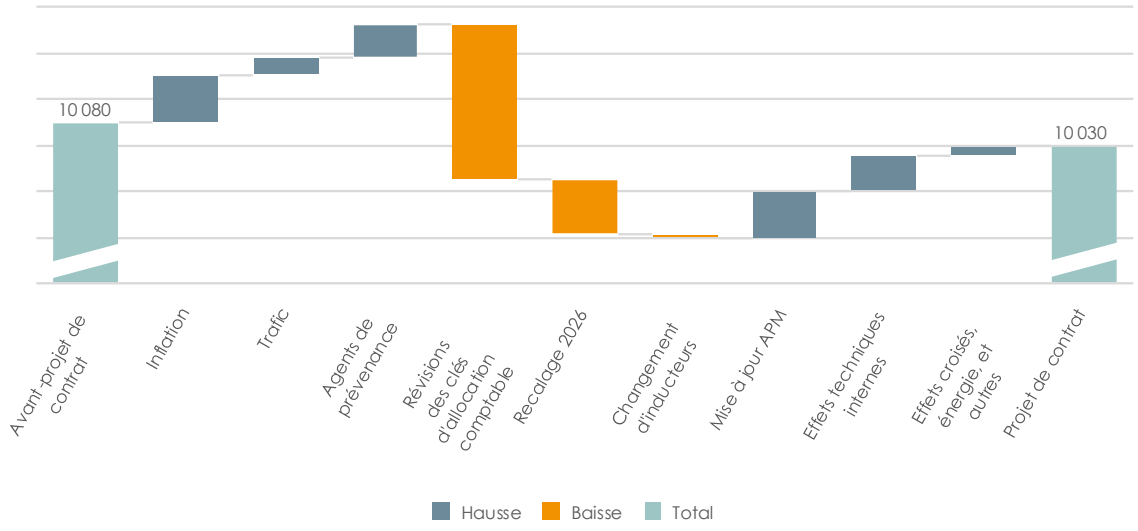
Figure 3 : Évolution au cours du CRE des charges opérationnelles dans la trajectoire « fil de l'eau optimisé », dans l'avant-projet de contrat et dans le projet de contrat, en M€ courants



Source : données ADP

301. Sur la durée du contrat, la diminution des charges opérationnelles entre l'avant-projet de contrat et le projet de contrat s'établit à 50 M€ cumulés, soit moins de 0,30 % de l'assiette totale, comme le montre le graphique ci-dessous.

Figure 4 : Évolution de la prévision de charges régulées cumulées sur la période du CRE issues de la trajectoire « fil de l'eau optimisé » entre l'avant-projet de contrat et le projet de contrat, en M€ courants



Source : données ADP

302. <u>En premier lieu</u>, une partie de cette évolution résulte de la mise à jour, par la société ADP, de plusieurs hypothèses afin de tenir compte des recommandations formulées par l'Autorité dans son avis n° 2026-030 susvisé. L'actualisation de trois d'entre elles est de nature à augmenter mécaniquement les charges régulées, toutes choses égales par ailleurs :

- la hausse de l'hypothèse d'inflation retenue pour l'indexation des charges pour être davantage en ligne avec les estimations les plus récentes ;
- le rehaussement de la trajectoire de trafic qui augmente mécaniquement les charges variables ;
- l'intégration de la quote-part des coûts des agents de prévenance intervenant en amont des postes d'inspection-filtrage à la suite de la mise à jour de l'arrêté du 25 novembre 2025 susvisé.

303. À l'inverse, la révision des clés d'allocation comptable réduit l'assiette des charges affectées au périmètre régulé. En effet, la mise en conformité de ces règles par rapport aux principes de l'Autorité induit une économie de 335 M€.

304. <u>En second lieu</u>, la société ADP a actualisé ses projections pour tenir compte des dernières données connues :

- les projections de l'avant-projet de contrat reposaient sur l'atterrissage de l'exercice 2025, tandis que celles du projet de contrat reposent sur la prévision la plus récente de l'exercice 2026, tenant compte des réalisations du premier semestre ;
- la modification de certains inducteurs corrélés au trafic en lien avec la revue critique par l'Autorité du modèle financier présenté par la société ADP ;
- d'autres effets, notamment (i) la mise à jour, à la suite des réponses aux appels d'offres, des charges liées au LISA, au CDG Val et au train de correspondance, (ii) la neutralisation des effets internes et (iii) la mise à jour des hypothèses d'achat d'énergie.

305. Afin de satisfaire les recommandations de l'Autorité formulées dans son avis simple sur l'avant-projet de CRE, la société ADP a fourni (i) un argumentaire justifiant la pertinence et le calibrage des inducteurs de volume retenus pour la construction de la trajectoire « *fil de l'eau optimisé* » retenu dans le projet de contrat et (ii) une étude mettant en regard cette trajectoire avec celle de l'aéroport international de Londres-Heathrow.

306. Cette nouvelle trajectoire de charges opérationnelles aux bornes du périmètre régulé appelle les observations suivantes de la part de l'Autorité.

a. La trajectoire de charges proposée par la société ADP traduit des efforts de productivité

307. L'exploitant annonce la réalisation de 140 M€ de gains de productivité à horizon 2034, en hausse de 10 M€ par rapport à l'avant-projet de contrat. Le montant des économies annoncé par la société ADP a été calculé selon la même méthodologie que celle suivie dans l'avant-projet de contrat, soit par différence entre les trajectoires « *fil de l'eau* » et « *fil de l'eau optimisé* ». À cet égard, l'Autorité rappelle qu'elle ne peut se prononcer sur ce montant d'économies compte tenu du fait que le scénario « *fil de l'eau* » n'a pas été documenté par la société ADP.

308. En revanche, l'Autorité a cherché, lors de son instruction, à objectiver les efforts de productivité retenus par la société ADP dans son scénario « *fil de l'eau optimisé* » en retenant une approche statistique « *descendante* » (dite « *top-down* ») permettant d'identifier les éléments expliquant ses évolutions de charges. Afin de s'affranchir des effets comptables liés aux changements du périmètre régulé et de s'appuyer sur une plus importante quantité de données, l'Autorité a analysé les charges opérationnelles aux bornes de la société ADP sur la période 2005-2025.

309. L'analyse de l'Autorité fait ressortir que l'évolution de prix à la consommation et du trafic de passagers expliquent de façon robuste une grande partie de l'évolution des charges opérationnelles de la société ADP. Cette analyse permet également de définir des valeurs d'élasticité des charges opérationnelles au trafic et à l'inflation autour de 0,6 et 1,4 respectivement.

310. À partir de ces données, il est possible de déterminer une évolution tendancielle globale des charges opérationnelles aux bornes de la société ADP sur la base des hypothèses de trafic et d'inflation retenues. La comparaison de cette trajectoire avec celle proposée par la société ADP fait apparaître un effort de productivité de l'ordre de 0,5 % à 1 % annuel selon les hypothèses retenues, traduisant un certain effort de maîtrise des charges. Cet effort de productivité prévisionnel est cohérent avec les objectifs de productivité généralement fixés aux opérateurs en monopole naturel et apparaît comme une cible raisonnable à l'échelle du CRE, compte tenu du niveau important de charges par passager de la société ADP. Il représente, sur l'ensemble du CRE, un effort de l'ordre de 460 M€ (valeur 2025) à l'échelle de la société ADP, sans compter les éventuelles optimisations liées à la mise en service des nouveaux investissements. Ce montant est toutefois nettement inférieur à l'effort annoncé par la société ADP, qui s'établit à 650 M€ (valeur 2025) sur le seul périmètre régulé.

b. Les éléments de justification fournis par la société ADP confortent la pertinence des inducteurs retenus sans expliquer leur conception

311. La documentation fournie à l'Autorité est précise et permet de confirmer que les inducteurs volumes « *fil de l'eau optimisé* » tels qu'ils ont été calibrés dans le modèle financier n'ont pas pour effet de produire une trajectoire de charges tendancielle aberrante ou surestimée. En particulier, s'agissant des inducteurs s'écartant des valeurs globales d'élasticité au trafic et appliqués aux postes de dépense les plus importants, la société ADP a fourni des explications satisfaisantes justifiant a posteriori la conformité de ses choix.

312. S'agissant de la comparaison avec l'aéroport de Londres-Heathrow, l'Autorité salue la profondeur de l'analyse fournie par la société ADP compte tenu de la difficulté d'un tel exercice, dès lors que les contraintes économiques et opérationnelles propres à la société ADP, comme à tous les plus grands gestionnaires aéroportuaires internationaux, sont spécifiques et rendent difficiles les exercices de comparaison.

4.6.2. La limitation du facteur d'ajustement ITN aux seules mesures fiscales hors impôt sur les sociétés permet un rééquilibrage des risques

313. La société ADP avait proposé, dans son avant-projet de contrat, un facteur d'ajustement LEX visant à « compenser les écarts de coûts d'exploitation en cas de changement de normes, de l'intervention d'une décision juridictionnelle ou d'une décision administrative applicable à Aéroports de Paris en toute matière », qu'il s'agisse de changements réglementaires, fiscaux, juridictionnels ou administratifs. Ce mécanisme présentait un seuil de déclenchement fixé à cinq millions d'euros, pour chaque mesure prise individuellement, et couvrait, en cas d'activation, l'intégralité des écarts de coûts d'exploitation constatés, répercutée dès le premier euro sur les usagers via les tarifs des redevances.

314. L'Autorité avait estimé, dans son avis n° 2026-030 susvisé, que le facteur LEX présentait plusieurs limites importantes, tant sur le plan régulatoire que pratique. Elle avait recommandé à la société ADP de « *revoir le facteur d'ajustement LEX afin (i) d'assurer un partage de risque cohérent avec le taux de CMPC qui sera retenu par les parties au contrat et (ii) de définir de façon précise et limitative ses conditions de déclenchement* ».

315. Le nouveau facteur « ITN » proposé par la société ADP dans son projet de contrat voit son champ d'application limité aux seules mesures fiscales (hors impôt sur les sociétés) et un seuil de déclenchement maintenu à 5 millions d'euros, malgré la réduction du champ d'application.

316. La limitation aux seules mesures fiscales permet d'améliorer significativement l'objectivité et l'automaticité du mécanisme et supprime l'asymétrie d'information inhérente à la proposition initiale de la société ADP dans son avant-projet de contrat et la subjectivité des chiffrages relatifs aux mesures réglementaires sur l'exploitation des aéroports, qui génèrent des surcoûts d'investissement et d'exploitation difficilement quantifiables.

317. L'Autorité considère que, même si le seuil de déclenchement reste faible au regard des montants en jeu, les évolutions apportées par la société ADP opèrent bien un rééquilibrage des risques entre cette dernière et les usagers et, dès lors, permettent de répondre à la recommandation formulée dans son avis n° 2026-030 susvisé.

4.7. Les objectifs de qualité de service et les incitations constituent une base acceptable, dont le niveau d'exigence est appelé à être renforcé à l'avenir

318. S'agissant des objectifs de qualité de service et des incitations financières associées, le projet de CRE intègre plusieurs évolutions bienvenues, qui répondent à la plupart des recommandations formulées par l'Autorité dans son avis simple sur l'avant-projet de contrat.

319. Les tableaux suivants présentent la grille des indicateurs et des incitations financières proposées, puis la grille des indicateurs de suivi.

Tableau 8 : Indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières

Indicateurs assortis d'incitations financières	Code	Bonus maximal	Malus maximal[56]
Disponibilité des équipements électromécaniques	A1	-	- 1,545 M€
Disponibilité des tapis de livraison bagages	A2	+ 1 M€	- 1,545 M€
Disponibilité des passerelles télescopiques	A3	+ 1 M€	- 1,545 M€
Disponibilité de la fourniture électrique 400 Hz	A4	-	- 1,545 M€
Disponibilité des mires de guidage	A5	-	- 1,545 M€
Disponibilité des équipements de préconditionnement d'air	A6	-	- 1,545 M€
Disponibilité des bornes automatiques d'enregistrement	A7	-	- 1,545 M€
Disponibilité des déposes bagages automatiques	A8	-	- 1,545 M€
Disponibilité des systèmes automatisés de transport	A9	-	- 1,545 M€
Disponibilité des postes avions	A10	-	- 1,545 M€
Temps de traitement des bagages au départ	A11	-	- 1,545 M€
Satisfaction sur la facilité des correspondances avec d'autres vols	A12	+ 2 M€	- 2 M€
Satisfaction d'ensemble au départ	A13	+ 2 M€	- 2 M€
Accueil des PHMR – conformité aux arrivées	A14	+ 2 M€	- 2 M€
Taux de consommation d'énergies renouvelables	C1	-	-1 M€
Taux de valorisation des déchets des projets d'investissement	C2	-	- 1 M€
Total		+ 8 M€	- 25 M€

Source : société ADP

[56] Durant la période 2027-2029, l'indicateur A11 relatif au "Temps de traitement des bagages au départ" fait l'objet d'un simple suivi sans incidence financière, tandis que le plafond des malus maximaux est fixé à -1,7 M€ par an pour chacun des indicateurs de disponibilité des équipements (A1 à A10) afin de maintenir un plafond global de 25 M€.

Tableau 9 : Indicateurs de qualité de service de suivi

Indicateurs de suivi	Code
Temps d'attente à la police aux frontières	B1
Temps de livraison bagages	B2
Ponctualité des vols (code IATA « D15 »)	B3
Temps d'accès aux terminaux	B4
Répartition de la part modale	B5
Temps d'attente aux postes d'inspection-filtrage	B6
Taux de contact	B7
Satisfaction client aux arrivées	B8
Réputation (indice *Skytrax*)	B9
Satisfaction vis-à-vis de la propreté	B10
Satisfaction vis-à-vis du confort	B11
Satisfaction vis-à-vis de la facilité à s'orienter	B12
Accueil des PHMR – conformité aux départs	B13
Satisfaction vis-à-vis du service d'assistance des PHMR	B14

Source : société ADP

4.7.1. Le référentiel d'indicateurs faisant l'objet d'incitations financières a été utilement enrichi et sa granularité spatiale affinée mais il serait pertinent de renforcer le suivi de certains indicateurs

320. Le champ des indicateurs faisant l'objet d'une incitation financière est élargi à certaines thématiques et équipements critiques du projet industriel. Ainsi, des évolutions positives sont à relever :

- la disponibilité des systèmes automatisés de transport de voyageurs est désormais incitée financièrement par un malus ;
- un indicateur de performance opérationnelle portant sur le temps de traitement des bagages au départ est instauré et assorti d'un malus ;
- l'indisponibilité des postes avions au contact fait également l'objet d'une pénalité financière ;
- deux nouveaux indicateurs de développement durable incités par des malus ont été introduits (consommation d'énergies renouvelables et taux de valorisation des déchets de chantier) ;
- la conformité d'assistance PHMR aux arrivées fait désormais l'objet d'un mécanisme de bonus-malus spécifique à la redevance PHMR.

321. En complément, et conformément aux recommandations de l'Autorité, le projet de contrat intègre désormais un indicateur de suivi de la satisfaction des passagers relative à la facilité de s'orienter au sein des plateformes aéroportuaires, visant notamment à mesurer la satisfaction des passagers dans le cadre de la refonte globale de la toponymie des terminaux de Paris-Charles de Gaulle.

322. À l'inverse, l'Autorité prend acte du souhait des parties de ne pas intégrer, dans le projet de contrat, des mécanismes financiers pour plusieurs indicateurs qu'elle estimait utile d'inciter afin de permettre l'atteinte d'une meilleure qualité de service.

323. En premier lieu, l'Autorité recommandait d'assortir le taux d'avions au contact d'une incitation financière dès lors que la construction de jetées d'embarquement, la création et la transformation de points de stationnement des avions ainsi que l'ajout de passerelles télescopiques constituent un levier essentiel de performance opérationnelle[57]. À cet égard, le projet de CRE introduit un indicateur alternatif de disponibilité des postes avions au contact assorti d'un malus qui se limite à mesurer la disponibilité technique de l'infrastructure existante, tandis que l'indicateur de taux d'avions au contact demeure un simple indicateur de suivi. L'Autorité prend acte de ce choix, qui ne répond pas pleinement à sa recommandation, même s'il représente une avancée par rapport à l'avant-projet.

324. En deuxième lieu, la suppression de l'incitation financière sur le temps d'attente aux postes d'inspection-filtrage, telle qu'elle était initialement prévue dans l'avant-projet de contrat, appelle les observations suivantes :

- l'exploitant conserve un rôle central dans les décisions affectant la fluidité des flux de passagers, dès lors qu'il agit à la fois en tant que coordinateur des différents acteurs présents sur la plateforme et en tant que gestionnaire de l'infrastructure qui accueille ces flux ;
- cette étape-clé du processus d'embarquement des passagers mérite qu'il y soit apporté toute l'attention de l'exploitant pour limiter le temps d'attente[58] ;
- à l'instar des décisions récentes retenues par d'autres autorités de régulation européennes[59], l'Autorité estime utile de faire évoluer la définition de l'indicateur afin de définir un mode de calcul plus complet intégrant l'ensemble des phases d'attente et de contrôle des passagers[60]. L'Autorité invite en conséquence la société ADP et les usagers à approfondir conjointement la méthodologie et les outils de mesure adaptés ces évolutions.

325. En troisième lieu, l'Autorité constate que le projet de contrat ne retient aucun indicateur ni mécanisme d'incitation financière dédié aux retards au départ imputables exclusivement à l'exploitant (code IATA « *DL 87* »). Si l'Autorité comprend que les parties n'aient pas souhaité instaurer une indemnisation directe des compagnies au motif que le nombre de ces causes de retard n'est pas suffisamment important (503 acceptées au total par l'exploitant en 2025) pour justifier la mise en place d'un tel mécanisme, elle recommande cependant l'ajout d'un indicateur de suivi dédié. En effet, si la ponctualité des vols (code IATA « *DL 15* ») fait l'objet d'un suivi de manière générale, elle ne permet pas d'isoler la responsabilité propre de l'exploitant. Or, lors de son instruction, l'Autorité a observé un taux de rejet très important par l'exploitant des demandes faites par les usagers sur ce motif. L'Autorité recommande d'en faire un suivi plus transparent qui permettrait ainsi d'éclairer davantage les parties prenantes.

[57] Voir le communiqué de presse de la société ADP du 20 juin 2025 : le partenariat « *Connect France* » signé avec le groupe Air France-KLM prévoit un objectif public visant à « *augmenter la part des embarquements directs en passerelle pour réduire au maximum les trajets en bus, dans les infrastructures existantes, en particulier pour les passagers internationaux long-courrier et les passagers en correspondance* ». L'ambition affichée est une « *croissance progressive du taux de contact gros porteurs (hors travaux) avec l'objectif d'atteindre le meilleur taux d'Europe et du Moyen-Orient* ».

[58] La maîtrise et la facilitation de la fluidité aux postes d'inspection-filtrage revêt en effet un caractère névralgique et déterminant dans le parcours du passager, et demeure essentielle au maintien d'un niveau élevé de qualité de service sur l'ensemble des plateformes.

[59] Dans son projet de décision finale sur le régime de qualité de service aéroportuaire pour 2026 du 3 août 2026, l'Autorité nationale de l'aviation civile du Portugal (ANAC) valide la révision de l'indicateur de contrôle de sûreté pour mesurer le temps total de parcours (attente et contrôle physique) à compter de 2027.

[60] L'indicateur B6 prend en compte exclusivement la durée passée par le passager à patienter dans la file d'attente. Le temps d'inspection physique (dépose des bagages cabine et effets personnels dans les bacs, passage sous le portique détection de métaux / scanner, et éventuels contrôles complémentaires) n'est pas comptabilisé.

326. En quatrième lieu, la répartition des enveloppes financières de disponibilité des équipements et de tri-bagages sont désormais désagrégées par regroupements de terminaux[61], répondant à la recommandation de l'Autorité concernant la granularité spatiale. Néanmoins, le projet de contrat limite cette ventilation à certains indicateurs assortis d'incitations financières[62]. Compte tenu de la diversité des trafics et de la diversité de l'activité selon les terminaux, l'Autorité recommande d'élargir cette pratique à l'ensemble des indicateurs – y compris de suivi –, afin de garantir une pleine transparence sur l'homogénéité des niveaux de qualité de service, en particulier pour le taux d'avions au contact et pour le temps d'attente aux postes d'inspection-filtrage.

327. En cinquième et dernier lieu, les parties au contrat n'ont pas retenu l'invitation de l'Autorité à inscrire l'indice de vétusté physique parmi les indicateurs de suivi formalisés du contrat. La prévention des pannes d'équipements critiques (ascenseurs, tri-bagages, passerelles) étant directement liée à l'état de vétusté du patrimoine, l'Autorité recommande aux parties de travailler avec les usagers à un indicateur robuste permettant de suivre rigoureusement le plan de maintenance afin d'anticiper toute dégradation de la qualité de service.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
3.	Suivre de manière plus transparente les retards exclusivement imputables à l'exploitant	DGAC / Société ADP	D'ici la prochaine homologation tarifaire
4.	Ventiler, par regroupement de terminaux, l'ensemble des indicateurs de qualité de service, y compris ceux de suivi	DGAC / Société ADP	D'ici la prochaine homologation tarifaire
5.	Travailler, en concertation avec les usagers, à un indicateur de suivi du plan de maintenance	Société ADP / Usagers	D'ici la prochaine homologation tarifaire

4.7.2. Les mécanismes incitatifs sont globalement renforcés mais les bonus relatifs à la disponibilité des équipements et à l'accueil des PHMR ne récompensent pas des performances suffisamment exigeantes

328. Le projet de contrat renforce les mécanismes incitatifs, conformément aux recommandations de l'Autorité.

329. En premier lieu, il rehausse le plafond annuel global des malus, qui est ainsi porté à 25 M€[63] par an sur la période du CRE (contre 15 M€ proposés dans l'avant-projet), tandis que le plafond annuel global des bonus est abaissé de 9 M€ à 8 M€, renforçant ainsi de façon adéquate l'asymétrie du mécanisme.

330. En deuxième lieu, s'agissant des bonus relatifs aux indicateurs de satisfaction sur la facilité des correspondances et de satisfaction d'ensemble au départ, le projet de contrat a durci les exigences afin de garantir que seuls des niveaux élevés de performance donnent lieu à un bonus[64].

[61] Les six regroupements de terminaux définis dans le projet de contrat sont les suivants : CDG-terminal 1 ; CDG-terminal 3 ; CDG-terminaux 2A/2C ; CDG-terminaux 2B/2D ; CDG-terminaux 2E/2F/2G et ORY-1 à 4. Les montants de bonus et malus sont affectés à chaque regroupement de terminaux selon leur poids relatif, évalué sur la base de l'année 2025, au prorata du nombre d'équipements installés (indicateurs A1, A2, A3, A4, A5 et A10) ou au prorata de la capacité nominale en millions de passagers annuels (indicateurs A6, A7, A8 et A11).

[62] Le projet de contrat limité cette désagrégation aux indicateurs A1 à A10 de disponibilité et l'indicateur A11 d'efficacité opérationnelle.

[63] Y compris pénalités prévues pour les mécanismes incitatifs spécifiques à l'accueil des PHMR et au développement durable.

[64] Entre l'avant-projet et le projet de contrat, les trajectoires pour ces deux indicateurs de satisfaction ont été réhaussées en élevant à la fois les cibles visées, les seuils de déclenchement des bonus et des malus.

331. En troisième lieu, le projet de contrat a modifié la structure de déclenchement des mécanismes de bonus-malus en supprimant les effets de seuil : le déclenchement de pénalités forfaitaires immédiates est abandonné au profit d'une intensité progressive entre une borne de franchise et des seuils minimaux ou maximaux[65].

332. Malgré ces évolutions positives, l'Autorité formule plusieurs observations concernant les bonus relatifs à la disponibilité des équipements et à l'accueil des PHMR.

333. Dans son avis n° 2026-030 susvisé, l'Autorité avait accueilli favorablement la proposition de la société ADP d'associer uniquement un malus sur les indicateurs de disponibilité[66]. Or, le projet de contrat introduit désormais des bonus, respectivement pour les indicateurs de disponibilité des tapis de livraison bagages et des passerelles télescopiques. Ces indicateurs, qui relevaient exclusivement d'une logique de malus dans l'avant-projet de CRE, bénéficient désormais de bonus au motif que ces deux équipements sont cruciaux pour l'efficacité globale des opérations[67]. Cette nouvelle proposition fait par ailleurs l'objet d'une nette opposition des usagers, qui font valoir que la disponibilité de ces équipements relève du service de base déjà couvert par les redevances qu'ils acquittent.

334. De plus, les données historiques indiquent que ces deux équipements ne nécessitent pas un effort de rattrapage particulier. En particulier, en ce qui concerne le taux de disponibilité des tapis bagages, les seuils de bonus fixés dans le projet de contrat sont déjà atteints[68], ce qui démontre un mauvais calibrage de ses trajectoires.

335. S'agissant de l'assistance aux PHMR, l'Autorité se satisfait de l'instauration d'une incitation financière sur la conformité aux arrivées, élément clé pour les compagnies aériennes. En revanche, le calibrage de l'objectif cible (fixé à 85% de vols conformes) apparaît insuffisamment incitatif[69]. De plus, la neutralisation, nouvelle dans le projet de CRE, des commandes tardives émises par les compagnies aériennes facilite mécaniquement l'atteinte de ces seuils, risquant ainsi de récompenser un niveau de performance usuel plutôt qu'un saut qualitatif notable[70].

336. Ces analyses conduisent l'Autorité à considérer que l'exploitant pourrait bénéficier d'effets d'aubaine liés au versement de bonus associés à des cibles déjà atteintes ou trop facilement atteignables.

[65] Pour les indicateurs A1 à A11, il est désormais établi une franchise au sein de laquelle aucun bonus ni malus n'est appliqué. Ensuite, l'incitation est progressive linéairement jusqu'à atteindre son plafond. En revanche, pour les deux indicateurs de satisfaction des passagers (A12 et A13), il n'existe pas de franchise.

[66] Voir le point 137 de l'annexe 2 de l'avis.

[67] Voir la page 11 du projet de CRE : « *[d]e plus, pour deux des indicateurs, particulièrement importants pour l'efficience 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* ».

[68] Ce taux de disponibilité était respectivement de 99,13 % en 2024 et de 99,47 % en 2025 pour une cible fixée à 98,5 % et un bonus maximal de 99,0 % en 2027.

[69] Les données historiques indiquent qu'en 2025 notamment, la performance de cet indicateur se positionnait au-delà de la cible du plafond des bonus, avec notamment une conformité aux arrivées de 89,39 % pour les moyen-porteurs et de 87,86 % pour les gros-porteurs.

[70] L'indicateur neutralise désormais dans son mode de calcul les vols pour lesquels la demande d'assistance PHMR a été transmise tardivement par la compagnie aérienne (notamment après l'immobilisation de l'avion au bloc). Si cette exclusion est fondée au regard de la responsabilité opérationnelle de la société ADP, elle retire du dénominateur les cas d'assistance les plus difficiles à traiter dans les temps. Ce retrait augmente mécaniquement le taux de conformité annuel affiché sans qu'aucun progrès opérationnel n'ait été réalisé sur le terrain. Dès lors, les seuils fixés pour l'obtention du bonus (dès 85,25 % de conformité) deviennent plus aisément atteignables.

337. Au cours de l'instruction, les parties ont indiqué s'être mises d'accord pour rehausser les trajectoires fixées pour le taux de disponibilité des tapis de livraison bagages (indicateur A2), le taux de disponibilité des passerelles télescopiques (indicateur A3) et la conformité à l'arrivée de l'accueil des PHMR (indicateur A14) dans les conditions précisées à l'annexe 3 du présent avis. Par conséquent, l'Autorité émet une réserve tendant à ce que le projet de CRE soit modifié en ce sens.

N°	Réserve
B.	Modifier les annexes 3 et 11 du projet de CRE afin de rehausser les trajectoires fixées pour le taux de disponibilité des tapis de livraison bagages (indicateur A2), le taux de disponibilité des passerelles télescopiques (indicateur A3) et la conformité à l'arrivée de l'accueil des PHMR (indicateur A14) dans les conditions précisées à l'annexe 3 du présent avis.

338. Enfin, l'Autorité recommande à la DGAC et à la société ADP de réaliser un retour d'expérience, à mi-parcours, sur la pertinence et l'efficacité des mécanismes incitatifs, afin d'identifier les améliorations souhaitables, tant pour la suite de l'exécution du contrat que pour la préparation du prochain CRE.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
6.	Réaliser un retour d'expérience sur la pertinence et l'efficacité des mécanismes incitatifs mis en place	DGAC / Société ADP	À mi-CRE

4.8. Les clauses de révision et de résiliation du contrat ont été remaniées de manière satisfaisante à l'exception de la possibilité pour les parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues

339. Dans son avis n° 2026-030 susvisé, l'Autorité relevait que l'avant-projet de contrat de la société ADP conduisait à la superposition de plusieurs facteurs d'ajustement et de nombreux cas de révision et de résiliation réduisant le risque supporté par l'exploitant dans des proportions difficilement compatibles avec un positionnement en haut de la fourchette du CMPC. Elle relevait par ailleurs que la clause de révision pour changement de norme était définie de façon trop large et que le cas de résiliation pour hausse du coût de la dette soulevait des interrogations quant à sa compatibilité avec le dernier alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports. L'Autorité avait ainsi formulé une recommandation visant à assurer (i) la conformité de ces cas de révision et résiliation avec le cadre législatif et réglementaire, et (ii) un partage des risques plus cohérent avec le taux de CMPC retenu par les parties au contrat[71].

340. L'article V.1.1 du projet de contrat prévoit la possibilité de réviser le CRE dans les six cas suivants :

- une évolution des recettes constatées des redevances à +/- 4 % par an par rapport à la trajectoire de chiffre d'affaires de référence (ce seuil évoluant progressivement jusqu'à +/- 8 % à partir de la quatrième année et jusqu'à la dernière année du CRE) ;
- en cas de changement de mesures législatives et / ou réglementaires en lien avec l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, et en matière fiscale, entrainant individuellement ou ensemble, une variation supérieure ou égale à 50 points de base du ROCE sur une base annuelle ;
- un événement imprévisible de nature à bouleverser l'équilibre économique du contrat[72] ;

[71] Voir la recommandation n° 22 de l'avis n° 2026-030 du 9 avril 2026.
[72] Le projet de contrat précise qu'« *[e]n 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*

- une modification du périmètre régulé de la société ADP ;
- une évolution moyenne du taux d'inflation supérieure à 5 % sur une période consécutive de trois ans ;
- l'abandon d'un Grand Projet ou lorsque le Montant Ajusté dépasse de 40 % le montant prévisionnel de dépenses indiqué initialement.

341. Le projet de contrat prévoit la possibilité de résilier le CRE dans les cas suivants[73] :
    - un défaut d'accord amiable des parties sur les conditions de la révision ou, en l'absence d'avis favorable de l'Autorité, sur le projet de contrat révisé ;
    - pour les hypothèses de révision prévues au (i) à (iv) de l'article V.1.1[74] et lorsque 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 incombant à la société ADP ;
    - lors de la survenance d'un événement relevant de la force majeure, désignée comme « tout événement irrésistible, imprévisible et extérieur aux Parties, rendant impossible l'exécution de tout ou partie du contrat, temporairement ou définitivement » ;
    - d'un commun accord entre les parties ;
    - en cas de variation du coût de financement[75].

342. L'Autorité constate que certaines recommandations sur l'avant-projet de contrat ont été suivies d'effet.

343. Concernant les cas de révision, la révision pour changement de normes[76] est désormais limitée à un « changement de mesures législatives ou règlementaires en lien avec l'exploitation des infrastructures aéroportuaires, et en matière fiscale, entrainant une variation supérieure ou égale à 50 points de base du ROCE sur une base annuelle ». Par ailleurs, l'évolution notable du taux d'inflation constitue désormais un cas de révision et non de résiliation. Ce nouveau partage du risque avec les usagers est plus cohérent, les augmentations de charges n'étant, sur un marché concurrentiel, que partiellement répercutées dans les prix.

344. Concernant les cas de résiliation, les parties ont rendu la clause symétrique, augmenté significativement le seuil de déclenchement de la clause de résiliation en cas de hausse du coût de la dette, ce qui – combiné au fait qu'il s'agit d'un cas de résiliation et non de révision – la rapproche d'un cas de force majeure sans constituer un contournement du dernier alinéa de l'article L. 6325-2 du code des transports. Par ailleurs, l'introduction d'une résiliation à la double condition de la survenance d'un cas de révision prévu aux (i) à (iv) du V.1.1 du projet de contrat et lorsque 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 incombant à la société ADP n'appelle pas d'observations de l'Autorité.

345. Cela étant dit, le dispositif de révision et de résiliation anticipée prévu dans le projet de contrat appelle trois observations de l'Autorité.

---

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 ».

[73] Voir la section V.1.2 (ii) à V.4 du projet de contrat.

[74] Cas de révision liés au trafic, à un changement de mesures législatives ou réglementaires, à l'existence d'évènements imprévisibles de nature à bouleverser l'économie du contrat et de modification du périmètre régulé de la société ADP.

[75] Les stipulations de la section V.4 visent un cas de résiliation « *Lorsqu'il est constaté que la moyenne des rendements des obligations de l'État français (…) 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* ».

[76] Voir la section V.1 de l'avant-projet de contrat.

346. En premier lieu, l'Autorité rappelle que, pour les raisons explicitées dans son avis du 9 avril 2026 susvisé[77], le recours à la révision du contrat ou à sa résiliation anticipée devrait rester exceptionnel. Il en résulte, d'une part, que les parties devraient préférer une clause de révision générale limitée au cas de circonstances exceptionnelles entraînant un bouleversement de l'équilibre économique du CRE, et soumise à l'avis conforme de l'Autorité, plutôt qu'une juxtaposition de cas de révision et de résiliation anticipée. D'autre part, la résiliation anticipée devrait intervenir uniquement dans le cas où la poursuite de l'exécution du contrat dans ses termes initiaux ou révisés s'avérerait impossible.

347. En tout état de cause, l'Autorité souligne que, dans son avis conforme sur un projet de CRE, elle tient compte des cas de révision et de résiliation pour apprécier le risque supporté effectivement par l'exploitant et, partant, la juste rémunération des capitaux engagés. À cet égard, l'Autorité constate qu'à rebours de sa recommandation, le projet de CRE prévoit toujours la possibilité d'une résiliation d'un commun accord entre les parties sans aucune justification juridique ou économique tenant à l'impossibilité de poursuivre son exécution, ce qui vient significativement réduire le risque porté par l'exploitant. L'Autorité en a par conséquent tenu compte dans son appréciation du risque lors de l'évaluation du niveau de CMPC (voir la section 6.1).

348. En deuxième lieu, sur la procédure de révision et de résiliation, l'Autorité avait recommandé que tout projet de révision ou de résiliation soit soumis à son avis conforme dès lors qu'il est susceptible d'avoir une incidence sur l'équilibre économique et financier du CRE[78]. Cette recommandation, partiellement suivie d'effets, appelle plusieurs remarques de l'Autorité.

349. D'une part, sur la procédure de révision, en réponse à la recommandation de l'Autorité, la section V.1.2 du projet de contrat rappelle que l'Autorité doit être saisie pour avis conforme sur le projet de contrat révisé. En cas d'avis favorable de l'Autorité, les parties signent le projet de contrat révisé dans les meilleurs délais et, le cas échéant, de nouveaux tarifs entrent en vigueur. À l'inverse, si aucun accord n'est trouvé dans le délai de quatre mois prévu par le contrat ou en cas d'avis défavorable de l'Autorité, les parties « *peuvent d'un commun accord, résilier le contrat ou décider de poursuivre son exécution dans les conditions initialement prévues* »[79]. Cette stipulation soulève plusieurs difficultés. Tout d'abord, la possibilité de poursuivre en l'état l'exécution du contrat en cas d'avis défavorable de l'Autorité contraint cette dernière dans son office et amoindrit la portée de son avis conforme, en particulier dans les cas où la révision est en faveur des usagers. Ensuite, cette stipulation transforme chaque cas de révision en potentiel cas de résiliation, ce qui amoindrit significativement le risque supporté par l'exploitant. Enfin, la résiliation est activable par les deux parties alors que l'article R. 6325-39 du code des transports prévoit que seul le ministre peut demander la résiliation du contrat.

350. Dans ces conditions, et compte tenu du maintien de la clause de résiliation mentionnée au point 347 prise en compte dans l'analyse les risques, l'Autorité considère que la section V.1.2 du projet de contrat dont elle a été saisie doit être modifié avant sa signature afin de supprimer la possibilité pour les parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues lorsqu'elles ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé ou en l'absence d'avis conforme de l'Autorité, afin de préserver la portée de l'avis conforme de l'Autorité et de limiter le risque que l'exploitant ne retire une sur-rémunération du fait de l'absence de révision du CRE.

[77] Voir point 151.
[78] Voir la recommandation n° 23 de l'avis n° 2026-030 du 9 avril 2026.
[79] Voir V.1.2 (ii) du projet de contrat.

351. D'autre part, l'Autorité constate que le projet de contrat comporte désormais à l'article V.5.1 un mécanisme permettant de limiter le risque qu'une résiliation anticipée ne génère une sur-rémunération de l'exploitant au détriment des usagers en corrigeant les effets d'aubaine structurels pouvant résulter de la trajectoire de rémunération de l'exploitant sur la durée du contrat. Cette clause est de nature à limiter une partie des risques inhérents à une clause permettant, de façon large, de procéder à la résiliation du contrat. et ainsi de satisfaire partiellement la recommandation de l'Autorité.

352. En troisième lieu, l'Autorité relève que le maintien prolongé des tarifs après la résiliation anticipée du CRE est susceptible d'entraîner une sur-rémunération de l'exploitant, dès lors que les engagements contractuels en matière d'investissement et de qualité de service cessent de s'appliquer. Si le maintien transitoire des tarifs en vigueur est nécessaire pour assurer la continuité de la tarification dans l'attente de l'homologation de nouveaux tarifs, cette situation ne saurait se prolonger indéfiniment. Le projet de contrat prévoit à cet égard que la société ADP soumet une nouvelle proposition tarifaire dans un délai de douze mois suivant la résiliation, sans toutefois assortir cette obligation de pénalités contractuelles en cas de non-respect. Or, en l'absence de nouvelle proposition tarifaire, l'Autorité ne pourrait fixer elle-même les tarifs qu'une fois écoulé un délai de vingt-quatre mois depuis la dernière homologation[80], conformément au III de l'article L. 6327-2 du code des transports. Afin de prévenir le risque d'un maintien prolongé de tarifs devenus inadaptés, l'Autorité estime nécessaire que le contrat prévoie, avant sa signature, un mécanisme suffisamment dissuasif garantissant le respect du délai de douze mois.

N°	Réserve
C.	Supprimer à l'article V.1.2 du projet de contrat la possibilité pour les parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues lorsqu'elles ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé ou en l'absence d'avis conforme de l'Autorité.
D.	Prévoir, à l'article V.5 du projet de contrat, une pénalité contractuelle suffisamment dissuasive, proportionnée à l'avantage économique susceptible d'être retiré par la société ADP du non-respect du délai de douze mois prévu pour la présentation d'une nouvelle proposition tarifaire à la suite de la résiliation anticipée du CRE.

4.9. La clause de revoyure à quatre ans a été supprimée, conformément à la recommandation de l'Autorité

353. En application de l'article L. 6325-2 du code des transports, et comme développé aux points 19 à 22 du présent avis, une procédure de revoyure est prévue quatre années après le début du CRE si sa durée excède cinq années en raison des spécificités du projet industriel de l'exploitant d'aérodrome.

354. Les modalités de cette procédure ont été précisées par le décret du 5 août 2026 susvisé et l'Autorité a, dans des lignes directrices[81], précisé les conditions d'exercice de son office.

355. L'avant-projet de CRE comportait un article V.3 « *Décision de poursuivre prévue à l'alinéa 5 de l'article L. 6325-2 du code des transports* ». Cette clause a été supprimée à la suite de l'adoption du décret précité et de ses lignes directrices par l'Autorité, conformément à la recommandation n° 24 émise par l'Autorité dans son avis simple sur l'avant-projet de CRE.

[80] Voir le point III de l'article L. 6327-2 du code des transports.
[81] Décision du 10 septembre 2026 susvisée.

5. Les évolutions de la structure tarifaire sont significatives et devraient permettre un usage plus optimisé des infrastructures

5.1. L'évolution envisagée de la structure tarifaire devrait permettre un accroissement de la connectivité et du trafic à moyen terme

5.1.1. Le projet de CRE prévoit une augmentation du taux d'abattement de la redevance par passager en correspondance

356. La société ADP apporte une modification à sa structure tarifaire qui n'était pas initialement prévue dans l'avant-projet de contrat, en portant le taux d'abattement appliqué à la redevance par passager en correspondance à 60 %, contre le taux de 40 % initialement prévu dans l'avant-projet de contrat (et qui correspond au taux d'abattement actuellement en vigueur).

357. Deux motifs principaux ont été avancés en CoCoÉco par ADP. D'une part, une analyse fondée sur les différences d'usage, et, partant, les coûts, historiquement utilisée par la société ADP, permet d'établir un abattement d'environ 40 %. D'autre part, la forte sensibilité au prix du trafic en correspondance justifierait un abattement supplémentaire, dès lors qu'une baisse de redevance sur ce trafic ferait gagner davantage de passagers que la hausse correspondante sur le trafic origine-destination n'en ferait perdre. La société ADP estime que cette analyse permet de justifier « *la pertinence du supplément d'abattement jusqu'à 60 %* » par application de la formule tarifaire dite de « *Ramsey-Boiteux* ».

358. Plus généralement, la société ADP indique qu'un maintien du niveau actuel d'abattement de la redevance passager en correspondance serait préjudiciable à la compétitivité du hub de Paris-Charles de Gaulle du fait de la concurrence exercée par d'autres hubs d'Europe et du Moyen-Orient. En particulier, il pourrait également réduire indirectement le trafic global en fragilisant la connectivité de la plateforme parisienne, dès lors que le trafic en correspondance contribue à la viabilité économique de certaines lignes aériennes.

359. À titre liminaire, il résulte de l'article 10 de la directive 2009/12/CE susvisée que les tarifs des redevances aéroportuaires peuvent être différenciés « *en fonction de la qualité et du champ de ces services et de leurs coûts ou de toute autre justification objective et transparente* ». Les tarifs ne doivent toutefois pas entraîner de discrimination entre les usagers, proscrite par l'article 3 de cette même directive. Il s'ensuit que sous réserve d'une justification étayée et pertinente objectivant la différence de tarif, rien ne s'oppose, dans son principe, à ce qu'une différenciation tarifaire puisse être admise en faveur des passagers en correspondance en s'appuyant sur une plus grande sensibilité au prix. Pour satisfaire aux critères d'objectivité et de pertinence, et assurer le caractère non discriminatoire de la mesure, certaines conditions doivent néanmoins être vérifiées.

360. L'Autorité s'est attachée, lors de son instruction, à examiner les arguments apportés par la société ADP, ainsi qu'à analyser les fondements économiques permettant de justifier une approche complémentaire à celle fondée uniquement sur l'usage des infrastructures. En particulier, dans une logique de tarification de type Ramsey-Boiteux, une différenciation entre catégories de trafic peut être économiquement justifiée sous deux conditions : d'une part, chaque catégorie de trafic doit au moins couvrir les coûts qu'elle occasionne ; d'autre part, la répartition des coûts communs, c'est-à-dire des coûts restant après affectation des coûts propres, doit tenir compte de la sensibilité au prix des différentes catégories de trafic.

361. S'agissant de la première condition, chaque catégorie de trafic couvre effectivement les coûts qu'elle occasionne. L'Autorité a vérifié à cet effet que les redevances acquittées par chacune d'elles demeuraient supérieures à son coût marginal, entendu comme l'ensemble des coûts directement liés au traitement d'un passager supplémentaire ainsi que des coûts de capacité qu'il rend nécessaires. Cette approche conduit notamment à affecter au trafic en correspondance les investissements qui lui sont spécifiques, en particulier ceux liés au train de correspondance.

362. S'agissant de la seconde condition, la plus grande sensibilité au prix du trafic en correspondance apparaît suffisamment établie pour justifier que la répartition des coûts communs en tienne compte. Afin de prévenir tout risque de discrimination, les fondements de cette différenciation doivent toutefois être documentés. Plusieurs éléments convergents attestent à cet égard de la sensibilité particulière du trafic en correspondance :

- la concurrence entre hubs est réelle, avec 66 % des couples de villes desservis *via* Paris-Charles de Gaulle qui possèdent au moins une alternative *via* un autre hub[82] ;
- la substituabilité entre itinéraires est fondée, avec des arbitrages entre trajets *via* des hubs qui se font notamment sur le prix et les temps de correspondance[83] ;
- la littérature fournit des niveaux d'élasticités au prix du billet importants, avec des ordres de grandeur de - 4 à - 7[84].

363. Le risque de perte de trafic vis-à-vis de la concurrence est donc, pour le hub Paris-Charles de Gaulle, suffisamment établi pour justifier d'adopter une tarification différenciée visant à prendre en compte les enjeux de compétitivité. Ces éléments ne permettent toutefois pas, à eux seuls, d'en déterminer le niveau.

364. Deux analyses quantitatives complémentaires ont par ailleurs été menées pour éclairer la proposition de la société ADP.

365. En premier lieu, considérant que le niveau de différenciation se justifie en partie par la propension à payer des usagers finaux et le risque de perte de compétitivité du hub, l'Autorité a conduit, sur la base d'éléments fournis par la société ADP et de données publiques, une analyse comparative entre les principaux hubs européens et moyen-orientaux. Cette analyse a notamment porté sur le coût de touchée[85] des compagnies dans ces hubs.

366. Il ressort de l'étude, d'une part, que le coût de la redevance par passager en correspondance représente environ 50 % du coût de touchée pour Paris-Charles de Gaulle et, d'autre part, qu'à niveau d'abattement inchangé (soit 40 %), la plateforme parisienne se situe dans la fourchette haute des aéroports comparables. Toutes choses égales par ailleurs, un abattement porté à 60 % positionnerait le hub parisien dans le bas de fourchette, et le placerait au niveau d'aéroports comme Madrid ou Munich, mais en restant toujours moins compétitif que des plateformes comme Istanbul et Dubaï.

367. En second lieu, l'Autorité a estimé le taux d'abattement optimal en application de la formule de Ramsey-Boiteux. L'analyse aboutit à deux conclusions.

---

[82] Voir T. Grosche et R. Klophaus, « *Hubs at risk: Exposure of Europe's largest hubs to competition on transfer city pairs* ». L'étude, fondée sur les horaires de novembre 2012, porte sur les correspondances à deux vols comportant au moins un segment long-courrier et exclut le trafic intra-européen.

[83] Voir par exemple l'étude « *Analyzing global passenger flows based on choice modeling in the air transportation system* », Katrin Kölker, Klaus Lütjens et Volker Gollnick, *Journal of Air Transport Management*, volume 115, mars 2024, article 102530.

[84] Voir notamment l'étude OCDE/ITF, *Impacts of Expanding Airport Capacity on Competition and Connectivity* (2014), p. 23, qui met en avant des élasticités-prix du trafic en correspondance comprises entre - 4 et - 7 en moyenne sur certains hubs. Les études suivantes viennent confirmer des élasticités du même ordre pour le trafic en correspondance sur de grands hubs : Berry & Jia (2010), « *Tracing the Woes: An Empirical Analysis of the Airline Industry* » ; Ciliberto & Williams (2014), « *Does Multimarket Contact Facilitate Tacit Collusion?* » ; Ciliberto, Murry & Tamer (2021), « *Market Structure and Competition in Airline Markets* » ; Bontemps, Martini & Porta (2026), « *The Effects of LCC Subsidies on the Tourism Industry* ».

[85] Par coût de touchée, l'Autorité agrège dans ces calculs, l'ensemble des coûts relatifs aux services publics aéroportuaires, à la sûreté-sécurité ainsi qu'à la navigation aérienne.

368. Durant la première partie du CRE, l'abattement proposé par la société ADP apparaît raisonnable. En retenant des hypothèses crédibles, l'abattement optimal serait compris entre 55 % et 75 %.

369. Durant la seconde partie de CRE, il est plus difficile de conclure. En effet, le coût marginal du trafic en correspondance est amené à augmenter significativement avec la mise en service de certains investissements qui lui sont dédiés, en particulier le train de correspondance. Concrètement, les éléments à disposition de l'ART montrent que ce coût pourrait doubler si bien que le taux d'abattement de 60 % pourrait ne plus être acceptable à cet horizon.

370. Si l'Autorité considère que la proposition de la société ADP est acceptable sur la première partie du CRE, les évolutions attendues au cours du CRE dans la répartition des coûts entre passagers en correspondance et passagers origine-destination, ainsi que les éventuelles évolutions de leur sensibilité au prix, appellent à réexaminer le bien-fondé de ce niveau d'abattement en cours de CRE, afin de s'assurer du maintien de son caractère non discriminatoire.

371. Ainsi, elle devra réinterroger sa position à mi-parcours du CRE, au regard de ces mêmes critères et en fonction tant des évolutions des trafics que des évolutions des charges relatives aux investissements prévus pour s'assurer de l'absence de discrimination pour la période restante. À cette occasion, les parties devront fournir toutes les analyses nécessaires en vue d'éclairer la décision de l'Autorité (notamment les estimations de coûts et de sensibilité du prix au niveau des redevances et les évolutions d'usage relatives à la mise en service effective ou prochaine des nouveaux investissements dédiés à la correspondance).

372. Dans ces conditions, l'Autorité émet une réserve tenant à ce que le contrat prévoie que le niveau et les modalités de l'abattement pour les passagers en correspondance seront réexaminés dans le cadre de la procédure de revoyure et feront l'objet d'un avis conforme de l'Autorité.

373. Enfin, une telle modification de la structure tarifaire poursuit l'objectif d'un accroissement du trafic en correspondance. Cette hausse du nombre de passagers en correspondance bénéficiera en particulier au périmètre non régulé avec une augmentation des recettes commerciales.

374. Compte tenu de la hausse des redevances acquittées par les passagers origine-destination nécessaire, à recettes constantes, pour compenser le relèvement de l'abattement applicable aux passagers en correspondance (voir le point 26 du présent avis), l'Autorité estime qu'une partie des recettes commerciales supplémentaires générées par le développement du trafic en correspondance pourrait contribuer au financement de cette mesure et ainsi en réduire, au moins partiellement, l'impact sur les autres trafics et en améliorer l'acceptabilité. Elle recommande donc d'étudier, d'ici à la procédure de revoyure du CRE, l'effet de cet abattement sur les recettes du périmètre non régulé, qui bénéficiera également de ce développement du trafic, ainsi que les modalités d'une éventuelle contribution de ce dernier au financement de la mesure. L'Autorité précise que cette recommandation ne remet en cause ni la conformité du système d'allocation comptable aux principes qu'elle a définis ni son appréciation de l'équilibre économique du CRE, et que sa mise en œuvre relève de la libre appréciation de la société ADP.

N°	Réserve
E.	Prévoir dans le contrat qu'à l'occasion de la procédure de revoyure, les parties réexaminent, sur la base d'une analyse actualisée des coûts et de la sensibilité au prix des différentes catégories de trafic, le niveau et les modalités de l'abattement applicable aux passagers en correspondance, et transmettent à l'Autorité les éléments nécessaires à leur appréciation dans le cadre de son avis conforme sur la poursuite de l'exécution du contrat.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
7.	Afin d'améliorer l'acceptabilité de cette évolution tarifaire, étudier les effets du relèvement de l'abattement applicable aux passagers en correspondance sur les recettes du périmètre non régulé, ainsi que les modalités d'une éventuelle contribution de ce dernier au financement de la mesure, en vue d'en réduire l'impact sur les autres trafics	Société ADP	D'ici à la procédure de revoyure du CRE

5.1.2. La société ADP maintient une trajectoire de convergence du niveau de différenciation tarifaire entre faisceaux géographiques corrélée à leurs coûts respectifs

375. La société ADP propose, dans son projet de contrat, de figer la trajectoire d'évolution de l'écart tarifaire entre les différents faisceaux. Cette trajectoire vise à ramener l'écart tarifaire entre les faisceaux « Métropole/Schengen/UE hors Schengen et Royaume-Uni » et « Autres destinations internationales » à 2,2 à horizon 2029, contre 2,5 dans la grille tarifaire en vigueur.

376. Il convient par ailleurs de noter que la modulation « DROM-COM » visant à inciter au développement de ces liaisons aligne de fait ce faisceau sur le faisceau « Métropole/Schengen/UE hors Schengen et Royaume-Uni », limitant la différenciation tarifaire à seulement deux faisceaux.

377. Les éléments d'analyse fournis par la société ADP n'appellent pas de remarques si ce n'est qu'une mise à jour annuelle est attendue par l'Autorité. En effet, s'il apparaissait, en cours de CRE, que des écarts de coûts justifieraient une révision de la structure tarifaire, la fixation prévue dans le contrat ne pourrait plus être appliquée puisqu'elle créerait un risque de discrimination entre usagers.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon
8.	Mettre à jour les études de coûts par faisceau pour justifier le niveau de différenciation	Société ADP	À chaque homologation tarifaire

5.2. Les modifications apportées aux modulations satisfont les recommandations de l'Autorité, qui restera toutefois attentive à leur mise en place

378. L'Autorité avait émis trois recommandations s'agissant des modulations proposées dans l'avant-projet de contrat, visant à garantir leur conformité au droit en vigueur et s'assurer de leur efficacité au regard des objectifs fixés.

379. Ces recommandations concernaient notamment (i) les justifications nécessaires à l'introduction de modulation relatives aux émissions de NOx et de PM ainsi qu'à l'usage des carburants d'aviation durables (recommandation n° 28), (ii) le caractère limité des modulations environnementales (recommandation n° 27) et (iii) les critères d'éligibilité à la modulation remplissage.

380. Le projet de contrat présente des modifications par rapport à l'avant-projet de contrat, notamment la suppression des éléments de modulation visant à limiter les émissions polluantes des transporteurs et à favoriser l'achat de carburants d'aviation durables. Les dispositions des modulations visant à optimiser l'usage de l'infrastructure et contribuer à l'aménagement du territoire ainsi que celles relatives à la catégorie acoustique des aéronefs restent inchangées.

5.2.1. Les modifications apportées aux modulations visant à compenser les atteintes à l'environnement satisfont les recommandations de l'Autorité

381. D'une part, s'agissant des modulations visant à compenser ou réduire les effets sur l'environnement, l'Autorité constate en premier lieu que les modifications proposées suivent ses recommandations et sont de nature à assurer la conformité des dispositions avec le cadre légal et réglementaire. En effet, la suppression des modulations relatives aux émissions polluantes et aux carburants d'aviation durables initialement prévues est de nature à lever ses réserves quant à leur paramétrage et leurs effets. En conséquence, l'Autorité estime que sa recommandation n° 28, devenue sans objet, a été pleinement suivie.

382. D'autre part, la suppression des modulations précitées a pour conséquence de limiter l'amplitude maximale avec laquelle la redevance d'atterrissage peut être modulée, celle-ci ne découlant plus que des coefficients acoustiques prévus dans le projet de contrat. Ces coefficients acoustiques étant conformes aux dispositions légales et conduisant à une modulation effectivement limitée de la redevance d'atterrissage, l'Autorité considère que sa recommandation n° 27 a été suivie pleinement et que les conditions prévues par la société ADP pour moduler la redevance d'atterrissage dans le but d'atténuer ou compenser les atteintes à l'environnement sont conformes au cadre juridique en vigueur. L'Autorité demande toutefois à la société ADP de corriger une erreur matérielle, dans l'annexe 5 du projet de contrat, portant sur la valeur retenue pour le coefficient de nuit pour les aéronefs des groupes 1 et 2.

N°	Correction technique
II.	Corriger les valeurs des groupes 1 et 2 du coefficient de nuit dans le tableau « *Modulation acoustique* » de l'annexe 5 du projet de contrat du chiffre suivant : 2,25

5.2.2. Les éclaircissements fournis s'agissant des modulations visant à optimiser l'usage de l'infrastructure sont de nature à lever les réserves préalables de l'Autorité mais un contrôle annuel restera nécessaire

383. S'agissant de la modulation visant à optimiser l'usage de l'infrastructure, l'Autorité avait émis des réserves sur les conditions d'éligibilité au dispositif. Elle avait notamment relevé que le seuil de capacité de 145 sièges pouvait entraîner une différence de traitement injustifiée entre des transporteurs contribuant pourtant au même objectif d'optimisation.

384. Si les modalités de cette modulation demeurent inchangées, la société ADP a fourni des données complémentaires sur la répartition des aéronefs selon leur capacité et leur taux de remplissage moyen. Il en ressort que la proportion d'aéronefs de moins de 145 sièges transportant autant de passagers qu'un aéronef de 145 sièges présentant un taux de remplissage moyen est négligeable. Ces aéronefs contribuent donc très marginalement à l'objectif poursuivi. En outre, dans la mesure où la modulation repose sur le taux de remplissage moyen annuel de chaque compagnie, leur inclusion dans le dispositif, selon des modalités proportionnées à leur contribution, serait susceptible de réduire ce taux et, par conséquent, les avantages tarifaires dont bénéficient les compagnies concernées.

385. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère que les précisions apportées par la société ADP permettent de lever les réserves initialement exprimées quant au caractère potentiellement discriminatoire de la modulation. Elle restera néanmoins attentive, lors des homologations tarifaires annuelles, à ce que les conditions justifiant cette appréciation demeurent réunies pendant toute la durée du CRE.

386. L'Autorité relève par ailleurs que la complexité des conditions d'éligibilité et des modalités de calcul de cette modulation nuit à sa lisibilité et pourrait en limiter l'efficacité incitative. Le dispositif repose en effet sur un taux de remplissage calculé à partir de capacités de référence actualisées annuellement, puis agrégé à l'échelle de chaque compagnie aérienne. Une modulation directement fondée sur le nombre de passagers effectivement transportés par porte d'embarquement, indépendamment de la capacité théorique des aéronefs, pourrait offrir un signal tarifaire plus simple, plus transparent et mieux aligné sur l'objectif d'optimisation de l'utilisation des infrastructures.

5.3. Les évolutions apportées à la formule tarifaire nécessiteront un suivi de ses effets au cours du CRE

387. L'Autorité avait, dans son avis n° 2026-030 susvisé, émis quatre recommandations sur la formule tarifaire et son fonctionnement.

388. En premier lieu, l'Autorité avait recommandé à la société ADP de « *définir clairement les variables qui interviennent dans la constitution du [compte d'ajustement des tarifs (CAT)] et [de] distinguer notamment (i) le montant résultant de la somme des ajustements tarifaires et de l'éventuel solde résiduel non apuré des années précédentes (ii) du montant effectivement répercuté dans les tarifs sur une période tarifaire donnée, tenant compte des effets du plafonnement* » (recommandation n° 29).

389. Dans le projet de contrat, un facteur supplémentaire, nommé LissRESCAT, a été introduit dans la formule de détermination du compte d'ajustement. Il correspond, pour une période donnée, au montant de dotation structurelle liée au mécanisme de plafonnement des variations annuelles du coefficient A. Il est désormais distinct du facteur DotRESCAT pouvant être utilisé par la société ADP pour doter de manière complémentaire le compte d'ajustement des tarifs dans une logique de modération tarifaire.

390. Concernant la dotation complémentaire, l'Autorité avait relevé, dans son avis sur l'avant-projet de contrat, qu'elle relevait de la seule initiative de la société ADP et avait en conséquence souligné la nécessité – à défaut de la supprimer – d'un meilleur encadrement de ce dispositif, afin d'en garantir la transparence, la prévisibilité et la neutralité financière (recommandation n° 30).

391. Le projet de contrat maintient cette dotation mais apporte plusieurs garanties de nature à répondre en partie à ces préoccupations. Désormais, son activation est subordonnée à une majorité d'avis favorables exprimés par les membres des commissions consultatives économiques. En outre, la société ADP doit fournir aux usagers une justification économique de sa proposition afin d'éclairer leur vote. Ces garanties permettent de mieux encadrer l'exercice de cette faculté, tout en préservant une certaine souplesse dans les conditions d'utilisation du dispositif.

392. Dans ces conditions, l'Autorité considère que les dispositions du projet de contrat améliorent la lisibilité et l'encadrement du dispositif et constituent des garanties suffisantes pour assurer une utilisation transparente et maîtrisée de la dotation complémentaire.

393. En deuxième lieu, l'Autorité avait estimé que le calcul du coefficient d'ajustement A retenu par la société ADP dans son avant-projet de contrat, qui rapporte le solde du CAT aux recettes prévisionnelles de redevances, rendait le niveau de l'ajustement dépendant de la qualité des hypothèses retenues *ex ante*, et non uniquement des écarts économiques effectivement constatés. Elle avait donc recommandé à l'exploitant d'ouvrir une réflexion sur l'utilisation de recettes constatées, ou sur des modalités de correction des données prévisionnelles, afin de renforcer la neutralité, la robustesse et la lisibilité du mécanisme (recommandation n° 31).

394. L'Autorité relève que le projet de contrat ne fait pas évoluer la formule de calcul du coefficient A au motif de contraintes pratiques liées à l'utilisation de données constatées au moment de la fixation annuelle des tarifs.

395. En troisième lieu, l'Autorité avait relevé, dans son avis sur l'avant-projet de contrat, que le plafonnement de la variation du coefficient A créait un risque de non-apurement du solde résiduel du CAT après la fin du CRE. Elle avait recommandé, par conséquent, de prévoir explicitement le déplafonnement du coefficient A sur les deux périodes tarifaires post-contractuelles, y compris en cas de fin anticipée de celui-ci, afin de garantir l'extinction complète du CAT (recommandation n° 32).

396. L'Autorité relève que le projet de contrat a été complété afin de prévoir expressément que le plafond applicable à la variation annuelle du coefficient A ne s'applique pas au cours des deux périodes tarifaires suivant l'expiration ou la résiliation du contrat. Cette disposition permet de garantir l'apurement du solde résiduel du CAT au terme de ces deux périodes.

397. Dans ces conditions, l'Autorité considère que la modification apportée par la société ADP répond de manière satisfaisante à sa recommandation.

5.4. L'évolution des tarifs apparaît, de manière prévisionnelle, modérée malgré des fortes hausses les deux premières années du CRE

398. En application de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité se prononce sur « *[l]es conditions d'évolution des tarifs prévues par l'avant-projet de contrat, en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, que l'évolution moyenne proposée est modérée* ».

399. Dans sa décision du 31 décembre 2019, le Conseil d'État a précisé que la règle de la modération tarifaire « *a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs* »[86]. Ainsi, nonobstant les éléments apportés par la société ADP pour justifier le niveau de hausse des tarifs, l'Autorité apprécie la modération tarifaire dans sa globalité, du seul point de vue des usagers[87], en tenant compte des circonstances de chaque espèce dans lesquelles elle est amenée à se prononcer, sous le contrôle du juge. Parmi les éléments pris en compte, figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers.

400. Le projet de contrat prévoit un programme d'investissements important marqué par la mise en service de nouvelles infrastructures au service des usagers et dont les dépenses annuelles sont significativement plus élevées que lors des exercices précédents. Ces investissements conduiront à une amélioration tangible de la qualité de service sur les deux plateformes parisiennes. Par ailleurs, tant le programme d'investissement que la qualité de service font désormais l'objet d'incitations financières de l'exploitant visant à leur respect sur la durée du CRE.

401. Concernant le plafond d'évolution au contrat, dans son avis n° 2026-030 susvisé, l'Autorité constatait que :

- avant application des facteurs d'ajustement, la hausse tarifaire prévue par la société ADP s'élevait à près de 4,0 % par an en moyenne sur la période du CRE, sur la base d'hypothèses d'inflation conservatrices ;

[86] *CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.*
[87] Voir notamment les décisions de l'Autorité n° 2020-085 et n° 2021-010 et la décision du Conseil d'Etat n° 450025 du 28 décembre 2021, dont il ressort notamment que l'appréciation de la modération tarifaire s'effectue en tenant compte de l'intérêt des usagers, indépendamment des autres critères d'appréciation de la légalité des tarifs des redevances aéroportuaires.

- après ajustements, l'évolution moyenne des tarifs pouvait théoriquement atteindre 6 % par an, mais que le risque qu'un tel niveau soit atteint était faible ;
- des hausses tarifaires plus élevées sur les deux premières périodes tarifaires étaient prévues, afin d'accélérer la convergence du ROCE avec le niveau de CMPC.

402. En premier lieu, le recalibrage de la trajectoire tarifaire conduit à une légère diminution de la hausse moyenne annuelle des tarifs avant application des facteurs d'ajustement, qui s'établit désormais à 3,8 %, malgré la révision à la hausse des hypothèses d'inflation, désormais alignées sur les prévisions de référence.

403. L'Autorité relève que le plafond d'évolution tarifaire a été ramené de IPCH + 2,6 % à IPCH + 2,1 % par an en moyenne, malgré un effet de base défavorable résultant du gel des tarifs pour la période 2026-2027, consécutif aux deux refus d'homologation de l'Autorité et non anticipé dans l'avant-projet de contrat.

404. En deuxième lieu, les modifications apportées à la formule tarifaire depuis l'avant-projet de contrat ne modifient pas le niveau maximal d'évolution des tarifs après application des facteurs d'ajustement, lequel dépend à la fois du niveau tarifaire initial et du calibrage de ces facteurs :

- compte tenu du recalibrage de la trajectoire tarifaire, l'évolution des tarifs après ajustements ne dépasserait pas 6 % par an en moyenne sur la période du CRE ;
- le risque que ce niveau soit atteint après prise en compte du CAT reste faible. Il l'est d'autant plus que les facteurs d'ajustement ont été resserrés par rapport à l'avant-projet de contrat (voir les sections 4.3.2, 4.4.2 et 4.6.2).

405. En troisième lieu, l'Autorité prend acte de la nouvelle séquence de révision tarifaire, qui conserve des hausses plus élevées pour les deux premières années, hors inflation : 4,0 % en 2027 et 4,0 % en 2028 (contre 5,5 % et 3,0 %, respectivement, dans l'avant-projet de contrat). L'Autorité avait pourtant invité l'exploitant à retravailler sa proposition tarifaire pour lisser davantage les taux de ces hausses tarifaires sur la durée du CRE.

6. La proposition tarifaire assure l'égalité entre le niveau de ROCE moyen prévu et le niveau de CMPC, que l'Autorité valide, ainsi que la couverture des coûts

6.1. Le CMPC proposé pour le périmètre régulé, 5,8 %, est cohérent avec le partage des risques résultant du projet de contrat

406. En vertu de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité se prononce notamment, dans le cadre de ses avis sur les projets de CRE, sur « *le coût moyen pondéré du capital retenu par les parties au contrat* ».

6.1.1. La nouvelle fourchette de CMPC proposée par la société ADP est cohérente avec les recommandations méthodologiques de l'Autorité

407. Dans l'avant-projet de contrat, la société ADP avait retenu un taux de CMPC de 5,9 % après impôt correspondant à la borne supérieure de la fourchette qu'elle avait estimée[88]. Lors de l'examen de cet avant-projet, l'Autorité avait toutefois relevé que la méthodologie suivie par la société ADP pour déterminer cette fourchette n'était pas pleinement conforme aux lignes directrices relatives à l'évaluation du CMPC des périmètres régulés aéroportuaires, adoptées par la décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023.

408. Dans le cadre de l'élaboration du projet de contrat, la société ADP a procédé à une nouvelle estimation de la fourchette de CMPC. À la date de la saisine, celle-ci est comprise entre 5,3 % et 6,1 % après impôt. Cette nouvelle estimation prend en compte les observations formulées par l'Autorité et corrige les divergences relevées dans le cadre de l'examen de l'avant-projet de contrat.

409. Trois divergences méthodologiques avaient en effet été relevées dans l'avis relatif à l'avant-projet de contrat :

- (i) dans son calcul initial, la société ADP retenait, pour les deux bornes de la fourchette, une moyenne sur un an du rendement de l'OAT de maturité 10 ans. Dans son nouveau calcul, la société ADP applique désormais la méthodologie prévue par les lignes directrices, en retenant une moyenne sur cinq ans pour la borne inférieure et une moyenne sur un an pour la borne supérieure ;
- (ii) l'Autorité avait également relevé, dans sa première estimation, des incohérences dans les périodes d'observation retenues pour les principaux paramètres du calcul. La société ADP a corrigé ce point en veillant à assurer une cohérence temporelle entre les différents paramètres, conformément aux recommandations formulées par l'Autorité dans ses lignes directrices ;
- (iii) s'agissant de la taille de l'échantillon pour le calcul du bêta, la société ADP avait uniquement retenu, dans l'avant-projet, les sociétés ADP, Fraport, Aena et Flughafen Zürich comme sociétés comparables, alors que l'Autorité recommandait d'y inclure également l'aéroport de Bologne. Le nouveau calcul intègre désormais l'aéroport de Bologne au panel des sociétés comparables.

410. La nouvelle fourchette estimée par la société ADP est ainsi conforme aux recommandations méthodologiques formulées par l'Autorité dans ses lignes directrices.

411. Lors de l'examen de l'avant-projet de contrat, l'Autorité avait retenu une fourchette de CMPC comprise entre 4,6 % et 5,6 % après impôt. Conformément au point 63 de la décision n° 2023-052 précitée, le calcul du CMPC doit être actualisé à la date de saisine du projet de contrat, soit le 18 septembre 2026, afin de tenir compte des éventuelles évolutions significatives des données de marché susceptibles d'affecter l'analyse. La nouvelle fourchette obtenue s'établit entre 5,3 % et 6,1 % après impôt ; elle est identique à celle de l'exploitant. Cette actualisation intègre également les adaptations apportées aux lignes directrices mentionnées aux points 240 et 241 de l'avis sur l'avant-projet, relatives, respectivement, à la période de référence retenue pour le calcul des coefficients bêta et à la prise en compte du coût effectif de la dette de la société ADP.

[88] La fourchette publiée par la société ADP dans son document public de consultation était [5,7 % ; 5,9 %].

412. La nouvelle fourchette obtenue est ainsi à la fois plus élevée et plus resserrée que celle retenue lors de l'examen de l'avant-projet de contrat. Son déplacement vers le haut s'explique principalement par la hausse des taux d'intérêt intervenue depuis la précédente estimation, et plus particulièrement par l'augmentation du taux sans risque, mesuré par le rendement de l'OAT à dix ans[89]. Cette hausse se répercute également sur le coût de la dette et contribue ainsi à l'augmentation du CMPC. Celle-ci s'explique également, dans une moindre mesure, par la légère progression des coefficients bêta estimés à partir de l'échantillon de sociétés comparables.

413. Le point 17 des lignes directrices prévoit expressément « la possibilité de retenir des emprunts d'État d'un autre État européen si ceux-ci s'avéraient plus représentatifs d'un taux sans risque ». Or, les évolutions récentes du coût de financement de l'État français appellent une attention particulière, dans la mesure où elles sont susceptibles d'affecter la pertinence de l'OAT française comme référence du taux sans risque. La hausse du rendement de l'OAT française à dix ans, qui atteint fin septembre un niveau qui n'avait plus été observé depuis la crise financière de 2008, s'accompagne d'un élargissement de l'écart de rendement entre les obligations souveraines françaises et allemandes de même maturité. Cette évolution pourrait ainsi ne pas refléter uniquement la remontée générale des taux d'intérêt à long terme dans la zone euro, mais également une dégradation relative des conditions de financement de la dette française, susceptible de refléter une réévaluation du risque associé à celle-ci.

414. À date, l'Autorité a considéré que le maintien de la référence à l'OAT français restait justifié compte tenu de la prise en compte très partielle de la période d'apparition de ces divergences dans les calculs. Si ces évolutions devaient se prolonger, elles pourraient conduire l'Autorité à réexaminer ce choix pour la détermination du taux sans risque dans le calcul du CMPC. L'Autorité pourrait ainsi, le cas échéant, faire évoluer la référence retenue, conformément à ses lignes directrices et au regard des conditions de marché observées.

6.1.2. Le niveau de CMPC retenu par la société ADP est adapté au rééquilibrage du partage de risque entre l'exploitant et les usagers effectué depuis l'avant-projet de contrat

415. Sur cette base, la société ADP a retenu, pour le projet de contrat, un taux de CMPC de 5,8 % après impôt, légèrement au-dessus de la moyenne de la fourchette. Ce taux est légèrement inférieur au taux de 5,9 % retenu dans l'avant-projet de contrat. Dans son avis sur l'avant-projet de contrat, l'Autorité avait indiqué que, malgré certaines caractéristiques du projet de CRE susceptibles de justifier un positionnement du CMPC à proximité de la borne haute de la fourchette — notamment le montant élevé des investissements prévus et la durée de huit ans du contrat — un tel positionnement ne pouvait être envisagé qu'à la condition que le projet traduise effectivement un partage équilibré des risques entre l'exploitant et les usagers.

416. Dans le projet de contrat soumis à l'Autorité, la société ADP a apporté plusieurs modifications visant à rééquilibrer la répartition des risques entre les parties. Ces évolutions portent notamment sur :

- (i) une légère revalorisation de la trajectoire de trafic et la refonte du mécanisme d'ajustement TRAF associé ;
- (ii) la mise en place d'un mécanisme incitatif portant sur le coût des Grands Projets ;
- (iii) la limitation du facteur d'ajustement LEX (désormais ITN) aux seuls sujets fiscaux ;

[89] L'estimation réalisée dans le cadre de l'avant-projet de contrat avait été établie avant les événements récents au Moyen-Orient qui ont conduit à affecter défavorablement les conditions de marché. À cet égard, le rendement de l'OAT à dix ans s'élevait à 3,4 % à la date de la saisine de l'avant-projet de contrat (10 février 2026) contre un niveau situé à 4,57 % à la saisine du projet de contrat (18 septembre 2026).

- (iv) l'accentuation des risques assumés par la société ADP en matière de qualité de service ;
- (v) la conformité des règles d'allocation comptable aux principes énoncés par l'Autorité ;
- (vi) la révision des clauses de révision et résiliation.

417. Ces modifications traduisent une évolution du projet de contrat dans le sens des recommandations formulées par l'Autorité dans son avis sur l'avant-projet, sans toutefois permettre de considérer que celles-ci ont été pleinement prises en compte. Certaines stipulations demeurent en effet encore plus favorables à l'exploitant et ne permettent pas de positionner sa rémunération en haut de fourchette, notamment :
    - (i) le caractère insuffisamment incitatif des bonus liés à la qualité de service. L'exposition maximale de la société ADP reste en dessous des meilleurs standards européens. Par ailleurs, certains seuils de déclenchement de bonus restent aisément atteignables au regard des performance passées ;
    - (ii) les incitations au respect des coûts et délais, qui ne portent pas sur l'enveloppe globale des investissements et restent perfectibles. Par ailleurs, en cas de retard, la société ADP bénéficie d'une franchise d'un trimestre et ces actifs restent rémunérés au coût de la dette ;
    - (iii) le niveau de productivité des charges d'exploitation, qui reste prudent compte tenu de la période du CRE ;
    - (iv) le transfert d'une majorité du risque sur la fiscalité (taxes opérationnelles et impôt sur les sociétés) sur les usagers ;
    - (v) la diversité des clauses de révision et le maintien de la clause de résiliation par accord des parties.

418. Dans ce cadre, l'Autorité a évalué, sur la base de cette fourchette actualisée, le positionnement du CMPC proposé par la société ADP au regard (i) de l'analyse qualitative des risques prévue par les lignes directrices et (ii) des efforts réalisés par la société ADP en matière de partage des risques. Ainsi, sous condition de la levée de l'ensemble des réserves du présent avis, le niveau de CMPC de 5,8 % après impôt proposé – légèrement au-dessus de la moyenne de la fourchette actualisée – apparaît cohérent.

6.2. Le calcul du ROCE n'appelle pas de commentaires particuliers

419. Dans l'avis sur l'avant-projet de contrat, l'Autorité émettait deux recommandations ayant pour objet de fiabiliser le contrôle du calcul du ROCE prévisionnel par la société ADP : faire auditer le modèle financier utilisé pour construire les trajectoires prévisionnelles (recommandation n° 34) et présenter des études de sensibilité sur l'ensemble des principaux paramètres économiques et financiers (recommandation n° 35).

420. À ce titre, la société ADP a fourni à l'Autorité une attestation d'audit par un cabinet externe du modèle financier. Cette attestation conclut à la cohérence des calculs du modèle financier et à la conformité de ses hypothèses avec celles du projet de contrat, permettant de sécuriser les trajectoires financières. La société ADP a également fourni un jeu complet de sensibilités sur les principales hypothèses structurantes du plan d'affaires, qui avaient été présentées aux usagers en amont.

421. Sur cette base, la société ADP prévoit un niveau moyen de ROCE aux bornes du périmètre régulé sur la durée du CRE de 5,8 % après impôt sur les sociétés. Ce niveau est conforme au CMPC proposé par la société ADP et validé par l'Autorité et n'appelle donc pas d'autre commentaire au regard de l'application de l'article L. 6325-2 du code des transports.

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

422. En application de l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité se prononce sur les conditions d'évolution des tarifs des redevances prévues « *en vérifiant, de manière prévisionnelle sur la période couverte par le contrat, (…) que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus* ».

423. Dans son avis sur l'avant-projet de contrat, l'Autorité avait observé qu'en raison de la baisse progressive de la contribution des activités extra-aéronautiques au périmètre régulé sur la durée du CRE, le niveau de taux de couverture de la caisse aéronautique augmentait progressivement sur la durée du CRE pour se rapprocher de 100 % – sans toutefois atteindre ce seuil – mais que trois éléments constitutifs de la proposition tarifaire étaient susceptibles de remettre en cause l'estimation du taux de couverture présentée par l'exploitant :

- des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges déséquilibrées ;
- des prévisions de produits, de charges et d'investissement à revoir ;
- un niveau de CMPC inadéquat.

424. L'Autorité avait ainsi recommandé à la société ADP de garantir le respect de la condition légale sur le taux de couverture au stade du projet de contrat (recommandation n° 36).

425. Le taux de couverture résultant de la proposition tarifaire de la société ADP est donné pour chaque période tarifaire du CRE dans le tableau suivant.

Tableau 10 : Taux de couverture de la caisse aéronautique sur la période du CRE

Année	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Caisse aéro. hors PHMR	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*
Caisse aéro. dont PHMR	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*	*[90-100] %*

Source : société ADP

426. Le niveau de taux de couverture de la caisse aéronautique résultant de la proposition tarifaire de la société ADP augmente ainsi progressivement sur la durée du CRE, mais est néanmoins moins élevé (de 70 à 220 points de base selon les années) que dans l'avant-projet de contrat. Par ailleurs, les hypothèses et données sous-jacentes à ce calcul sont désormais mieux fiabilisées (voir les sections 1, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6 et 6.1), réduisant l'incertitude sur les écarts réels.

427. L'Autorité relève par ailleurs que, si le taux de couverture de certaines redevances dépasse ponctuellement 100 %[90], les compensations entre redevances demeurent limitées.

428. Dans ces conditions, l'Autorité considère que le produit global des redevances ne devrait pas excéder le coût des services rendus sur la période couverte par le contrat.

[90] En 2028, en 2030 puis en 2033 pour la redevance par passager, en 2034 pour la redevance de stationnement.

7. S'agissant de la redevance PHMR, le projet de CRE permet un gain de transparence et de prévisibilité

429. La redevance PHMR est une redevance autonome par rapport aux autres redevances aéroportuaires soumises au plafond tarifaire dans le cadre du projet de contrat. Elle a pour objet exclusif le financement des missions d'assistance aux PHMR exercées par l'exploitant de l'aéroport pour le compte des usagers, conformément à l'article 8 du règlement du 5 juillet 2006 susvisé.

430. L'avant-projet de CRE maintenait la redevance PHMR dans le cadre d'une homologation annuelle, tout en introduisant un compte de régularisation destiné à répercuter dans les tarifs les écarts entre les charges prévisionnelles et les charges effectivement constatées au titre des périodes tarifaires précédentes. Dans son avis du 9 avril 2026 susvisé, l'Autorité avait relevé l'incompatibilité entre, d'une part, le maintien de la redevance PHMR dans un cadre d'homologation annuelle et, d'autre part, l'existence d'un compte de régularisation permettant de compenser les effets des années passées.

431. L'intégration dans le projet de CRE d'une trajectoire tarifaire reposant sur un coût unitaire fixe sur la durée du contrat résout cette difficulté. En outre, le mécanisme envisagé par la société ADP permet de répondre aux préoccupations de l'Autorité en ce qui concerne l'évolution des coûts de la redevance. En effet, la trajectoire de coût unitaire intègre un objectif de productivité par plateforme – respectivement de 0,38 % pour Paris-Charles de Gaulle et de 0,82 % pour Paris-Orly –qui permet de contenir l'évolution du coût de la prestation. Concernant les autres coûts qui ne sont pas soumis à la contrainte de coût unitaire, la société ADP a transmis les hypothèses retenues pour leur dimensionnement sur la durée du CRE qui, bien qu'en croissance soutenue, n'appellent pas d'autres commentaires de l'Autorité.

432. Par ailleurs, l'Autorité avait relevé l'absence de présentation détaillée de l'ensemble des charges afférentes aux activités d'assistance PHMR. Elle avait ainsi recommandé à la société ADP d'isoler, dans le plan d'affaire prévisionnel, un compte de résultat détaillant l'ensemble des produits et charges relatifs à la PHMR dans un objectif de transparence vis-à-vis des usagers.

433. Sur ce point, l'Autorité souligne l'effort de transparence de la société ADP, tant dans les éléments présentés lors de la CoCoÉco du 7 septembre 2026, que dans son projet de contrat. En effet, l'annexe 8 du projet de contrat présente désormais un compte de résultat spécifique pour la PHMR aux bornes de la société sur toute la durée du contrat ; l'annexe 11 présente la trajectoire du nombre d'interventions d'assistance PHMR, les coûts non contraints ainsi que la projection de l'évolution tarifaire indicative de la PHMR, différenciés pour les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles de Gaulle sur toute la durée du contrat.

ANNEXE 3 – RÉCAPITULATIF DES RÉSERVES FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

L'avis conforme de l'Autorité est conditionné à la levée, dans le contrat final signé entre la société ADP et l'État, des réserves formulées ci-dessous. Les renvois dans la colonne « Section » font référence à l'annexe 2.

N°	Réserve	Section
A.	Au II.1.2 du contrat, ajouter à la liste des Grands Projets dont le Montant Ajusté est validé les opérations d'investissement suivantes : (i) la densification et l'extension du terminal 3 pour 391 M€ et (ii) les travaux relatifs à l'extension du LISA et du nouveau train de correspondance pour un montant total de 1 269 M€.	4.3.1
B.	Modifier les annexes 3 et 11 du projet de CRE afin de rehausser a minima les trajectoires fixées pour le taux de disponibilité des tapis de livraison bagages (indicateur A2), le taux de disponibilité des passerelles télescopiques (indicateur A3) et la conformité à l'arrivée de l'accueil des PHMR (indicateur A14) dans les conditions précisées à l'annexe 3 du présent avis.	4.7.2
C.	Supprimer, à l'article V.1.2 du projet de contrat, la possibilité ouverte aux parties de résilier ou de poursuivre l'exécution du CRE dans les conditions initialement prévues lorsqu'elles ne parviennent pas à un accord sur un projet de contrat révisé ou en l'absence d'avis conforme de l'Autorité.	4.8
D.	Prévoir, à l'article V.5 du projet de contrat, une pénalité contractuelle suffisamment dissuasive, proportionnée à l'avantage économique susceptible d'être retiré par la société ADP du non-respect du délai de douze mois prévu pour la présentation d'une nouvelle proposition tarifaire à la suite de la résiliation anticipée du CRE.	4.8
E.	Prévoir dans le contrat qu'à l'occasion de la procédure de revoyure, les parties réexaminent, sur la base d'une analyse actualisée des coûts et de la sensibilité au prix des différentes catégories de trafic, le niveau et les modalités de l'abattement applicable aux passagers en correspondance, et transmettent à l'Autorité les éléments nécessaires à leur appréciation dans le cadre de son avis conforme sur la poursuite de l'exécution du contrat.	5.1

Pour la réserve B, les modifications à apporter aux annexes 3 et 11 sont récapitulées dans les tableaux suivants.

Tableau 11 : Niveaux à retenir par les parties au contrat pour les objectifs fixés, les niveaux de franchises, et les niveaux minimums et maximums pour l'indicateur A2

Indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Maximum M	99,50 %	99,50 %	99,50 %	99,60 %	99,70 %	99,80 %	99,90 %	100,00 %
Franchise Fi	99,00 %	99,00 %	99,00 %	99,10 %	99,20 %	99,30 %	99,40 %	99,50 %
Objectif	98,50 %	98,50 %	98,50 %	98,60 %	98,70 %	98,80 %	98,90 %	99,00 %
Franchise fi	98,25 %	98,25 %	98,25 %	98,35 %	98,45 %	98,55 %	98,65 %	98,75 %
Minimum m	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,10 %	98,20 %	98,30 %	98,40 %	98,50 %

Source : société ADP et DGAC

Tableau 12 : Niveaux à retenir par les parties au contrat pour les objectifs fixés, les niveaux de franchises, et les niveaux minimums et maximums pour l'indicateur A3

Indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Maximum **M**	99,00 %	99,00 %	99,00 %	99,20 %	99,30 %	99,50 %	99,60 %	99,80 %
Franchise Fi	98,50 %	98,50 %	98,50 %	98,70 %	98,80 %	99,00 %	99,10 %	99,30 %
Objectif	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,20 %	98,30 %	98,50 %	98,60 %	98,80 %
Franchise fi	97,75 %	97,75 %	97,75 %	97,95 %	98,05 %	98,25 %	98,35 %	98,55 %
Minimum **m**	97,50 %	97,50 %	97,50 %	97,70 %	97,80 %	98,00 %	98,10 %	98,30 %

Source : société ADP et DGAC

Tableau 13 : Niveaux à retenir par les parties au contrat pour les objectifs fixés, les niveaux de franchises, et les niveaux minimums et maximums pour l'indicateur A14

Indicateur	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Maximum M	92,00 %	92,00 %	92,00 %	92,00 %	93,00 %	93,00 %	93,00 %	93,00 %
Franchise Fi	90,00 %	90,00 %	90,00 %	90,00 %	91,00 %	91,00 %	91,00 %	91,00 %
Objectif	89,00 %	89,00 %	89,00 %	89,00 %	90,00 %	90,00 %	90,00 %	90,00 %
Franchise fi	88,50 %	88,50 %	88,50 %	88,50 %	89,50 %	89,50 %	89,50 %	89,50 %
Minimum m	87,50 %	87,50 %	87,50 %	87,50 %	88,50 %	88,50 %	88,50 %	88,50 %

Source : société ADP et DGAC

ANNEXE 4 – RÉCAPITULATIF DES CORRECTIONS TECHNIQUES

Les corrections techniques formulées dans le corps de l'avis et dans l'annexe 2 sont récapitulées ci-dessous. Les renvois dans la colonne « Section » font référence à l'annexe 2.

N°	Correction technique	Section
I.	Corriger la ligne « *IP* » du deuxième tableau de l'annexe 2 du projet de contrat en tenant compte des chiffres présentés en annexe 4 de la présente décision.	4.2
II.	Corriger les valeurs des groupes 1 et 2 du coefficient de nuit dans le tableau « *Modulation acoustique* » de l'annexe 5 du projet de contrat du chiffre suivant : 2,25	5.2.1

Pour la correction technique I, les modifications à apporter à l'annexe 2 du projet de contrat sont récapitulées dans le tableau suivant.

Tableau 14 : Niveaux à retenir par les parties au contrat pour l'inflation prévisionnelle

Valeur (en %)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
IP (période tarifaire)	2,30	1,70	1,69	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	1,65	n/a

Source : société ADP

ANNEXE 5 – RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES DANS LE PRÉSENT AVIS

Les recommandations formulées dans le corps de l'avis et dans l'annexe 2 sont récapitulées ci-dessous. La mise en œuvre des recommandations formulées ci-dessous ne constitue pas une condition de l'avis conforme favorable rendu par l'Autorité. Les renvois dans la colonne « Section » font référence à l'annexe 2.

N°	Recommandation	Acteur	Horizon	Section
	Règles d'allocation des actifs, des produits et des charges			
1	Mettre en conformité avec le principe d'homogénéité les modalités de répartition des charges de frais généraux imputables aux activités financées par le tarif de sûreté et de sécurité	DGAC / Société ADP	D'ici la signature du CRE	3.2
2	Ajouter le document « *Projet CRE_Référentiel des règles d'allocation.xlsx* » à l'annexe 1 du contrat	DGAC / Société ADP	D'ici la signature du CRE	3.2
	Objectifs et incitations à la qualité de service			
3	Suivre de manière plus transparente les retards exclusivement imputables à l'exploitant	DGAC / Société ADP	D'ici la prochaine homologation tarifaire	4.7.1
4	Ventiler, par regroupement de terminaux, l'ensemble des indicateurs de qualité de service, y compris ceux de suivi	DGAC / Société ADP	D'ici la prochaine homologation tarifaire	4.7.1
5	Travailler, en concertation avec les usagers, à un indicateur de suivi du plan de maintenance	Société ADP / Usagers	D'ici la prochaine homologation tarifaire	4.7.1
6	Réaliser un retour d'expérience sur la pertinence et l'efficacité des mécanismes incitatifs mis en place	DGAC / Société ADP	À mi-CRE	4.7.2
	Structure tarifaire			
7	Afin d'améliorer l'acceptabilité de cette évolution tarifaire, étudier les effets du relèvement de l'abattement applicable aux passagers en correspondance sur les recettes du périmètre non régulé, ainsi que les modalités d'une éventuelle contribution de ce dernier au financement de la mesure, en vue d'en réduire l'impact sur les autres trafics	Société ADP	D'ici à la procédure de revoyure du CRE	5.1.1
8	Mettre à jour les études de coûts par faisceau pour justifier le niveau de différenciation	Société ADP	À chaque homologation tarifaire	5.1.2