



Dossier public de consultation
Contrat de Régulation Economique
CRE 3+ 2026-2030
du 7 mai 2025

sommaire

	Liminaire et préambule	p.3
	Synthèse de la proposition	p.5
01	Régulation économique	p.7
02	Trafic et capacité	p.11
03	Programme d'investissements	p. 24
04	Services aux clients	p.40
05	Proposition tarifaire	p.55
06	Coût moyen pondéré du capital	p.80
07	Performance économique	p.85
	Annexe 1 Bilan 2022-2024	p.99
	Annexe 2 Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges	p.124
	Annexe 3 Tarifs des redevances pour services publics aéroportuaires	p.136

- Préparation du contrat de régulation économique 2026-2030 qui a déjà fait l'objet
 - De six ateliers de travail entre les usagers et l'aéroport entre septembre 2024 et janvier 2025 sur les prévisions de trafic, le programme d'investissement, les services aux clients et l'allocation des produits, des actifs et des charges
 - D'une première CoCoEco le 5 décembre 2024 sur les prévisions de trafic, le programme d'investissement, les services aux clients et l'allocation des produits, des actifs et des charges ainsi que sur l'évaluation du CMPC
 - D'une visite de l'aérogare par les usagers le 8 janvier 2025
 - D'une deuxième CoCoEco le 4 mars 2025 sur les éléments complémentaires à la première CoCoEco relatifs aux services clients, à la proposition tarifaire, à la performance économique ainsi qu'à l'allocation des produits, des actifs et des charges
- Publication des décrets n°2025-377 et n°2025-378 du 25 avril 2025 relatifs aux redevances aéroportuaires
- Présent dossier public de consultation du 7 mai 2025 relatif au contrat de régulation économique sur la période 2026-2030 comprenant un avant-projet de contrat

Préambule

- Des changements de comportement des voyageurs dans leurs déplacements qui affectent le transport aérien domestique qui doit se restructurer
- De bonnes perspectives de développement de trafic vers les destinations européennes et à l'international
- Dans un contexte de concurrence exacerbée entre les aéroports européens, des prévisions de croissance modérée pour les prochaines années sur la plateforme toulousaine qui ne retrouve pas son niveau de trafic d'avant crise covid
- Une évolution du cadre de régulation qui ouvre le passage à la caisse aménagée sous condition de conclure un contrat de régulation économique
- D'où aujourd'hui le lancement du processus d'élaboration d'un contrat de régulation économique sur la période 2026-2030, le 3ème pour Aéroport Toulouse-Blagnac, dénommé CRE3+
- Deux orientations clairement affichées dans le CRE3+ :
 - Un programme d'investissements dirigé vers le renouvellement des installations pour être plus performant et rendre le service attendu par les usagers ainsi que des opérations capacitaires sur la décarbonation notamment
 - Des services qui facilitent le parcours des passagers, leur offrent du confort et des commerces variés en aérogare pour une expérience client positive
- Avec comme objectif central du CRE3+ de renforcer la compétitivité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, une proposition tarifaire attractive qui :
 - Donne un signal prix au marché dès la première année du contrat
 - Doit permettre de trouver un point d'équilibre satisfaisant entre compagnies aériennes et aéroport

Synthèse de la proposition

- Une proposition attractive
 - En cohérence avec le nouveau cadre de régulation économique aéroportuaire
 - Comme point d'équilibre satisfaisant entre les compagnies aériennes et les aéroports
 - Un signal prix donné au marché par la forte baisse des tarifs des redevances dès la première année du contrat
- Caisse aménagée
 - Mise en œuvre d'un contrat de régulation économique comme condition du passage en caisse aménagée
 - Limitation du périmètre régulé aux services publics aéroportuares
 - Contribution des profits des activités extra-aéronautiques au périmètre régulé jusqu'à 30 % des coûts des services publics aéroportuares puis à hauteur de 50 % des profits résiduels
- Les chiffres clés
 - Trafic
Prévisions de trafic 2026-2030 : croissance de 2,1 % par an en moyenne sur la période, avec un développement soutenu de 3,4 % par an sur l'Europe et l'international et une stabilité sur le marché national
 - Programme d'investissement
Programme d'investissement du périmètre régulé 2026-2030 de 123 M€, essentiellement de renouvellement pour 95,9 M€ complété de quelques augmentations capacitaires pour 27,1 M€
 - Tarifs des redevances
Baisse du taux plafond des tarifs de 7% en 2026 et de IPCH* - 1,25 % par an sur la durée résiduelle du contrat * *Indice des Prix à la Consommation Harmonisé*
 - Performance économique
Rémunération du capital (ROCE) du périmètre régulé de 5,2 % en moyenne sur la période 2026-2030 sous l'estimation du coût moyen pondéré du capital (CMPC) de 5,5%
Ecart de ROCE de 0,3% qui correspond au reversement dans les tarifs de 50% de l'écart de résultat opérationnel correspondant à l'absence d'homologation des tarifs en 2025

Synthèse de la proposition

- Trafic
 - Reprise post Covid en deçà des aéroports comparables compte-tenu du poids des trafics affaires et domestique
 - Marché national en retrait avec les changements de comportement des passagers et les restructurations engagées par les transporteurs
 - Des perspectives de développement sur l'Europe par les acteurs low-cost et à l'international avec de nouveaux modules avions
- Programme d'investissements dirigé vers le renouvellement des installations
 - Renouvellement des installations pour être plus performant et rendre le service attendu par les usagers, pour se conformer à l'évolution de la réglementation et pour réhabiliter des actifs historiques
 - Quelques opérations capacitaires aéroportuaires orientées vers la performance, la flexibilité et la décarbonation
- Services aux clients
 - Facilitation du parcours passager et confort en aérogare pour une expérience client positive
 - Offre commerciale plus large et diversifiée
- Proposition tarifaire
 - Baisse des tarifs des redevances de 5 % en termes réels sur la durée du contrat pour renforcer la compétitivité de la plateforme
 - Introduction de redevances accessoires à la redevance de stationnement pour les nouveaux services d'alimentation électrique des postes au large et d'alimentation en air climatisé
 - Modulation tarifaire pour le développement du trafic plus attractive pour stimuler la croissance

1 Régulation économique

- 1.1. Principes de la régulation économique aéroportuaire
- 1.2. Définition de la caisse aménagée
- 1.3. Schéma de la caisse aménagée
- 1.4. Objet et durée du contrat de régulation économique

1 Régulation économique

1.1. Principes de la régulation économique aéroportuaire

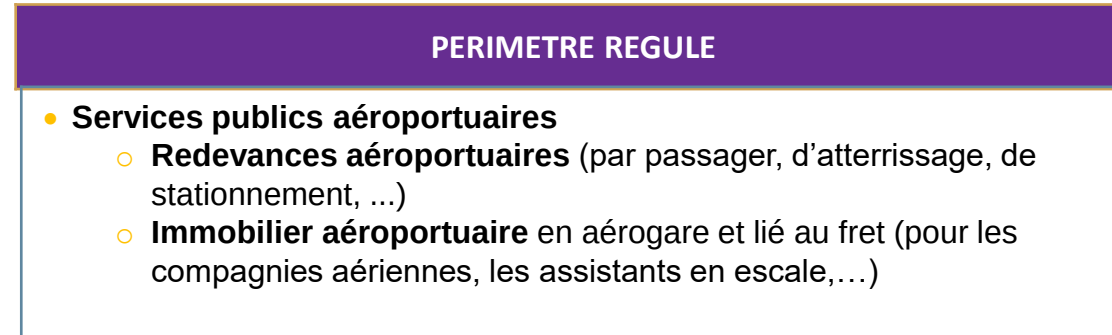
- Perception de redevances pour les services publics aéroportuaires rendus par l'exploitant de l'aérodrome
- Produit global des redevances aéroportuaire
 - Qui tient compte de la rémunération des capitaux investis (ROCE) sur le périmètre régulé, appréciée au regard de l'estimation du coût moyen pondéré du capital (CMPC)
 - Qui ne peut excéder le coût des services rendus sur l'aérodrome

1.2. Définition de la caisse aménagée

- Caisse aménagée sous condition de conclusion d'un contrat de régulation économique
- Périmètre régulé, rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé et contribution des profits des activités extra-aéronautiques au périmètre régulé définis par l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes
- Périmètre régulé
 - Limitation du périmètre régulé aux services publics aéroportuaires
- Rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé (ROCE)
 - Rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé déterminée de manière prospective à partir du plan d'affaires et mesurée par le rapport entre le résultat opérationnel après impôts sur les sociétés et la base d'actifs régulés
- Contribution des profits des activités extra-aéronautiques au périmètre régulé
 - Contribution des profits, après juste rémunération des capitaux investis, des activités extra-aéronautiques au périmètre régulé, jusqu'à 30 % des coûts des services publics aéroportuaires puis à hauteur de 50 % des profits résiduels
 - Modalités de calcul et d'exclusion d'activités de la contribution prévues dans l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024

1 Régulation économique

1.3. Schéma de la caisse aménagée



Contribution des profits des activités extra-aéronautiques

- *Jusqu'à 30% des coûts des services publics aéroportuaires*
- *Puis de 50% des profits résiduels*



1 Régulation économique

1.4. Objet et durée du contrat de régulation économique

- Objet du contrat
 - Contrat prévu par l'article L 6325-2 du code des transports conclu entre l'Etat, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, et l'exploitant d'aérodrome, la société Aéroport Toulouse-Blagnac
 - Contrat pluriannuel d'une durée maximale de cinq ans qui détermine
 - Le programme d'investissements
 - Les objectifs de qualité des services rendus
 - Les conditions d'évolution des tarifs des redevances pour les services publics aéroportuaires
- Durée du contrat
 - Contrat d'une durée de 5 ans
 - Compte-tenu des délais d'élaboration du contrat, début du contrat prévu le 1^{er} janvier 2026 pour une fin au 31 décembre 2030

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.1. Méthodologie

2.1.2 Trafic passagers global 2019-2030

2.1.3 Trafic passagers par destination 2024-2030

2.1.4 Trafic passagers par type de compagnies 2024-2030

2.1.5 Mouvements d'avions totaux 2019-2030

2.1.6 Mouvements d'avions par nature de vol 2024-2030

2.1.7 EIAE

2.2 Evolution des capacités aéroportuaires

2.2.1 Capacité en aérogare 2025-2030

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.1 Méthodologie

- **Passagers**

- Prévisions de trafic basées sur le croisement de trois sources de données
 - Les programmes envisagés par les compagnies aériennes et leurs perspectives d'évolution à 5 ans sur la plateforme toulousaine
 - L'étude stratégique aéronautique du conseil PMP avec les prévisions de trafic associées
 - Les études de tendances des organismes professionnels (IATA, Eurocontrol...)
- Faits marquants sur le trafic pour la période 2025-2026
 - Des réductions fortes de l'offre sur Orly suite à la reprise de la ligne opérée par Air France par Transavia en saison IATA été 2026 et la mise en place d'une nouvelle offre sur CDG
 - La fermeture de la base d'easyJet à la saison IATA été 2025
 - Des ajustements à la baisse de l'offre des legacies sur les hubs en fonction des capacités avions disponibles et de la demande
 - Une dynamique de l'offre sur des compagnies low-cost comme Ryanair et Volotea
 - L'effet sur la demande de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) estimée à une perte de 1,5% trafic passagers à partir d'avril 2025
- Etude du conseil PMP qui analyse les nouveaux comportements post covid
 - Plus de visio-conférences et moins de déplacements professionnels
 - Plus de conscience écologique
 - Plus de concurrence du train
- ... et atteste des grandes orientations de trafic
 - La forte régression sur le faisceau national, la perte d'un million de passagers sur le radial entre 2019 et 2023 à l'appui
 - Une tendance haussière sur l'Europe Schengen cohérente avec les études du marché et le plan de déploiement des compagnies low-cost
 - Un développement progressif à l'international grâce à la mise en exploitation des nouveaux modules monocouloirs long range

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

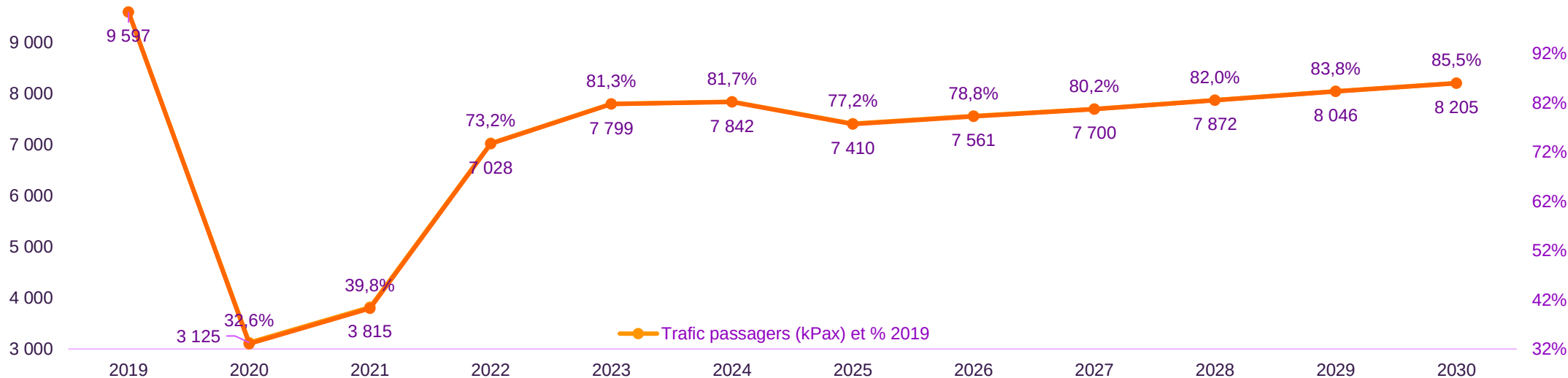
2.1.1 Méthodologie

- **Mouvements**
 - Mixtes : résultante des plans de développement simulés par compagnie
 - Constructeurs :
 - prise en compte des contraintes actuelles sur la supply chain et de motorisation
 - tendances issues des échanges trimestriels avec Airbus / ATI / ATR
 - Fret et poste
 - Fret express : projection selon la trajectoire « naturelle » pré covid sur la base du trafic 2024
 - Fret cargo : activité corrélée à l'activité constructeur Airbus
- **Evènements récents non pris en compte dans les prévisions de trafic**
 - EIAE (Etude d'impact selon l'approche équilibrée)

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.2 Trafic passagers global 2019-2030



2026-2030 pas de recouvrement du trafic 2019 sur la période

- 2025, forte décroissance liée à la fermeture de la base easyJet caractérisée par une forte baisse de l'offre 33% à partir d'avril 2025, aux ajustements de l'offre d'Air France et à l'effet de la TSBA, 77,2% du trafic 2019
- De 2026 à 2029, croissance régulière pour atteindre 83,8% du trafic 2019
- 2030, trafic pré-Covid non rattrapé en fin de période avec 85,5% du trafic 2019

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.3 Trafic passagers par destination 2024-2030

Kpax	2019	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM 2026 / 2030
National	4 855	3 139	2 927	2 905	2 903	2 903	2 904	2 905	-0,2%
National - Paris	3 217	2 063	1 956	1 953	1 953	1 953	1 953	1 953	0,0%
National - autres	1 638	1 076	972	952	949	950	951	952	-0,4%
Espace Schengen	3 060	2 821	2 696	2 798	2 934	3 053	3 192	3 338	4,4%
Autres pays d'Europe	1 047	752	732	782	763	777	782	790	1,5%
International	635	1 130	1 054	1 076	1 101	1 140	1 167	1 172	2,1%
Total	9 597	7 842	7 410	7 561	7 700	7 872	8 046	8 205	2,1%
% trafic 2019		81,7%	77,2%	78,8%	80,2%	82,0%	83,8%	85,5%	
croissance annuelle		0,5%	-5,5%	2,0%	1,8%	2,2%	2,2%	2,0%	

Sur 2026-2030, croissance moyenne annuelle globale de 2,1%, avec un fort développement sur l'Europe et l'International de 3,4% et une stabilité du national

- 2025, baisse de 5,5% liée à la réduction de l'offre d'easyJet sur le transversal et l'Europe, à l'ajustement de l'offre anticipé par Air France entre Orly et CDG et à l'effet de la TSBA
- 2026, croissance de 2% portée par le développement du low-cost, trafic radial stable avec un changement de l'offre sur Orly entre Transavia et Air France, 78,8% du trafic 2019
- De 2027 à 2029, développement de l'Europe Schengen associé au renforcement de l'international
- En 2030, national à 35% du trafic total au profit de l'Europe à plus de 50% et de l'international à 14%

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.3 Trafic passagers par destination 2024-2030

Kpax	2019	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM 2026 / 2030
CDG	999	787	845	907	922	922	922	922	1,8%
AFR	830	786	845	907	922	922	922	922	
EZY	169	0	0	0	0	0	0	0	
Charter	0	1	0	0	0	0	0	0	
ORY	2 218	1 276	1 110	1 046	1 031	1 031	1 031	1 031	-1,5%
AFR	1 622	855	663	159	0	0	0	0	
TVF	0	0	0	434	578	578	578	578	
EZY	595	419	446	452	452	452	452	452	
Charter	1	2	1	1	1	1	1	1	
National -Paris	3 217	2 063	1 955	1 953	1 953	1 953	1 953	1 953	0,0%
% trafic 2019		64,1%	60,8%	60,7%	60,7%	60,7%	60,7%	60,7%	
<i>croissance annuelle</i>		<i>-6,7%</i>	<i>-5,2%</i>	<i>-0,1%</i>	<i>0,0%</i>	<i>0,0%</i>	<i>0,0%</i>	<i>0,0%</i>	

Restructuration de l'offre du groupe Air France sur Paris en tenant compte de l'effet de la TSBA et stabilisation du trafic sur la période 2026-2030

- 2025, ajustement de l'offre anticipée par Air France entre CDG et Orly
- 2026, arrêt de la Navette Air France sur Orly à la saison IATA été 2026, trafic repris à près de 90% par Transavia et renforcement des offres Air France sur CDG et easyJet sur Orly
- De 2027 à 2030, trafic stable
- 2030, trafic radial qui a perdu près de 40% du volume de 2019 (24% de part de marchés en 2030 vs 33% en 2019)

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.4 Trafic passagers par type de compagnies 2024-2030

Kpax	2019	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM 2026 / 2030
Lowcost	4 179	3 872	3 686	4 234	4 512	4 635	4 787	4 897	5,8%
Legacy	5 338	3 901	3 654	3 258	3 119	3 169	3 190	3 239	-2,4%
Charter	80	69	69	69	69	69	69	69	-0,1%
Total général	9 597	7 842	7 410	7 561	7 700	7 872	8 046	8 205	2,1%
% trafic 2019		81,7%	77,2%	78,8%	80,2%	82,0%	83,8%	85,5%	
croissance annuelle		0,6%	-5,5%	2,0%	1,8%	2,2%	2,2%	2,0%	

2026-2030, développement du trafic low-cost et contraction du trafic legacy

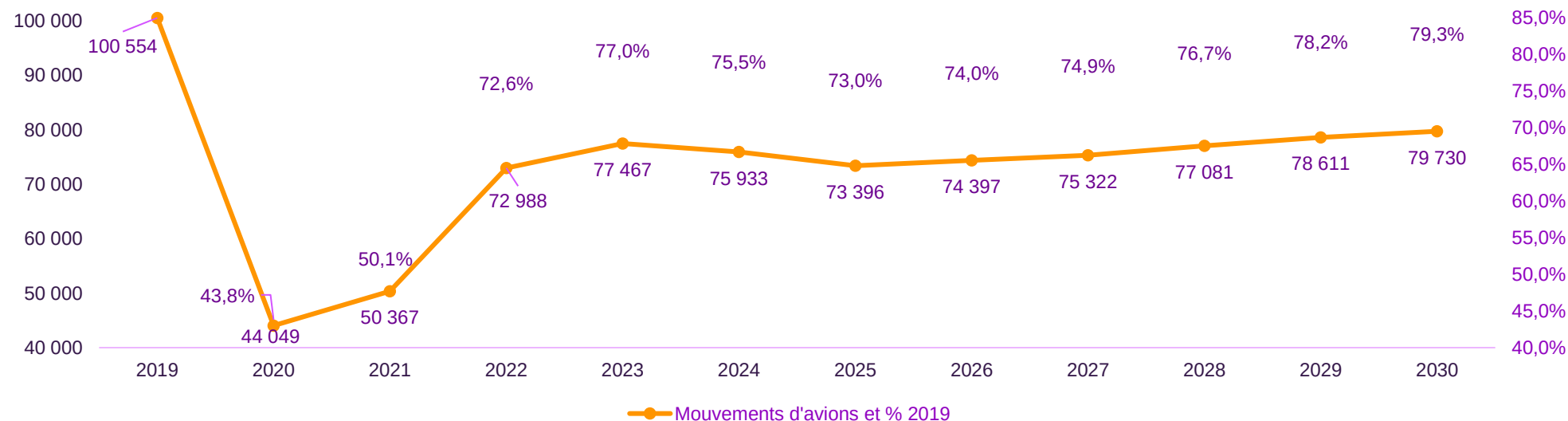
- 2025, baisse de l'offre low-cost avec la fermeture de la base d'easyJet à la saison IATA été 2025 et réduction de l'offre Air France sur le radial
- 2026, transfert de trafic legacy vers le trafic low-cost avec la reprise par Transavia du trafic Air France sur Orly
- De 2027 à 2029, croissance portée par le développement du low-cost
- 2030, trafic legacy à 39% du trafic total (56% en 2019) et trafic low-cost à 60% (43% en 2019)



2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.5 Mouvements d'avions totaux 2019-2030



2026-2030, mouvements d'avions en fin de période à 79,3% du trafic de référence 2019 liés à l'évolution de l'offre avec passagers

- Décroissance 2025 liée à la baisse des mouvements commerciaux avec passagers
- Taux de croissance annuel moyen des mouvements de 1,7% de 2026 à 2030
- Hausse de l'emport moyen de 118 passagers en 2019 à 124 passagers en 2030

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.6 Mouvements d'avions par nature de vol 2024-2030

	2019	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM 2026 / 2030
Commerciaux / Passagers	82 114	63 668	61 131	61 870	62 632	64 142	65 383	66 187	1,6%
Commerciaux / Fret et poste	5 617	2 910	2 910	3 038	3 068	3 111	3 154	3 204	1,9%
Constructeurs	6 836	4 264	4 264	4 285	4 330	4 444	4 560	4 703	2,0%
Non commerciaux	5 987	5 091	5 091	5 204	5 292	5 384	5 514	5 636	2,1%
Total	100 554	75 933	73 396	74 397	75 322	77 081	78 611	79 730	1,7%
% mvts 2019		75,5%	73,0%	74,0%	74,9%	76,7%	78,2%	79,3%	
<i>croissance annuelle</i>		<i>-1,4%</i>	<i>-2,0%</i>	<i>-3,3%</i>	<i>1,4%</i>	<i>1,2%</i>	<i>2,3%</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,4%</i>

2026-2030, croissance annuelle moyenne de 1,7%

- 2025, baisse de 3,3% induite par les adaptations majeures de l'offre des vols commerciaux/passagers d'easyJet et d'Air France
- 2026, reprise de croissance de 1,4% liée au développement de l'offre low-cost
- 2027-2029, croissance annuelle moyenne de 1,9% sur la période
- 2030, consolidation de la croissance à 1,4% pour l'ensemble des activités de la plateforme
- 2026-2030, mouvements commerciaux avec passagers, croissance moyenne de 1,6% en relation avec l'évolution des stratégies des compagnies
- 2026-2030, mouvements constructeurs, croissance moyenne de 2,0% avec une reprise d'activité contrainte par la supply chain

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.7 EIAE

2.1.7.1 Démarche EIAE

- Lancement de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE) pour l'aéroport de Toulouse Blagnac en septembre 2023
 - Etude menée sous l'autorité de l'Etat (préfecture) par le cabinet CGX sur une période de 12 mois
 - Objectif de l'étude
 - Évaluer si des restrictions d'exploitation, au sens du règlement européen Règlement (UE) n° 598/2014, sont nécessaires pour atteindre l'objectif de réduction des nuisances sonores fixé préalablement dans le PPBE pour répondre à un problème de bruit identifié sur la période 22h-6h00
 - Et si les restrictions envisagées sont proportionnées aux conséquences économiques et sociales qui en découleront.
- Restitution des résultats de l'EIAE par le préfet de Haute Garonne le 27 septembre 2024
 - Parmi 4 scénarios étudiés, préconisation du scénario 2 dit « sécurisé » avec les restrictions suivantes
 - Interdiction des aéronefs de chapitre 3 et 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 13 EPNdB entre 22h00 et 06h00
 - Interdiction des départs programmés entre 23h00 et 06h00
 - Interdiction des départs réalisés entre 00h00 et 06h00
 - Interdiction des arrivées programmées entre 23h30 et 06h00
 - Mise en place d'un quota par compagnie pour les arrivées d'avions basés ou en night-stop basculant après minuit, dans la limite de 400 par an
- Calendrier prévisionnel
 - Rédaction du projet d'arrêt par la DGAC en cours
 - Avis de la Commission Consultative de l'Environnement (date à définir)
 - Consultation publique sur le projet d'arrêté (3 mois)
 - Avis de l'ACNUSA (2 mois)
 - Publication de l'arrêté ministériel de restriction avec une date d'entrée en vigueur différée de 6 mois (délai de prévenance)
- Mise en œuvre de l'arrêté : au plus tôt à partir de la saison IATA été 2026

2 Trafic et capacité

2.1 Prévisions de trafic

2.1.7 EIAE

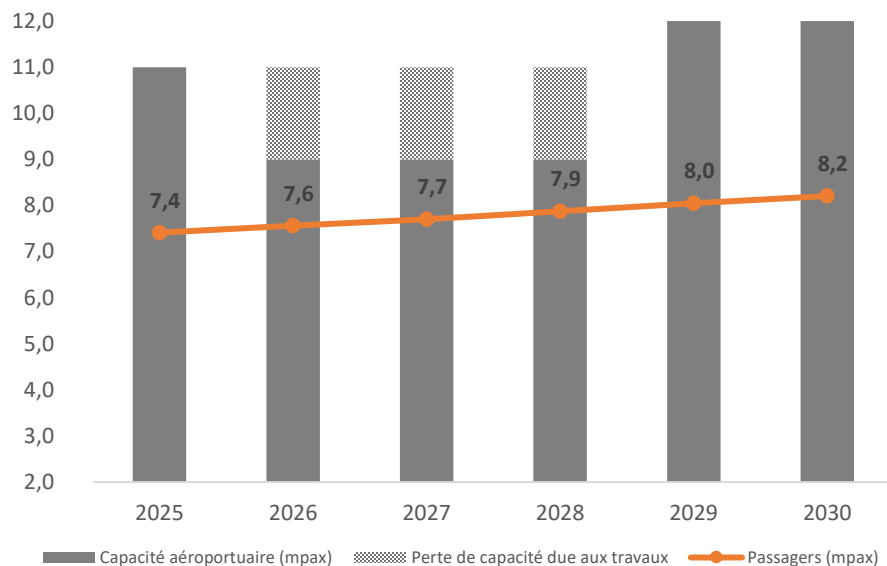
2.1.7.2 Premières analyses du scénario 2 dit « sécurisé »

- Le système de quota sur les arrivées basculantes pour les vols night-stop entrainerait :
 - Une déconnexion du système avec la réalité économique d'un écosystème aéronautique beaucoup plus mouvant qu'avant Covid : la méthode de calcul des quotas par compagnie ignorerait la forte évolutivité actuelle des programmes des compagnies d'une saison à l'autre.
 - Mécaniquement une sous-utilisation du quota par la non-transférabilité inter compagnies (sauf intra groupe) et l'assiette de calcul.
 - Un quota largement supérieur aux besoins de certaines compagnies, alors que d'autres aurait un quota trop faible pour assurer le retour de leurs avions.
- Les compagnies les plus touchées portent la croissance du trafic sur la durée du CRE et participent à la connexion de l'aéroport aux grands hubs européens.
- Au-delà des impacts sur les vols en night-stop, le scénario 2 « sécurisé » fait peser un risque excessif sur les vols en rotation qui représentent plus des 2/3 des vols à risque sur la période pour certaines compagnies.
- Certaines compagnies ont déjà alerté sur l'impact de ces restrictions sur la viabilité de leurs opérations à Toulouse. Ces compagnies pourraient être contraintes à réallouer leurs avions, les équipages et les lignes sur d'autres aéroports.
- La place laissée par ces compagnies ne pourrait être complètement reprise par les autres compagnies, celles-ci manquant d'avions pour se positionner sur de nouvelles lignes, en supposant qu'elles acceptent les contraintes de quotas.
- Le risque lié aux contraintes imposées par ce scénario peut altérer fortement la trajectoire de croissance du trafic ATB.
- L'arrêté de restriction est en cours d'instruction par la DGAC et sera soumis à la signature des Ministres de la Transition Ecologique et des

2 Trafic et capacité

2.2 Evolution des capacités aéroportuaires

2.2.1 Capacité en aérogare 2025-2030



- 2025, aménagement des postes avions du hall C pour améliorer la flexibilité d'exploitation et la sécurité aéronautique
- 2026, aménagement de 2 postes avions hybrides passerelles WIWO du hall B
- 2027, intégration d'EDS cabines (CB) à l'IFPBC pour améliorer la qualité de service et la performance
- 2028, remplacement de l'IFBS des halls B/C/D afin d'améliorer la fiabilité du système et d'augmenter sa capacité de traitement à 12 Mpax
- 2029, agrandissement et réaménagement des zones de contrôles transfrontières au hall D permettant de disposer d'une capacité de traitement homogène de 12 Mpax

2 Trafic et capacité

2.2 Evolution des capacités aéroportuaires

2.2.1 Capacité en aérogare par fonction 2025-2030

Capacité annuelle en Mpax	2025	2026	2027	2028	2029	2030
IFBS/Banques d'enregistrement	11	11*	11*	11*	12	12
IFPBC	12	12	12	12	12	12
Contrôles transfrontières avec EES	11	11	11	11**	12	12
Portes embarquement / Postes avion au contact	12	12	12	12	12	12
Tapis livraison bagages	12	12	12	12	12	12

* remplacement de l'IFBS des halls B/C/D afin d'améliorer la fiabilité du système et d'augmenter sa capacité de traitement à 12Mpax : risque de perte de capacité pendant les travaux (estimée à 9 MPax)

** agrandissement et réaménagement des zones de contrôles transfrontières du hall D permettant de disposer d'une capacité de traitement homogène de 12 Mpax : risque de perte de capacité pendant les travaux (estimée à 9 MPax)

3 Programme d'investissements

3.1 Stratégie d'investissements

3.2 Total du programme d'investissements

3.2.1 Total des investissements de la caisse aménagée 2026-2030

3.2.2 Total des investissements du périmètre régulé 2026-2030

3.3 Investissements de capacité

3.3.1 Synthèse des investissements de capacité de la caisse aménagée 2026-2030

3.3.2 Synthèse des investissements de capacité du périmètre régulé 2026-2030

3.3.3 Description des principales opérations de capacité 2026-2030

3.4 Programme de renouvellement

3.4.1 Synthèse du programme de renouvellement de la caisse aménagée 2026-2030

3.4.2 Synthèse du programme de renouvellement du périmètre régulé 2026-2030

3.4.3 Description des principales opérations 2026-2030

3 Programme d'investissements

3.1 Stratégie d'investissements

Capacité

- Développer notre capacité intra-muros en optimisant la performance et la flexibilité
- Répondre aux attentes sociétales et aux exigences de nos partenaires en matière de décarbonation

Renouvellement

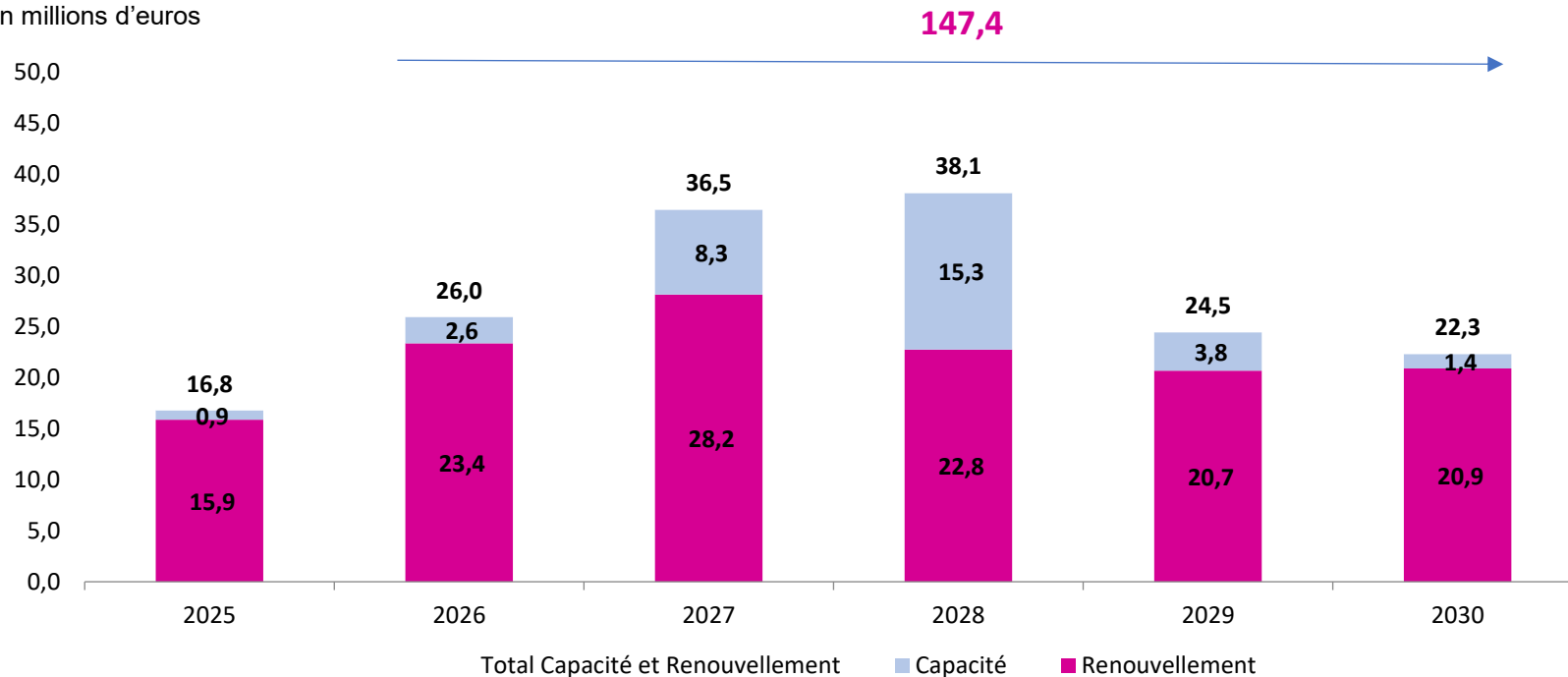
- Maintenir une performance élevée de nos actifs pour garantir la qualité de service et se conformer aux réglementations en vigueur
- Donner une seconde vie à nos actifs historiques grâce à des projets de réhabilitation

3 Programme d'investissements

3.2 Total du programme d'investissements

3.2.1 Total des investissements de la caisse aménagée* 2026-2030 (caisse unique en 2025)

en millions d'euros



- Investissement total sur la période 2026-2030 de 147,4 m€
- 79 % de la globalité des investissements consacrés au renouvellement des actifs existants et au développement de nouveaux services en ligne avec le plan stratégique

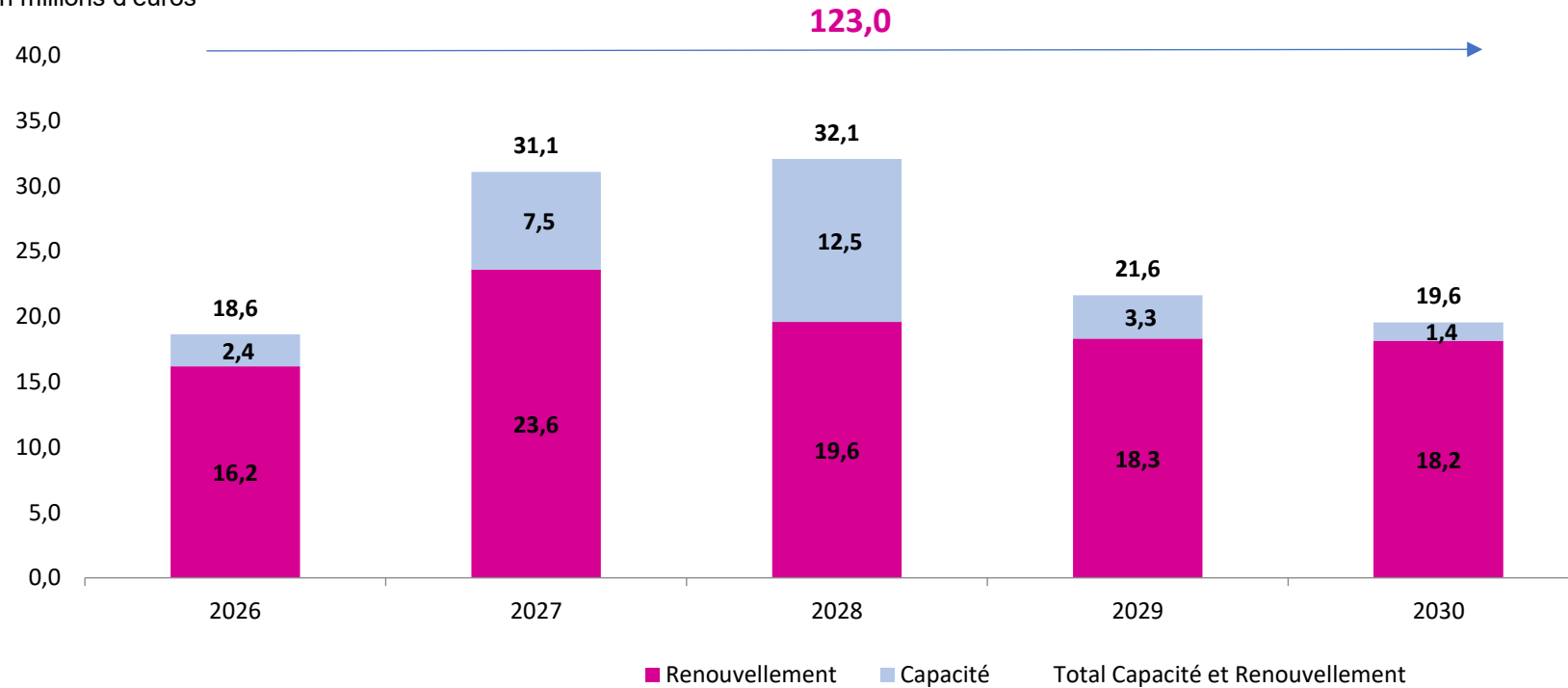
* Total des investissements de la caisse aménagée 2026-2030 comprenant le périmètre régulé et le périmètre non régulé contributif

3 Programme d'investissements

3.2 Total du programme d'investissements

3.2.2 Total des investissements du périmètre régulé 2026-2030

en millions d'euros



3 Programme d'investissements

3.3 Investissements de capacité

3.3.1 Synthèse des investissements de capacité de la caisse aménagée 2026-2030 (caisse unique en 2025)

	Caisse unique	Caisse aménagée					
(en millions d'euros courants)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Transformation aérogare	0,2	0,7	3,8	8,9	2,2	0,0	15,4
Autres aménagements aérogare	0,0	0,3	0,0	0,2	0,8	1,4	2,7
Aménagements B1 - Hemera	0,3	0,1	1,2	1,6	0,0	0,0	2,8
PV autoconsommation	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Electrification du côté Piste	0,2	1,6	3,3	3,8	0,0	0,0	8,6
Terminal Aviation d'Affaires	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transition Energétique Aérogare - Géothermie	0,0	0,0	0,1	1,0	0,8	0,0	1,9
Total Investissements de Capacité	0,9	2,6	8,3	15,3	3,8	1,4	31,4

- Trois principales opérations représentant plus de 85% des investissements de capacité avec une pointe d'activité sur la période 2027 à 2029
- Des investissements de capacité relevant de natures diverses qui vont de:
 - l'adaptation de l'aérogare à la nouvelle typologie du trafic
 - à l'accélération de la décarbonation de nos activités et de la transition énergétique
 - à l'aménagement des infrastructures du côté ville pour favoriser le développement de nouveaux services

3 Programme d'investissements

3.3 Investissements de capacité

3.3.2 Synthèse des investissements de capacité du périmètre régulé 2026-2030

(en millions d'euros courants)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Transformation aérogare	0,6	3,5	6,9	1,8	0,0	12,9
Electrification du côté Piste	1,6	3,3	3,8	0,0	0,0	8,6
Aménagements B1 - Hemera	0,0	0,6	0,8	0,0	0,0	1,4
Autres aménagements aérogare	0,3	0,0	0,2	0,8	1,4	2,7
Transition Energétique Aérogare - Géothermie	0,0	0,1	0,8	0,6	0,0	1,5
Total Investissements de capacité du périmètre régulé	2,4	7,5	12,5	3,3	1,4	27,1

- Un programme d'investissements de capacité du périmètre régulé qui représente 84% du programme d'investissements de capacité global

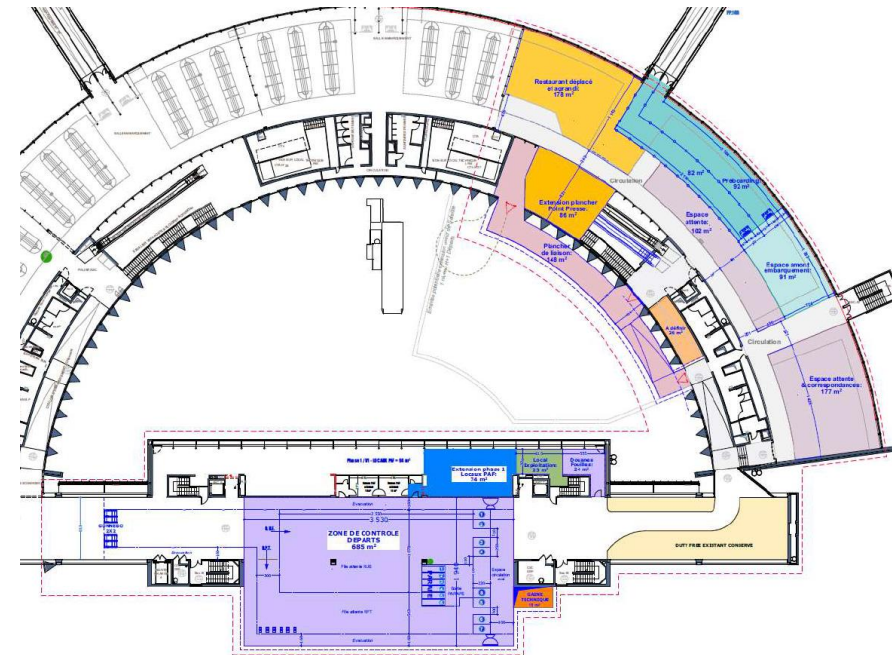
3 Programme d'investissements

3.3 Investissements de capacité

3.3.3 Description des principales opérations de capacité 2026-2030

3.3.3.1 Transformation aéro-gare

- Périmètre du projet constitué en deux parties permettant d'accompagner le développement du trafic international :
 - L'agrandissement et le réaménagement des zones de contrôles départs et arrivées
 - La création de nouveaux services au niveau des départs avec un point de vente restauration comprenant un espace d'assises de 200m² et une boutique de presse
- Coût global (étude de faisabilité) : 15,6 m€
(dont périmètre régulé PR 12,6 m€) pour la période 2026 - 2029
- Livraison en T2 2029



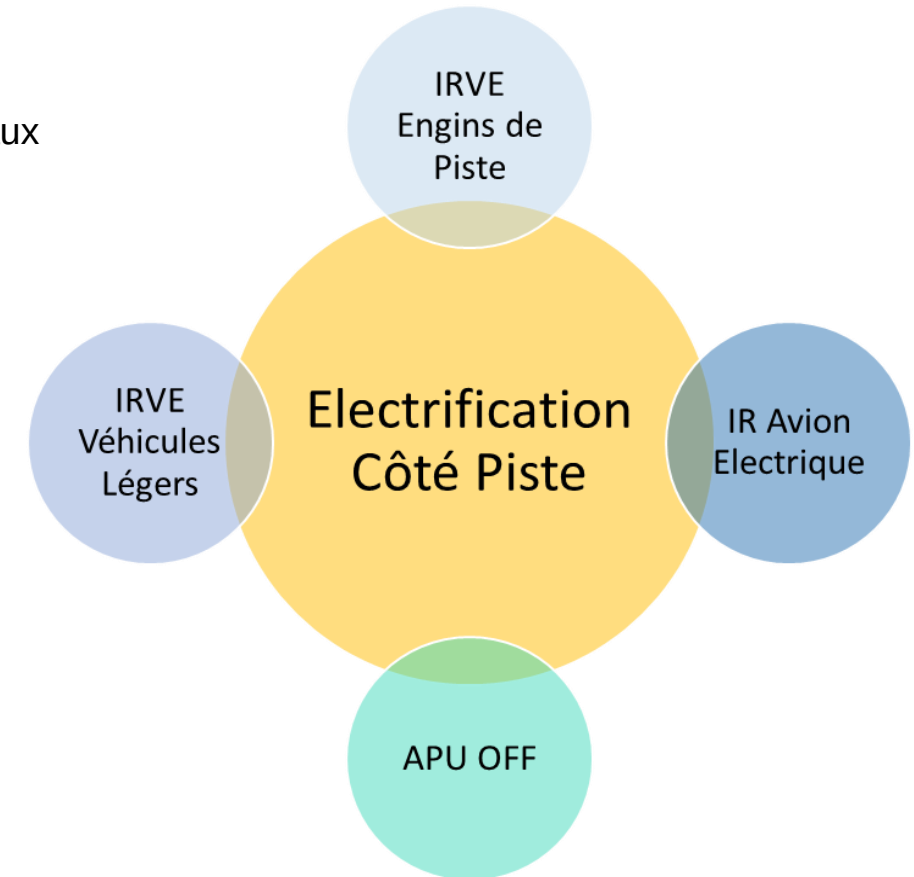
3 Programme d'investissements

3.3 Investissements de capacité

3.3.3 Description des principales opérations de capacité 2026-2030

3.3.3.2 Electrification du côté piste

- Objectif : décarboner les activités de l'aéroport en zone côté piste et répondre aux exigences réglementaires.
- Principales opérations identifiées :
 - APU OFF (400Hz et AC) et mesure de performance (Monitoring)
 - IRVE pour GSE
 - IRVE pour véhicules légers
 - Option : IR pour Avion Electrique
- Coût global (étude d'opportunité) : 8,6 m€ (100% PR) pour la période 2026-2028
 - Demande de subventions européennes
- Livraison en T2 2028



3 Programme d'investissements

3.3 Investissements de capacité

3.3.3 Description des principales opérations de capacité 2026-2030

3.3.3.3 Aménagement B1 - Héméra

- Aménagement de la zone Blagnac 1, site historique de l'aéroport pour créer un quartier d'activités à vocation tertiaire et aéroportuaire :
 - Opération complète de requalification urbaine
 - Voiries adaptées à toutes mobilités, aménagements paysagers et viabilisation des parcelles sur une emprise de 9 ha (12 lots)
- Aménagements urbains et viabilisations (accès et réseaux) réalisés à l'avancement des projets immobiliers
- Coût global (études d'avant-projet) : 3,1 m€ (dont PR 1,4m€) pour la période 2026-2030
- Livraison de la 1^{ère} phase (parcelles A,B, F, G, I) en 2028
- Livraison des autres phases après 2030



3 Programme d'investissements

3.3 Investissements de capacité

3.3.3 Description des principales opérations de capacité 2026-2030

3.3.3.4 Autres aménagements en aérogare

- Pour s'adapter à l'évolution du trafic et des attentes passagers :
 - Tapis livraison bagages international au Hall D
 - Aménagement de trois postes avions en WIWO au Hall B
 - Déploiement de douze nouveaux déposes bagages automatiques (drop-off)
- Coût global (étude d'opportunité) : 2,7 m€ (100% PR)
pour la période 2026 - 2030
- Livraisons entre 2026 et 2030



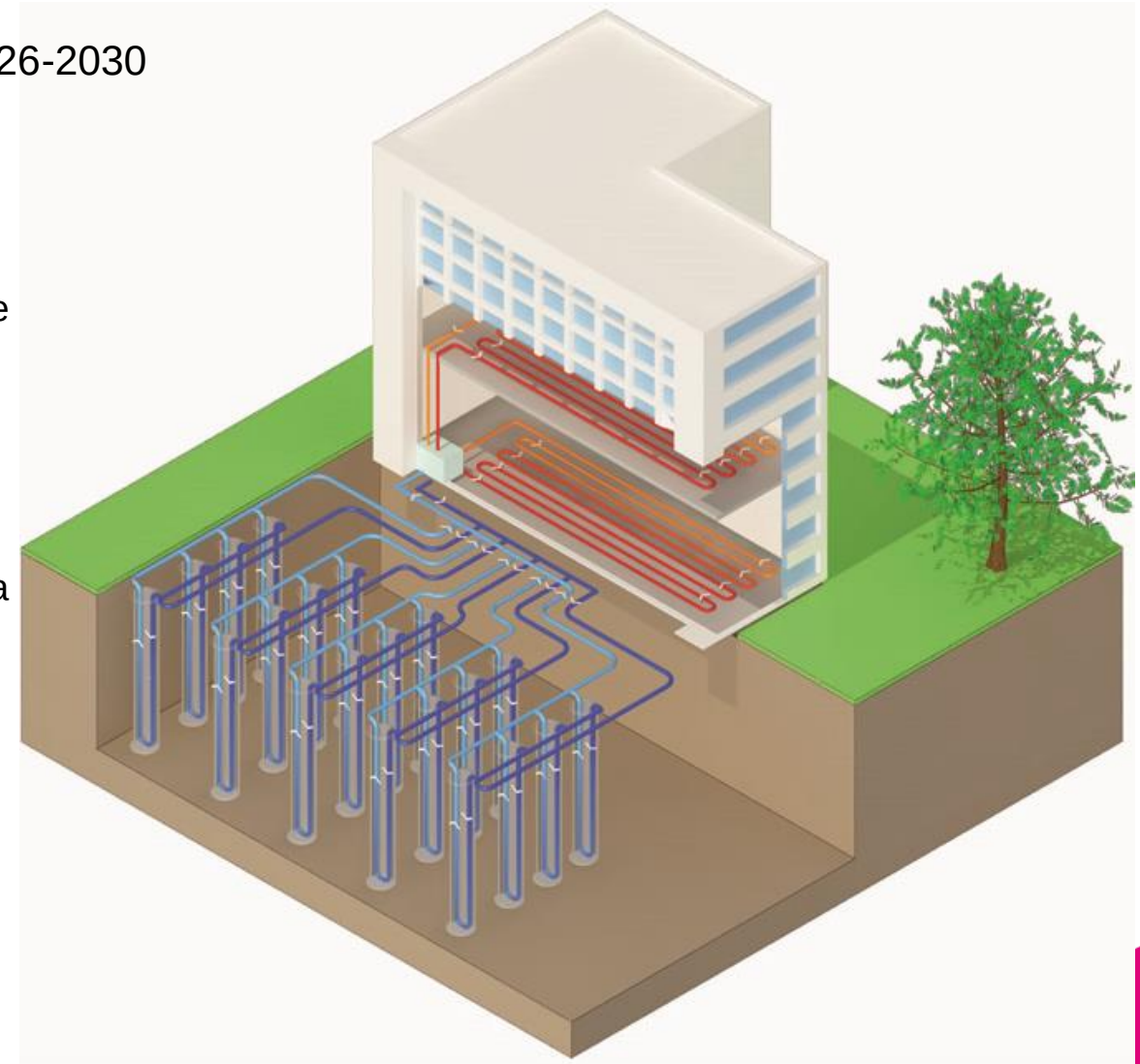
3 Programme d'investissements

3.3 Investissements de capacité

3.3.3 Description des principales opérations de capacité 2026-2030

3.3.3.5 Transition énergétique en aérogare - Géothermie

- Dispositif de pompes à chaleur géothermiques sur sondes
- Objectif : couvrir les besoins de chauffage et de rafraîchissement du Hall D et du bâtiment Passerelle
 - Energie renouvelable et non intermittente,
 - Autonomie énergétique accrue.
- Coût global (étude d'opportunité) : 1,9 m€ (dont PR 1,5m€) sur la période 2027 - 2029
 - Demande de subventions fonds chaleur ADEME
- Livraison en 2029



3 Programme d'investissements

3.4 Programme de renouvellement

3.4.1 Synthèse du programme de renouvellement de la caisse aménagée 2026-2030 (caisse unique en 2025)

	Caisse unique	Caisse aménagée					
(en millions d'euros courants)	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
1. Aérogare	4,0	4,1	11,1	11,3	4,0	4,1	34,6
<i>Dont modernisation du système de tri-bagages</i>	0,3	1,4	8,6	8,1	0,0	0,0	18,1
2. Infrastructures aéronautiques	3,4	2,4	2,1	2,2	8,4	9,2	24,3
<i>Dont rénovation des taxiways nord</i>	0,0	0,0	0,3	0,1	6,5	6,1	13,1
3. Parcs & Accès	2,4	4,7	1,9	1,1	0,4	0,9	9,0
4. Immobilier	1,5	6,6	7,8	3,7	5,6	3,5	27,3
<i>Dont modernisation gare de fret</i>	0,6	5,5	6,5	2,1	0,0	0,0	14,1
5. Systèmes d'information	2,1	1,5	1,7	1,5	1,1	1,2	6,8
6. Installations techniques générales	2,5	4,0	3,7	2,9	1,3	2,0	13,8
7. Autres	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Total Investissements de Renouvellement	15,9	23,4	28,2	22,8	20,7	20,9	115,9

- 54% des dépenses des infrastructures aéronautiques sur le renouvellement des taxiways nord
- 52% des dépenses en aérogare consacrées à la modernisation du système de tri-bagages
- 52% des dépenses de l'immobilier sur la modernisation de la gare de fret
- Investissements sur les systèmes d'information et sur les installations techniques générales renforcés sur la période 2026 - 2030

3 Programme d'investissements

3.4 Programme de renouvellement

3.4.2 Synthèse du programme de renouvellement du périmètre régulé 2026-2030

(en millions d'euros courants)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
1. Aérogare	3,6	10,6	10,7	3,3	3,4	31,6
<i>Dont modernisation du système de tri-bagages</i>	<i>1,4</i>	<i>8,6</i>	<i>8,1</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>18,1</i>
2. Infrastructures aéronautiques	2,4	2,1	2,2	8,4	9,2	24,3
<i>Dont rénovation des taxiways nord</i>	<i>0,0</i>	<i>0,3</i>	<i>0,1</i>	<i>6,5</i>	<i>6,1</i>	<i>13,1</i>
3. Parcs & Accès	0,4	0,1	0,1	0,0	0,1	0,7
4. Immobilier	5,7	6,7	3,2	4,9	3,0	23,6
<i>Dont modernisation de la gare de fret</i>	<i>4,8</i>	<i>5,6</i>	<i>1,8</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>12,1</i>
5. Systèmes d'information	1,1	1,3	1,2	0,8	0,9	5,3
6. Installations techniques générales	2,9	2,8	2,2	1,0	1,5	10,4
7. Autres	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Total Investissements de Renouvellement du périmètre régulé	16,2	23,6	19,6	18,3	18,2	95,9

- Programme d'investissements de renouvellement du périmètre régulé qui représente 83% du programme de renouvellement global



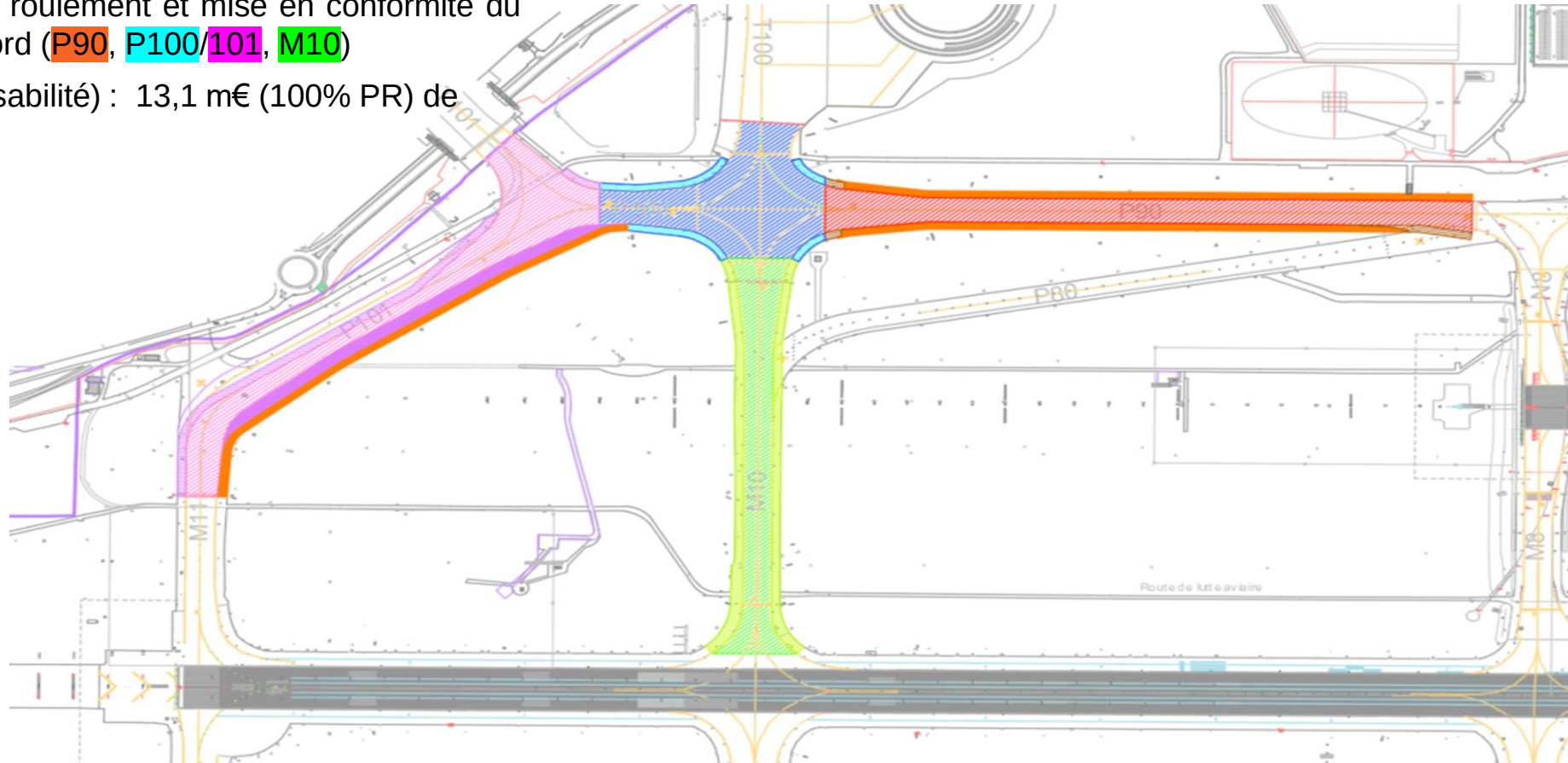
3 Programme d'investissements

3.4 Programme de renouvellement

3.4.3 Description des principales opérations 2026-2030

3.4.3.1 Réfection des taxiways nord

- Reprise de la couche de roulement et mise en conformité du balisage des taxiways Nord (P90, P100/101, M10)
- Coût global (étude de faisabilité) : 13,1 m€ (100% PR) de 2028 à 2030
- Livraison en T4 2030



3 Programme d'investissements

3.4 Programme de renouvellement 2026-2030

3.4.3 Description des principales opérations 2026-2030

3.4.3.3 Modernisation de la gare de fret du bâtiment et de ses aires de manœuvre

- Opération « sur-mesure » pour WFS permettant de répondre aux standards du traitement assistant fret aérien et pour capter de nouveaux flux de marchandises
- Coût global (étude de faisabilité) : 14,1 m€ (100% PR) de 2026 à 2028
- Livraison en 2 phases en T4 2027 puis T4 2028



4 Service aux clients

4.1 Stratégie clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.1 Indicateurs avec incitations financières

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

4 Services aux clients

4.1 Stratégie clients

- Stratégie des services aux clients visant à simplifier le parcours des voyageurs, à leur offrir du temps et du confort pour une expérience client positive
- Une stratégie déclinée en 4 objectifs :
 - faciliter le parcours du client en aéroport
 - fluidifier les accès aux formalités
 - renforcer les conditions d'accueil, de confort et d'ambiance offertes en aéroport
 - élargir et diversifier l'offre de commerces et de services en aéroport
- Pour répondre à cette stratégie, une configuration de l'aéroport et un ensemble des services adaptés :
 - un seul cheminement pour tous, plus efficace, plus facile, plus convivial
 - une zone d'inspection filtrage unique, plus facile, plus confortable, équipée des dernières technologies
 - une information client fiable, adaptée et maîtrisée, pour améliorer l'expérience clients et favoriser la consommation en aéroport
 - une offre d'assises supplémentaires en salles d'embarquement et l'ouverture d'une terrasse extérieure côté piste avec un espace fumeur
 - une zone commerciale et de services plus dimensionnée avec une offre diversifiée, large et attractive en duty-free, en boutiques et en restauration

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.1 Indicateurs avec incitations financières

- Enjeu: proposer les indicateurs les plus significatifs pour les compagnies aériennes afin de suivre la performance de l'aéroport.
- Sélection resserrée de 4 indicateurs
- Définition d'objectifs de performance jugés satisfaisants pour les passagers et les compagnies aériennes
- 4 indicateurs retenus:
 - **Satisfaction globale des passagers au départ**
 - **Taux de service de convoyage des bagages de soute**
 - **Taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes**
 - **Taux de disponibilité des installations et services dit DL87**
- Périodes

Période tarifaire	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.1 Indicateurs avec incitations financières

SATISFACTION GLOBALE DES PASSAGERS AU DÉPART (SGD)

Période tarifaire		2022			2023			2024			2027	2028	2029	2030	2031	2032
Périodes de référence		avril 22 - mars 23			avril 23 - mars 24			avril 24 - déc 24			jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030
SGD	Résultat / Objectif	TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0
	Borne malus	80,4	77,6	75,7	80,5	78,3	75,7	81,3	78,6	76,0		76,0	76,0	76,0	76,0	76,0

- **Champs** : Satisfaction pour l'ensemble des prestations fournies sur le cheminement du passager au départ, de son arrivée sur l'aéroport à l'embarquement
- **Panel aéroports**:

trafic annuel	France	Norvège	Pologne	Italie	Portugal	Espagne
05 > 15M	Bâle-Mulhouse Lyon Marseille Nice Bordeaux	Bergen	Cracovie	Bologne Milan-Linate	Porto	Bilbao

- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Mesures effectuées dans le cadre du programme ASQ / ACI
 - Échantillon : 350 passagers / trimestre
 - Enquêtes auto-administrées en porte d'embarquement
- **Modalité de calcul** :
 - Moyenne des notes trimestrielles ASQ obtenues pour l'item « satisfaction d'ensemble pour cet aéroport », sur la période de référence

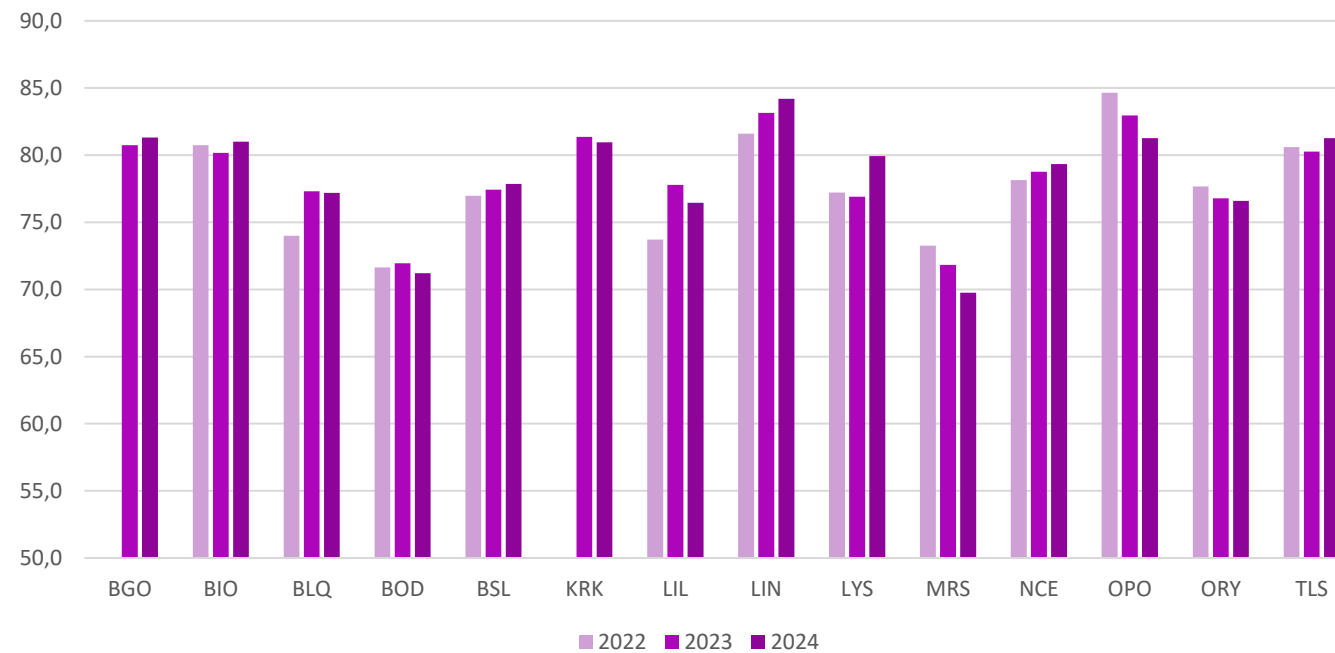
4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.1 Indicateurs avec incitations financières

SATISFACTION GLOBALE DES PASSAGERS AU DÉPART (SGD)

Evolution de la satisfaction globale passagers par aéroport du panel
(moyenne annuelle - période 2022-2024)



4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.1 Indicateurs avec incitations financières

TAUX DE SERVICE DE CONVOYAGE DES BAGAGES DE SOUTE (TCB)

Période tarifaire		2022	2023	2024	2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23	avril 23 - mars 24	avril 24 - déc 24	jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
TCB	Résultat / Objectif	98,3	97,5	95,7	98,0	98,1	98,2	98,3
	Borne malus				97,0	97,1	97,2	97,3

- **Champs** : Ensemble du système de traitement bagage départ des halls B,C,D en exploitation (hors hall A et hors lignes « hors format » : B19, C27, D1)
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Prise en compte des arrêts de ligne > 3 mn
 - Temps de fonctionnement journalier moyen : 17h 10 mn, soit 1030 mn
 - Temps d'arrêt relatif à la maintenance préventive exclu
 - Indicateur mensuel
- **Modalité de calcul** :

$$TCB = \left(\frac{\begin{array}{l} \text{(Tps fonctionnement journalier} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier tous Halls} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier Hall B} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier Hall C} \\ - \text{Tps dysfonctionnement journalier Hall D)} \end{array}}{\text{Tps fonctionnement journalier}} \right) \times 100$$

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.1 Indicateurs avec incitations financières

TAUX DE PRISE EN CHARGE DES BAGAGES À MOINS DE 30 SECONDES (TPC)

Période tarifaire		2022	2023	2024	2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23	avril 23 - mars 24	avril 24 - déc 24	jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
TPC	Résultat / Objectif	92,0	94,0	93,3	93,5	94,5	94,5	95,0
	Borne malus				92,5	93,5	93,5	94,0

- **Champs** : Ensemble des banques d'enregistrement des halls B,C,D (hors hall A, et hors ligne « hors format » : B19, C27, D1)
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Performance du système de traitement bagages concernant le délai de prise en charge des bagages
 - Relevé automatique des temps d'attente par le système de traitement des bagages
 - Indicateur mensuel
- **Modalité de calcul** :

$$\text{TPC} = \left(\frac{(\text{Nb total de bagages traités par la ligne} - \text{nb bagages pris en charge en + de 30s})}{\text{Nb total bagages traités par la ligne}} \right) \times 100$$

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.1 Indicateurs avec incitations financières

TAUX DE DISPONIBILITÉ DES INSTALLATIONS ET SERVICES DIT DL87 (TDI)

Période tarifaire		2022	2023	2024	2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23	avril 23 - mars 24	avril 24 - déc 24	jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
TDI	Résultat / Objectif	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
	Borne malus				98,5	98,5	98,5	98,5

- **Champs** : Ensemble des retards dont la cause est imputable à une défaillance des installations et services mis à disposition des compagnies _ dit DL 87
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - DL87 concernent les retards > à 3mn
 - Information retard communiquée par l'assistant, puis enregistrée par les superviseurs APOC
 - Retards comptabilisés en minute
 - Indicateur mensuel
- **Modalité de calcul** :

$$\text{TDI} = \left(\frac{\begin{array}{l} \text{(Nb de mouvement commerciaux mixte au départ} \\ \text{- nb de mouvement commerciaux mixte au départ avec DL 87} \end{array}}{\text{Nb de mouvement commerciaux mixte au départ}} \right) \times 100$$

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

- 6 indicateurs retenus
 - **Satisfaction des passagers sur la facilité de parcours**
 - **Satisfaction des passagers sur la disponibilité de l'information vol**
 - **Satisfaction des passagers sur la courtoisie et la serviabilité du personnel de contrôle sûreté**
 - **Temps d'attente aux postes d'inspection filtrage**
 - **Temps d'attente aux aubettes police aux frontières**
 - **Taux de service des personnes à mobilité réduite**

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA FACILITÉ DE PARCOURS (SFP)

Période tarifaire		2022			2023			2024			2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23			avril 23 - mars 24			avril 24 - déc 24			jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
		TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR				
SFP	Résultat / Objectif	83,5	80,4	78,2	82,1	81,5	77,8	82,7	82,5	80,5	81,5	81,5	81,5	81,5

- **Champs** : Satisfaction ressentie par les passagers concernant la facilité à se rendre à l'aéroport, la facilité à se rendre en zone d'enregistrement, la facilité à passer le contrôle sûreté, la facilité à s'orienter et la facilité de correspondance avec d'autres vols
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Mesures effectuées dans le cadre du programme ASQ / ACI
 - Échantillon : 350 passagers / trimestre
 - Enquêtes auto-administrées en porte d'embarquement
- **Modalité de calcul** :
 - Moyenne des notes trimestrielles ASQ obtenues sur les items « Facilité à se rendre à l'aéroport », « Facilité à trouver la zone d'enregistrement », « Facilité à passer le contrôle sûreté », « Facilité à s'orienter » et « Facilité de correspondance avec d'autres vols » sur la période de référence.

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA DISPONIBILITÉ DE L'INFORMATION VOL (SIV)

Période tarifaire		2022			2023			2024			2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23			avril 23 - mars 24			avril 24 - déc 24			jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
		TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR				
SIV	Résultat / Objectif	79,8	78,0	76,8	80,2	79,2	77,5	81,2	80,0	77,9	79,0	79,0	79,0	79,0

- **Champs** : Satisfaction ressentie par les passagers concernant la disponibilité de l'information vol (sur les écrans d'affichage) sur le cheminement du passager au départ
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Mesures effectuées dans le cadre du programme ASQ / ACI
 - Échantillon : 350 passagers / trimestre
 - Enquêtes auto-administrées en porte d'embarquement
- **Modalité de calcul** :
 - Moyenne des notes trimestrielles ASQ obtenues pour l'item « Disponibilité de l'information sur les vols », sur la période de référence

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA COURTOISIE ET LA SERVIABILITÉ DU PERSONNEL DE CONTRÔLE SÛRETÉ (SPC)

Période tarifaire		2022			2023			2024			2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23			avril 23 - mars 24			avril 24 - déc 24			jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
		TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR				
SPC	Résultat / Objectif	82,4	80,3	79,0	81,0	81,6	79,9	81,7	82,1	80,2	81,5	81,5	81,5	81,5

- **Champs** : Satisfaction ressentie par les passagers concernant la courtoisie et la serviabilité du personnel du contrôle sûreté (poste d'inspection filtrage des passagers et des bagages cabine)
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Mesures effectuées dans le cadre du programme ASQ / ACI
 - Échantillon : 350 passagers / trimestre
 - Enquêtes auto-administrées en porte d'embarquement
- **Modalité de calcul** :
 - Moyenne des notes obtenues pour l'item « Courtoisie et serviabilité du personnel du contrôle de sécurité », sur la période de référence

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

TEMPS D'ATTENTE AUX POSTES D'INSPECTION FILTRAGE (TAS 10-TAS 20)

Période tarifaire		2022	2023	2024	2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23	avril 23 - mars 24	avril 24 - déc 24	jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
TAS10	Résultat / Objectif	99,3	98,7	98,1	95,0	95,0	95,0	95,0
TAS20	Résultat / Objectif	99,9	99,9	99,9	99,5	99,5	99,5	99,5

- **Champs** : Temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (PIF) des passagers et des bagages cabine, au départ
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Scan de la carte d'embarquement du passager en entrée de la file d'attente puis en sortie de la file pour effectuer le calcul de son temps d'attente
 - Pourcentage de passagers au départ ayant attendu moins de 10 mn ou moins de 20 mn dans la file d'attente de l'inspection filtrage
 - Ensemble des passagers aux PIF premium, PIF famille et PIF classique
 - Indicateur mensuel
- **Modalité de calcul** :

$$\text{TAS 10} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 10\text{mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100$$
$$\text{TAS 20} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 20\text{mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100$$

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

TEMPS D'ATTENTE AUX AUBETTES POLICE AUX FRONTIÈRES (PAF10-PAF20)

Période tarifaire		2022	2023	2024	2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23	avril 23 - mars 24	avril 24 - déc 24	jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
PAF10	Résultat / Objectif	98,6	96,9	95,4	95,0	95,0	95,0	95,0
PAF20	Résultat / Objectif	99,9	99,8	99,7	99,5	99,5	99,5	99,5

- **Champs** : Temps d'attente des passagers aux aubettes police aux frontières, au départ
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Rapport entre le nombre de passagers comptabilisés dans la file d'attente, en amont des aubettes, et le nombre de passagers quittant les aubettes après la réalisation des formalités de contrôle.
 - Effectué uniquement à l'aide de caméras.
 - Les mesures sont enregistrées dans la solution de comptage fournie par la société FOXSTREAM, ce qui permet de consolider l'indicateur global.
 - Pourcentage de passagers au départ ayant attendu moins de 10 mn ou moins de 20 mn dans la file d'attente aux aubettes police aux frontières
 - Indicateur mensuel
- **Modalité de calcul** :

$$\text{PAF 10} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 10\text{mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100 \quad \text{PAF 20} = \left(\frac{\text{Nombre de passagers mesurés} < 20\text{mn}}{\text{Nombre total de passagers mesurés}} \right) \times 100$$

4 Services aux clients

4.2 Indicateurs et objectifs de qualité de service

4.2.2 Indicateurs avec obligation de suivi

TAUX DE SERVICE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) DIT DL19

Période tarifaire		2022	2023	2024	2027	2028	2029	2030
Périodes de référence		avril 22 - mars 23	avril 23 - mars 24	avril 24 - sept 24	jan-déc 2025	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
PMR	Résultat / Objectif	98,3	97,9	97,5	97,5	97,5	97,5	97,5

- **Champs** : retards dus aux traitements des PMR, imputables ou non à l'aéroport, dit DL 19
- **Modalités et fréquence de l'indicateur** :
 - Minutes de retards dus aux traitements des PMR, dits DL19.
 - Total des minutes de retards sur l'ensemble des causes (DL)
 - Indicateur mensuel
- **Modalité de calcul** :

$$\text{PMR} = \left(\frac{\text{Minutes de retards avec DL 19}}{\text{Total des minutes de retards}} \right) \times 100$$

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs des redevances

5.1.1 Redevances soumises au plafond d'évolution des tarifs

5.1.2 Périodes tarifaires

5.1.3 Evolution de la structure tarifaire

5.1.4 Taux plafond d'évolution des tarifs

5.1.5 Taux d'évolution des tarifs des redevances sur la période tarifaire 2026

5.2 Modulation des tarifs des redevances

5.2.1 Modulation pour ouverture de nouvelle route

5.2.2 Modulation pour développement du trafic

5.2.3 Impact des modulations tarifaires

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.1 Compte d'ajustement des tarifs des redevances

5.3.2 Ajustement en fonction du trafic

5.3.3 Ajustement en fonction des investissements

5.3.4 Ajustement en fonction des profits résiduels des activités extra-aéronautiques

5.3.5 Ajustement en fonction de la qualité de service

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.1 Redevances soumises au plafond d'évolution des tarifs

- En application des articles R. 6325-1 à R. 6325-12 du code des transports, redevances pour services publics aéroportuaires dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat:
 - **redevance d'atterrissage** perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi que, le cas échéant, de services complémentaires, tels que le balisage, l'information de vol et les aides visuelles.
 - **redevance de stationnement** perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement, ainsi que de services complémentaires tels que la fourniture de passerelles, d'électricité et d'air conditionné et le dégivrage.
 - **redevance par passager** perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que de services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement.
 - **redevance par bagage** perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations de tri et de traçabilité des bagages enregistrés et de livraison des bagages à l'arrivée
 - **redevance carburant** perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation
 - **forfait pour les avions de moins de six tonnes** couvrant les redevances d'atterrissage, de stationnement et par passager

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.2 Périodes tarifaires

- Cinq périodes tarifaires
 - Période tarifaire 2026 : du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026
 - Période tarifaire 2027 : du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027
 - Période tarifaire 2028 : du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028
 - Période tarifaire 2029 : du 1^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029
 - Période tarifaire 2030 : du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.3 Evolution de la structure tarifaire

5.1.3.1 Redevance de stationnement

- Objectifs
 - Décarboner les activités de l'aéroport en zone côté piste (Net zéro émission)
 - Répondre aux attentes opérationnelles des compagnies aériennes et des assistants
 - Satisfaire à l'évolution réglementaire
- Mesures opérationnelles
 - Equiper les aires de stationnement éloignées d'alimentation électrique en 400 Hz
 - Equiper les aires de stationnement d'alimentation en air conditionné
- Proposition d'évolution de la structure tarifaire
 - Elargir le service d'alimentation électrique en 400 Hertz aux aires de stationnement éloignées
 - Introduire un nouveau service d'alimentation en air conditionné

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.3 Evolution de la structure tarifaire

5.1.3.1 Redevance de stationnement

- Redevance de stationnement due pour l'utilisation par les aéronefs de plus de 6 tonnes des infrastructures et des équipements de stationnement
- Tarifs fonction de :
 - La durée de stationnement et de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef
 - L'alimentation électrique en 400 Hertz
 - L'alimentation en air conditionné
- Tarifs de la période tarifaire 2026 (avant application du taux plafond d'évolution des tarifs)

aire de trafic	franchise*	jour (6h/22h)	nuit (22h/6h)
		(/tonne/heure)	(/tonne/heure)
au contact de l'aérogare avec l'utilisation de la passerelle	00:45	0,85 €	0,44 €
au contact de l'aérogare avec embarquement et débarquement à pied sans utilisation de la passerelle	00:45	0,59 €	0,31 €
au large	01:00	0,29 €	0,15 €

l'heure de référence est l'heure locale

forfait 400 Hz	• forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en 400 Hz • forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus	20,92 € / aire équipée
forfait air conditionné	• forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en air conditionné • forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus	20,14 € / aire équipée

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.3 Evolution de la structure tarifaire

5.1.3.2 Redevance d'atterrissage

- Objectifs
 - Inciter les compagnies aériennes à utiliser la période de la journée 6h-22h
- Proposition d'évolution de la structure tarifaire
 - Relever les coefficients de modulation acoustique sur la période de nuit 22h-6h
- Coefficients de modulation acoustique
 - En appui des résultats de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée (EIAE), coefficients x2 versus x1,5 sur la période 22h-6h par rapport aux coefficients appliqués sur les deux autres périodes de la journée
 - Modulation de la redevance d'atterrissage en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions

groupe acoustique	6h-18h	18h-22h	22h-6h
1	1,40	1,40	2,80
2	1,30	1,30	2,60
3	1,00	1,00	2,00
4	0,80	0,80	1,60
5	0,70	0,70	1,40
6	0,60	0,60	1,20

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.4 Taux plafond d'évolution des tarifs

- Baisse marquée des tarifs la 1^{ère} année du contrat suivie d'une légère hausse des tarifs sur les 4 années suivantes

Période tarifaire	2026	2027	2028	2029	2030
Taux plafond*	-7%	IPCH - 1,25%	IPCH - 1,25%	IPCH - 1,25%	IPCH - 1,25%

**IPCH évolution de l'indice des prix à la consommation harmonisé*

- Évolution des tarifs qui prend en compte le partage à 50/50, entre les usagers et l'exploitant, de l'écart de résultat opérationnel correspondant à l'absence d'homologation des tarifs en 2025
- 50% de cet écart de résultat opérationnel représente une baisse complémentaire de 1,3% en 2026
- Autrement dit, sans ce partage, la trajectoire tarifaire aurait été de -5,7% en 2026 et IPCH -1,25% les 4 années suivantes.
- Taux plafond d'évolution des tarifs des redevances ajusté, le cas échéant, en fonction:
 - du trafic
 - de la réalisation des investissements
 - des profits résiduels des activités extra-aéronautiques
 - de la qualité de service



5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.5 Taux d'évolution des tarifs des redevances sur la période tarifaire 2026

5.1.5.1 Evolution des tarifs différenciés par redevance

- Objectifs
 - Faire converger les taux de couverture des coûts par les redevances sur la 1^{ère} période tarifaire du CRE 3+
 - Par conséquent, appliquer une baisse des tarifs plus forte sur la redevance d'atterrissage, dont le taux de couverture est plus élevé que sur les autres redevances sur la période tarifaire 2025
- Proposition tarifaire 2026
 - Baisse de 12,6% des tarifs de la redevance d'atterrissage
 - Après évolution de la structure tarifaire de la redevance de stationnement, baisse de 4,6% des tarifs des autres redevances soumises au plafond d'évolution des tarifs
 - Pour contrôle, baisse moyenne des tarifs des redevances de 7% correspondant au taux plafond d'évolution des tarifs de la période tarifaire 2026

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.5 Taux d'évolution des tarifs des redevances sur la période tarifaire 2026

5.1.5.2 Evolution des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR)

- Rappel réglementaire
 - Redevance APMR non soumise au plafond d'évolution des tarifs des redevances
- Objectifs
 - Rétablir des tarifs de la redevance APMR qui couvrent les coûts directs de la mission d'assistance
- Proposition tarifaire 2026
 - Hausse des tarifs de la redevance APMR de 16,3% pour l'ensemble des compagnies en 2026
- Prévision d'évolution des tarifs sur la période 2026-2030

Période tarifaire	2026	2027	2028	2029	2030
Evolution tarif APMR*	16,3%	4,3%	4,4%	3,5%	4,0%

* Evolution des tarifs sur la période 2027-2030 révisée lors de l'homologation annuelle des tarifs

5 Proposition tarifaire

5.1 Evolution des tarifs de redevances

5.1.5 Taux d'évolution des tarifs des redevances sur la période tarifaire 2026

5.1.5.2 Evolution des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR)

Période tarifaire	2023	2024	2025	2026	Evolution des tarifs 2026 vs 2025
Période de référence	Avril 2023-Mars 2024	Avril 2024-Mars 2025	Avril 2025-Dec 2025	Jan 2026-Dec 2026	
Redevance APMR (m€)	2,7	2,7	1,9	3,0	
Coûts opérationnels (m€)	3,1	2,8	2,5	3,6	
Résultat opérationnel (m€)	-0,4	-0,2	-0,6	-0,6	
Taux de couverture (%)	88,3%	93,5%	76,7%	82,6%	
Coût par passager départ (€)	0,78	0,73	0,89	0,96	
Tarif moyen par passager départ (€)	0,68	0,68	0,68	0,79	16,3%
Tarif par passager départ avec pré-notification >65%* (€)	0,65	0,65	0,65	0,76	16,3%
Tarif par passager départ avec pré-notification ≤ 65%* (€)	0,83	0,83	0,83	0,97	16,3%

* Pour les périodes tarifaires 2023 à 2025, taux de prénotification par compagnie sur la période Sept N-2 / Août N-1

A partir de la période tarifaire 2026, taux de prénotification par compagnie sur la période Janv N-2 - Déc N-2

5 Proposition tarifaire

5.2 Modulation des tarifs des redevances

5.2.1 Modulation pour ouverture de nouvelle route

- Objectifs
 - Stimuler le développement du trafic de l'aéroport, spécifiquement pour la création de nouvelles liaisons directes régulières au départ de Toulouse-Blagnac.
- Définition
 - Modulation pour ouverture de nouvelle route pour la création d'une liaison directe régulière au départ de l'aéroport de Toulouse- Blagnac vers un aéroport non desservi pour la saison IATA de l'ouverture de la liaison.
 - Remise tarifaire sur la redevance par passager, sur la redevance bagage et sur la redevance d'atterrissage dégressive sur une durée de 3 ans :

année	liaison < 3000 km	liaison ≥ 3 000 km
année 1	70%	75%
année 2	50%	50%
année 3	30%	25%

5 Proposition tarifaire

5.2 Modulation des tarifs des redevances

5.2.2 Modulation pour développement du trafic

- Objectifs
 - Stimuler le développement du trafic régulier de l'aéroport de Toulouse-Blagnac sur l'Europe Schengen ainsi que sur les autres pays d'Europe et sur les autres destinations internationales
- Définition
 - Remise sur la redevance par passager accordée aux compagnies aériennes qui sont, par faisceau géographique et par saison IATA, en croissance par rapport au trafic de référence
 - Remise accordée pendant la période où le développement est constaté pour chaque passager départ au-delà du seuil que constitue le trafic de référence
 - Trafic de référence défini, pour chacun des faisceaux géographiques, comme le trafic de la saison IATA hiver 2024-2025 pour la saison IATA hiver N et le trafic de la saison IATA été 2025 pour la saison IATA été N

Remise sur la saison IATA hiver N

EUROPE SCHENGEN

Trafic	€/passager départ
Trafic hiver N < Trafic hiver 2024-2025	-
Trafic hiver N >= Trafic hiver 2024-2025	4,00 €

AUTRES PAYS EUROPE ET AUTRES DESTINATIONS INTERNATIONALES

Trafic	€/passager départ
Trafic hiver N < Trafic hiver 2024-2025	-
Trafic N >= Trafic hiver 2024-2025	5,00 €

Remise sur la saison IATA été N

EUROPE SCHENGEN

Trafic	€/passager départ
Trafic été N < Trafic été 2025	-
Trafic N >= Trafic été 2025	4,00 €

AUTRES PAYS EUROPE ET AUTRES DESTINATIONS INTERNATIONALES

Trafic	€/passager départ
Trafic N < Trafic été 2025	-
Trafic N >= Trafic été 2025	5,00 €



5 Proposition tarifaire

5.2 Modulation des tarifs des redevances

5.2.3 Impact des modulations tarifaires

En m€	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
modulation pour ouverture nouvelles routes	0,9	0,9	0,9	1,0	0,8	0,7	4,2
modulation pour développement du trafic	0,0	0,5	0,8	1,2	1,6	1,7	5,9
Total modulations	0,9	1,4	1,7	2,2	2,4	2,3	10,1
Taux de remise sur redevances SPA	1,9%	3,2%	3,7%	4,6%	5,0%	4,6%	4,2%

Modulations tarifaires représentant un taux de remise sur les redevances SPA de 4,2% en moyenne sur la période 2026-2030

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.1 Compte d'ajustement des tarifs des redevances (CAT)

5.3.1.1 Calcul du CAT

$$\text{CAT}(n) = \text{RES}_{\text{CAT}}(n - 1) \times (1 + k) + \text{TRAF}(n) + \text{QDS}(n) + \text{INV1}(n) + \text{INV2}(n) + \text{INV3}(n) + \text{PROF}(n)$$

où :

- $\text{RES}_{\text{CAT}}(n-1)$ solde résiduel du CAT non apuré l'année n-1 ;
- k coût moyen pondéré du capital ;
- $\text{TRAF}(n)$ facteur d'ajustement actualisé lié au trafic,
- $\text{QDS}(n)$ facteur d'ajustement lié à la qualité de service,
- $\text{INV1}(n)$ facteur d'ajustement actualisé lié aux charges relatives aux dépenses d'investissement,
- $\text{INV2}(n)$ facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé,
- $\text{INV3}(n)$ facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé,
- $\text{PROF}(n)$ facteur d'ajustement actualisé lié à l'évolution des profits résiduels extra-aéronautiques.

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.1 Compte d'ajustement des tarifs des redevances (CAT)

5.3.1.2 Ajustement des tarifs par l'apurement du CAT

- CAT de l'année apuré après calcul d'un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances $A(n)$ de la période tarifaire de l'année n
- Coefficient d'ajustement des tarifs majorant ou minorant le taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances
- Afin d'éviter une évolution brusque des tarifs des Redevances, coefficient $A(n)$ plafonné à $\pm 5\%$ par an. Dans le cas où ce plafond est atteint, solde résiduel du CAT reporté à l'année suivante
- Calcul et apurement du CAT également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032)

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.1 Compte d'ajustement des tarifs des redevances (CAT)

5.3.1.3 Calcul du coefficient d'ajustement des tarifs

Calcul d'un coefficient d'ajustement des tarifs des redevances $A(n)$ pour chaque période tarifaire n tel que :

$$A(n) = \frac{CAT(n)}{RP(n) \times \frac{(1+IC(n))}{(1+IP(n))}}$$

- $CAT(n)$ CAT de la période tarifaire n
- $RP(n)$ montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n
- $IC(n)$ évolution constatée en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH)
- $IP(n)$ évolution prévisionnelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH)

Pour chaque période tarifaire comprise en 2028 et 2030, $RP(n)$ égal à en millions d'euros.

Période tarifaire	2028	2029	2030
Redevances $RP(n)$	43,9	45,0	46,1

Valeurs $RP(n)$ pour les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032) déterminées ultérieurement

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.2 Ajustement en fonction du trafic

- Le mécanisme d'ajustement en fonction du trafic passagers se déclenche si le trafic annuel sort d'une plage de franchise prédéfinie. Celle-ci est symétrique de plus ou moins 1% par rapport au trafic de référence.
- Le facteur correctif de trafic compense, par les tarifs des redevances 50% du déficit ou 50% de l'excédent de produits des redevances au-delà de la plage de franchise prédéfinie.
- Trafic de référence
 - Pour la détermination du facteur trafic de l'année n, le trafic de référence est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année n-2

Période tarifaire en Kpax	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030
QTref(n)	7 561	7 700	7 872	8 046	8 205

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.2 Ajustement en fonction du trafic

- Plage de franchise prédéfinie

La plage de franchise ci-dessous correspond à une évolution annuelle du trafic passagers de plus ou moins 1%

<i>Période tarifaire en Kpax</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2030</i>	<i>2031</i>	<i>2032</i>
<i>Période de référence</i>	<i>jan-déc 2026</i>	<i>jan-déc 2027</i>	<i>jan-déc 2028</i>	<i>jan-déc 2029</i>	<i>jan-déc 2030</i>
QTMaxFranchise(n)	7 635	7 852	8 106	8 366	8 614
QTminFranchise(n)	7 487	7 550	7 643	7 735	7 810

- Niveau de compensation

Le facteur correctif de trafic compense, par les tarifs des redevances, 50% du déficit ou 50% de l'excédent de produits des redevances au-delà de la plage de franchise prédéfinie



5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.2 Ajustement en fonction du trafic

- Révision du contrat

Au cas où l'évolution du trafic s'écarterait 2 années d'affilée de la plage de validité correspondant à une évolution annuelle du trafic de plus ou moins 2,5% du trafic de référence, la nécessité de réviser le contrat serait examinée

- Plage de validité.

Période tarifaire en Kpax	2028	2029	2030
Période de référence	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028
QTMaRévision(n)	7 746	8 083	8 465
QTmiRévision(n)	7 376	7 327	7 308

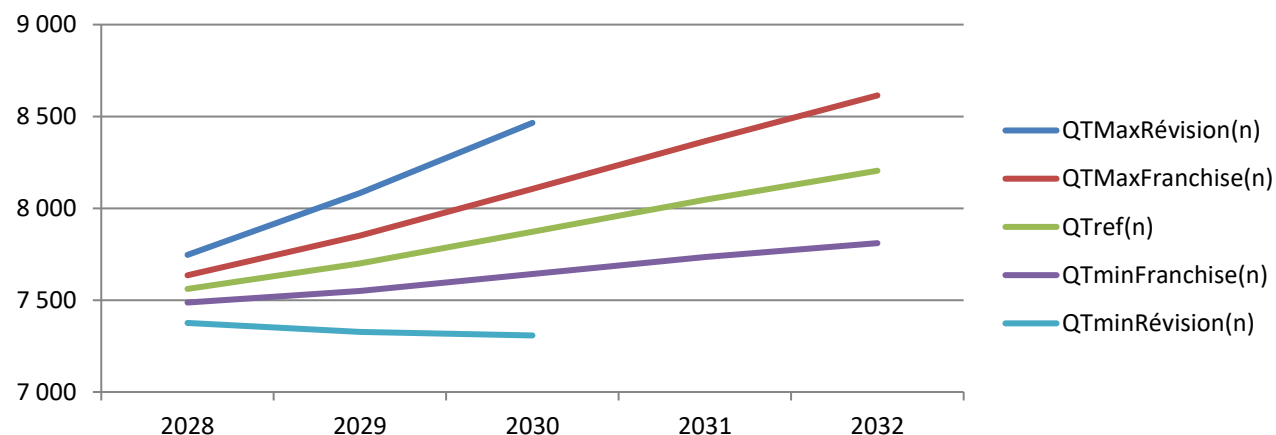


5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.2 Ajustement en fonction du trafic

- Evolution du trafic de référence, des plages de franchise et de révision du contrat



Période tarifaire en Kpax	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030
QMaxRévision(n)	7 746	8 083	8 465		
QMaxFranchise(n)	7 635	7 852	8 106	8 366	8 614
QTref(n)	7 561	7 700	7 872	8 046	8 205
QTminFranchise(n)	7 487	7 550	7 643	7 735	7 810
QTminRévision(n)	7 376	7 327	7 308		

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.3 Ajustement en fonction des investissements

- 1^{er} ajustement en fonction des écarts de charges liées aux dépenses d'investissement du périmètre régulé
 - Compensation des écarts de charges liées aux dépenses d'investissement du périmètre régulé, en cas de baisse ou de hausse des dépenses initialement prévues et/ou de décalage des dépenses d'investissement

(en millions d'euros constants)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Transformation aérogare	0,6	3,4	6,5	1,7	0,0	12,0
Electrification du côté Piste	1,6	3,1	3,5	0,0	0,0	8,2
Aménagements B1 - Hemera	0,0	0,6	0,7	0,0	0,0	1,3
Autres aménagements aérogare	0,3	0,0	0,2	0,8	1,3	2,4
Transition Energétique Aérogare - Géothermie	0,0	0,1	0,8	0,6	0,0	1,4
Total capacité du périmètre régulé	2,4	7,2	11,6	3,0	1,3	25,4
1. Aérogare	3,5	10,1	10,0	2,9	3,0	29,5
<i>Dont modernisation du système de tri-bagages</i>	1,4	8,2	7,5	0,0	0,0	17,1
2. Infrastructures aéronautiques	2,3	2,0	2,0	7,6	8,2	22,1
<i>Dont rénovation des taxiways nord</i>	0,0	0,3	0,1	5,9	5,4	11,8
3. Parcs & Accès	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,6
4. Immobilier	5,6	6,4	3,0	4,4	2,7	22,1
<i>Dont modernisation de la gare de fret</i>	4,6	5,3	1,6	0,0	0,0	11,6
5. Systèmes d'information	1,1	1,2	1,1	0,7	0,8	4,9
6. Installations techniques générales	2,9	2,6	2,1	0,9	1,3	9,7
7. Autres	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Total renouvellement du périmètre régulé	15,8	22,5	18,2	16,6	16,0	89,1
Total périmètre régulé	18,2	29,6	29,8	19,6	17,3	114,5

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.3 Ajustement en fonction des investissements

- 2^{ème} ajustement en fonction de la réalisation des grands projets du périmètre régulé
 - Bonus ou malus correspondant à la réduction ou l'augmentation des dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé lors de leur mise en service

Grands projets en millions d'euros constants	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Transformation aérogare	0,6	3,4	6,5	1,7	0,0	12,0
Electrification du côté Piste	1,6	3,1	3,5	0,0	0,0	8,2
Modernisation du système de tri-bagages	1,4	8,2	7,5	0,0	0,0	17,1
Rénovation des taxiways nord	0,0	0,3	0,1	5,9	5,4	11,8
Modernisation de la gare de fret	4,6	5,3	1,6	0,0	0,0	11,6
Total des grands projets	8,1	20,3	19,3	7,6	5,4	60,6

- Si les dépenses constatées sont inférieures aux dépenses prévues, bonus de 100 % de la réduction de coûts jusqu'à 90 % des dépenses prévues et bonus de 50 % de la réduction de coûts en-dessous de 90 % des dépenses prévues
- Si les dépenses constatées sont supérieures aux dépenses prévues, malus de 100 % de l'augmentation de coûts jusqu'à 110 % des dépenses prévues et malus de 50 % de la réduction de coûts au-dessus de 110 % des dépenses prévues

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.3 Ajustement en fonction des investissements

- 3e ajustement en fonction de la réalisation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé
 - o Bonus ou malus correspondant à la réduction ou l'augmentation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé

(en millions d'euros constants)	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Aménagements B1 - Hemera	0,0	0,6	0,7	0,0	0,0	1,3
Autres aménagements aérogare	0,3	0,0	0,2	0,8	1,3	2,4
Transition Energétique Aérogare - Géothermie	0,0	0,1	0,8	0,6	0,0	1,4
Total des autres investissements de capacité du périmètre régulé	0,3	0,7	1,6	1,3	1,3	5,2
1. Aérogare	2,2	1,9	2,4	2,9	3,0	12,5
2. Infrastructures aéronautiques	2,3	1,7	1,9	1,7	2,7	10,3
3. Parcs & Accès	0,3	0,1	0,1	0,0	0,1	0,6
4. Immobilier	0,9	1,0	1,4	4,4	2,7	10,4
5. Systèmes d'information	1,1	1,2	1,1	0,7	0,8	4,9
6. Installations techniques générales	2,9	2,6	2,1	0,9	1,3	9,7
7. Autres	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Total des autres investissements de renouvellement du périmètre régulé	9,8	8,7	8,9	10,7	10,6	48,7
Total des autres investissements du périmètre régulé	10,1	9,3	10,5	12,0	11,9	53,8

- o Si les dépenses constatées sont inférieures aux dépenses prévues, bonus de 100 % de la réduction de coûts jusqu'à 90 % des dépenses prévues et bonus de 50 % de la réduction de coûts en-dessous de 90 % des dépenses prévues
- o Si les dépenses constatées sont supérieures aux dépenses prévues, malus de 100 % de l'augmentation de coûts jusqu'à 110 % des dépenses prévues et malus de 50 % de la réduction de coûts au-dessus de 110 % des dépenses prévues

5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.4 Ajustement en fonction des profits résiduels des activités extra-aéronautiques

- A partir de la période tarifaire 2028, compensation par l'ajustement du plafond de tarifs des redevances, de 50 % du déficit ou de 50 % de l'excédent des profits résiduels des activités extra-aéronautiques
- Dans le cadre de la caisse aménagée, incitation par voie de conséquence à maîtriser les coûts opérationnels du périmètre régulé
- Profits résiduels correspondant aux activités extra-aéronautiques de la société Aéroport Toulouse-Blagnac : les parcs autos, l'immobilier commercial, industriel et tertiaire ainsi que les activités commerciales.
- Profits résiduels extra-aéronautiques de référence en millions d'euros

<i>Période tarifaire</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2030</i>	<i>2031</i>	<i>2032</i>
<i>Période de référence</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2030</i>
Profits résiduels EA	2,6	3,3	3,9	3,8	4,7



5 Proposition tarifaire

5.3 Mécanisme d'ajustement du taux plafond d'évolution des tarifs

5.3.5 Ajustement en fonction de la qualité de service

- Pour les indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières, mise en œuvre d'un système de malus lorsque les objectifs sont inférieurs à des minima de qualité de service (borne malus)
- Amplitude annuelle maximale du mécanisme de malus de 250 000 € des tarifs des redevances
- Niveaux d'objectifs, bornes de malus et taux de malus des indicateurs de qualité de service avec incitations financières

Période tarifaire		2028	2029	2030	2031	2032	
Période de référence		jan-déc 2026	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030	Malus annuel (en €)
Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)	objectif	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0	
	minima	76,0	76,0	76,0	76,0	76,0	100 000
Taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB)	objectif	98,1	98,2	98,3	98,4	98,5	
	minima	97,1	97,2	97,3	97,4	97,5	50 000
Taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes (TPC)	objectif	94,5	94,5	95,0	95,0	95,5	
	minima	93,5	93,5	94,0	94,0	94,5	50 000
Taux de disponibilité des installations et services dit DL87 (TDI)	objectif	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5	
	minima	98,5	98,5	98,5	98,5	98,5	50 000

- Pour chacun des indicateurs dont le malus serait appliqué deux années consécutives, niveau d'objectif de l'indicateur revu

6 Coût moyen pondéré du capital

6.1 Méthode

6.2 Evaluation du CMPC

6.3 Fourchette de CMPC

6.4 Analyse des facteurs de risque et positionnement du CMPC

6 Coût moyen pondéré du capital

6.1 Méthode

- Méthode et calcul du CMPC

Application de la méthode MEDAF (Modèle d'évaluation des actifs financiers)

Calcul de la moyenne pondérée entre le coût des capitaux propres et le coût de la dette

$$\text{CMPC} = K_{cp} \times V_{cp} / (V_{cp} + V_d) + K_d \times (1-IS) \times V_d / (V_d + V_{cp})$$

K_{cp} = coût des capitaux propres

K_d = coût de la dette avant impôt

V_{cp} = valeur de marché des capitaux propres

V_d = valeur de la dette nette

IS = taux d'imposition en vigueur

Coût des fonds propres

$$K_{cp} = R_f + B_{cp} \times (R_m - R_f)$$

R_f = taux de l'argent sans risque

B_{cp} (coefficient de risque) = beta des fonds propres

R_m = rentabilité attendue du marché actions

$R_f - R_m$ = prime de risque de marché

6 Coût moyen pondéré du capital

6.2 Evaluation du CMPC

Appréciation du marché

- Incertitude due aux effets persistants de la crise Covid, à la guerre en Ukraine et aux évolutions géopolitiques plus générales (élections aux Etats-Unis, événements à Gaza, crise sino-taiwanaise, ...).
- Impacts significatifs sur les conditions de financement des entreprises, affectant l'accès aux capitaux et les coûts de financement.

Coût de la dette

- Hausse significative des rendements exigés par les créanciers sur le marché obligataire après la forte augmentation de l'inflation sur la période 2022-2023, et qui persiste malgré la baisse de l'inflation.
- Conséquences directes sur l'ensemble des notations de la dette (obligations d'État, obligations corporate – avec des baisses ou « negative watch » particulièrement observées dans le secteur aéroportuaire)

Coût des fonds propres

- Hausse des bêtas aéroportuaires entraînée par la crise sanitaire qui semble se stabiliser à des niveaux de bêtas plus élevés et plus diversifiés aujourd'hui qu'avant la crise.
- Confirmation de la réévaluation durable de la perception du risque du secteur par les investisseurs en fonds propres – désormais observée depuis plusieurs années.

6 Coût moyen pondéré du capital

6.3 Fourchette de CMPC

Application des lignes directrices de l'ART

		Borne basse	Borne haute
Taux d'endettement	$Vd/(Vd+Vcp)$	21%	33%
Taux sans risque	Rf	1,61%	3,05%
Prime de dette	Kd-Rf	0,99%	1,15%
Coût de la dette (avant IS)	Kd	2,6%	4,2%
Taux d'imposition	IS	25,83%	25,83%
Coût de la dette (après IS)	$Kd*(1-IS)$	1,9%	3,1%
Beta des fonds propres	Bcp	0,69	0,82
Prime de risque de marché	Rm-Rf	4,60%	4,60%
Rendement de marché	Rm	6,40%	7,65%
Coût des fonds propres (après IS)	Kcp	4,8%	6,8%
CMPC (après IS)		4,2%	5,6%

6 Coût moyen pondéré du capital

6.4 Analyse des facteurs de risque et positionnement du CMPC

- Selon les lignes directrices de l'ART : un facteur réglementaire principal et quatre facteurs économiques secondaires.
- Après analyse de ces risques, un positionnement pour le CRE 3+ vers le haut de la fourchette de CMPC
- Avec une valeur de CPMC à 5,5% dans le quatrième quartile de la fourchette

Niveau de rigidité des tarifs	• L'ART estime qu'un contrat de régulation économique pluriannuel impose un certain niveau de rigidité dans le plafonnement des tarifs et limite la flexibilité de l'aéroport à réagir aux fluctuations de son activité • Positionnement en haut de fourchette – toute chose égale par ailleurs
Diversité et dynamisme de l'environnement économique	• L'aire d'attraction de Toulouse est la cinquième plus importante de France et un centre économique significatif dans le Sud-Ouest. Cependant, le tissu économique est largement dominé par une filière spécifique (l'aéronautique) et l'aire d'attraction toulousaine reste moins touristique entraînant une mobilité et une reprise post-Covid plus faibles que d'autres plateformes. • Positionnement au-dessus de la moyenne de la fourchette – toute chose égale par ailleurs
Concurrence en matière de mobilité	• Toulouse dispose de bonnes liaisons ferroviaires vers Paris. La plateforme fait aussi face à une certaine concurrence aéroportuaire notamment sur le segment des low-costs à partir de Carcassonne, Rodez, Tarbes, Pau voire de Bordeaux. De plus, suite à la crise Covid, la perte de trafic est forte sur Paris et sur les autres liaisons domestiques. • Positionnement au-dessus de la moyenne de la fourchette – toute chose égale par ailleurs
Part des transporteurs à bas coûts	• Deux compagnies aériennes à bas coûts (easyJet et Ryanair) représentent autour de 40% du trafic attendu pour 2025 et la part du trafic low-cost devrait augmenter de 50% en 2025 à 60% en 2030. La fermeture de la base easyJet en avril 2025 accentue l'incertitude sur l'évolution du trafic. • Positionnement en haut de fourchette – toute chose égale par ailleurs
Flexibilité des capacités	• L'aéroport dispose d'une certaine flexibilité en termes de capacité pour les infrastructures côté piste comme côté aérogare avec néanmoins des fonctions en tension tel que le contrôle transfrontière • Positionnement en milieu de fourchette – toute chose égale par ailleurs

7 Performance économique

7.1 Evolution des revenus

7.1.1 Total des revenus de la caisse aménagée 2026-2030

7.1.2 Revenus des services publics aéroportuaires 2025-2030

7.1.3 Revenus extra-aéronautiques 2025-2030

7.2 Evolution des coûts opérationnels

7.2.1 Coûts opérationnels de la caisse aménagée 2026-2030

7.2.2 Coûts opérationnels du périmètre régulé 2026-2030

7.3 Evolution de la base d'actifs

7.3.1 Base d'actifs de la caisse aménagée 2026-2030

7.3.2 Base d'actifs du périmètre régulé 2025-2030

7.4 Résultat opérationnel du périmètre régulé 2025-2030

7.5 ROCE du périmètre régulé 2025-2030

7.6 Taux de couverture des redevances coûts SPA 2025-2030

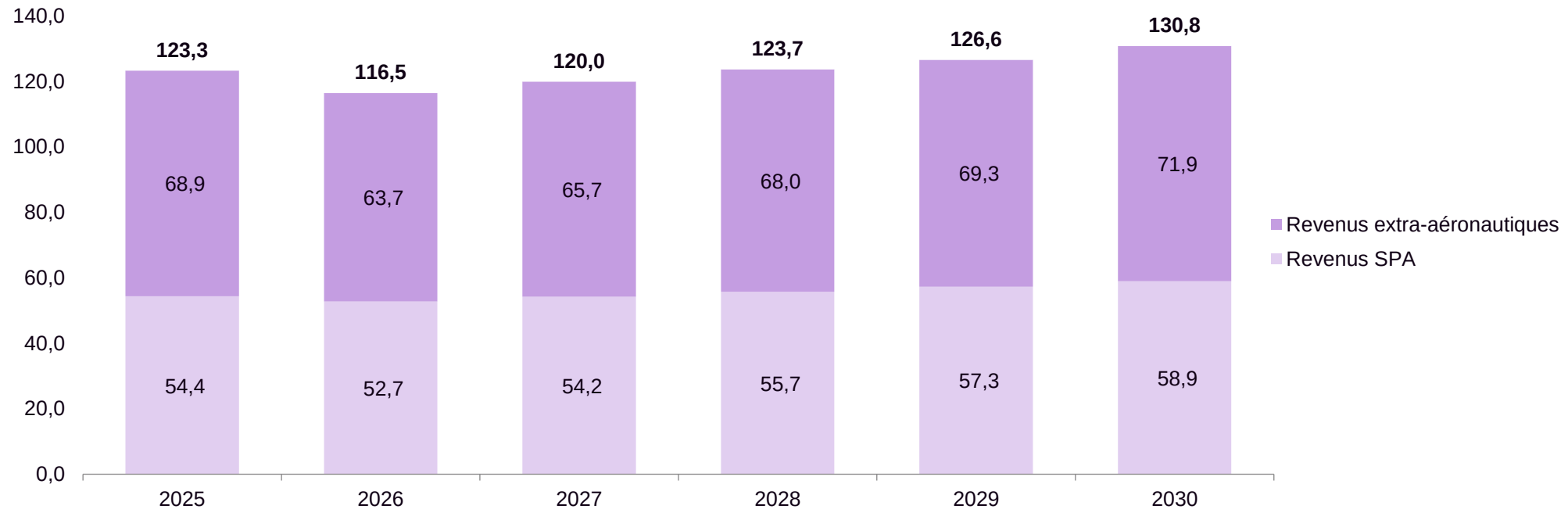
7.7 Analyse de sensibilité

7 Performance économique

7.1 Evolution des revenus

7.1.1 Total des revenus de la caisse aménagée* 2026-2030 (caisse unique en 2025)

Revenus 2025-2030 (en millions d'euros)



- Sur la période 2026-2030 forte croissance des revenus extra-aéronautiques à périmètre constant et hausse modérée des revenus SPA

* Total des revenus de la caisse aménagée 2026-2030 comprenant le périmètre régulé et le périmètre non régulé contributif.

7 Performance économique

7.1 Evolution des revenus

7.1.2 Revenus des services publics aéroportuaires 2025-2030

	Caisse unique	Caisse aménagée					
<i>en millions d'euros</i>	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM 2026-2030
Atterrissage	13,1	11,8	11,9	12,3	12,6	13,0	-0,1%
Passager	23,6	22,5	22,8	23,0	23,4	24,0	0,4%
Bagage	3,7	3,6	3,7	3,8	3,9	4,0	1,4%
APMR	2,5	3,0	3,2	3,4	3,6	3,8	8,6%
Stationnement	3,2	3,3	3,8	4,1	4,3	4,4	6,6%
Autres redevances	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	-0,5%
Total redevances SPA	46,8	44,9	46,0	47,3	48,5	49,9	1,3%
Immobilier SPA	7,6	7,9	8,2	8,5	8,8	9,1	3,6%
Total revenus SPA	54,4	52,7	54,2	55,7	57,3	58,9	1,6%

- Malgré une croissance du trafic de 2,1% par an en moyenne sur 2026-2030, hausse modérée des revenus SPA de 1,3% après la baisse des tarifs des redevances (hors APMR) de 7% en 2026
- Nouveau service d'alimentation en air climatisé accessoire à la redevance de stationnement générant 0,3 m€ à compter de 2027 et 0,6 m€ à terme.

7 Performance économique

7.1 Evolution des revenus

7.1.3 Revenus extra-aéronautiques 2025-2030

	Caisse unique	Caisse aménagée					
en millions d'euros	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM 2026-2030
Parcs automobiles	29,0	30,1	31,1	32,2	32,9	34,0	3,2%
Immobilier extra-aéronautique	7,7	8,0	8,2	8,3	8,6	8,9	2,9%
Activités commerciales	24,5	25,6	26,5	27,5	27,7	29,0	3,4%
Filiales	7,8	-	-	-	-	-	-
Total revenus EA	68,9	63,7	65,7	68,0	69,3	71,9	0,8%
Total revenus EA hors filiales	61,2	63,7	65,7	68,0	69,3	71,9	3,3%

- Revenus des filiales exclus du périmètre de la caisse aménagée à compter de 2026
- A périmètre constant, croissance annuelle moyenne de 3,3% des revenus extra-aéronautiques sur 2026-2030, dont 3,2% sur les parcs autos, 2,9% sur l'immobilier et 3,4% sur les activités commerciales.
- Hausse des revenus des activités commerciales en particulier sur les commerces et restaurants.

7 Performance économique

7.2 Evolution des coûts opérationnels

7.2.1 Coûts opérationnels de la caisse aménagée* 2026-2030 (caisse unique en 2025)

	Caisse unique	Caisse aménagée					
en millions d'euros	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TCAM 2026-2030
Charges externes	41,1	43,9	45,4	46,8	47,9	49,7	3,8%
Impôts et Taxes	8,0	7,4	7,6	7,7	8,0	8,4	1,0%
Charges de personnel	26,9	27,5	28,4	29,3	30,2	31,1	3,0%
Amortissements et Provisions	22,2	20,2	21,1	22,3	22,7	23,4	1,1%
Total coûts opérationnels	98,2	99,0	102,5	106,1	108,9	112,7	2,8%

- Evolution des coûts opérationnels sur la période 2026-2030 de 2,8% par an en moyenne avec
 - une inflation moyenne de 1,75% par an
 - l'évolution des dépenses en lien avec le programme d'investissements : frais d'études, sous-traitance, consommation d'énergies et amortissements
 - la réduction de la consommation d'électricité de l'ordre de 21% à partir de 2025 avec la mise en exploitation de la centrale photovoltaïque en autoconsommation

* Total des coûts opérationnels de la caisse aménagée 2026-2030 comprenant le périmètre régulé et le périmètre non régulé contributif.

7 Performance économique

7.2 Evolution des coûts opérationnels

7.2.2 Coûts opérationnels du périmètre régulé 2026-2030

	Caisse unique	Caisse aménagée				
<i>en millions d'euros</i>	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Charges externes	41,1	24,8	26,0	27,2	27,5	28,6
Impôts et Taxes	8,0	5,5	5,7	5,9	6,1	6,4
Charges de personnel	26,9	20,3	21,7	22,5	23,3	24,0
Amortissements et Provisions	22,2	15,0	15,8	16,9	17,5	18,3
Total coûts opérationnels	98,2	65,6	69,2	72,4	74,4	77,4

- Evolution des coûts opérationnels des services publics aéroportuaires sur la période 2026-2030

7 Performance économique

7.3 Evolution de la base d'actifs

7.3.1 Base d'actifs de la caisse aménagée* 2026-2030 (caisse unique en 2025)

	Caisse unique	Caisse aménagée				
en millions d'euros	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Immobilisations nettes	253,0	208,8	224,9	239,8	240,5	240,0
Besoin en fonds de roulement	-9,8	-12,7	-17,4	-17,7	-13,0	-12,3
Base d'actifs	243,3	196,1	207,5	222,1	227,6	227,7

** Base d'actif de la caisse aménagée 2026-2030 comprenant le périmètre régulé et le périmètre non régulé contributif*

7 Performance économique

7.3 Evolution de la base d'actifs

7.3.2 Base d'actifs du périmètre régulé 2025-2030

	Caisse unique	Caisse aménagée				
<i>en millions d'euros</i>	<i>2025</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2030</i>
Immobilisations nettes	253,0	150,7	166,8	181,1	184,2	186,0
Besoin en fonds de roulement	-9,8	-18,0	-23,7	-23,8	-20,4	-20,0
Base d'actifs	243,3	132,7	143,1	157,3	163,8	166,0

- Evolution de la base d'actifs régulés sur 2026-2030 fonction du programme d'investissements

7 Performance économique

7.4 Résultat opérationnel du périmètre régulé 2025-2030

	Caisse unique	Caisse aménagée				
<i>en millions d'euros</i>	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Chiffre d'affaires	123,3	52,7	54,2	55,7	57,3	58,9
Coûts opérationnels	98,2	65,6	69,2	72,4	74,4	77,4
Résultat opérationnel avant impôt	25,1	-12,8	-15,0	-16,7	-17,1	-18,4
Impôt sur les sociétés	-6,5	3,3	3,9	4,3	4,4	4,8
Résultat Opérationnel	18,6	-9,5	-11,1	-12,4	-12,7	-13,7
Contribution de 30% des coûts SPA	0,0	16,8	17,8	18,7	19,3	20,0
Contribution de 50% des profits résiduels EA	0,0	1,0	1,2	1,4	1,4	1,7
Résultat opérationnel après contributions	18,6	8,2	7,9	7,8	8,0	8,0

- Résultat opérationnel avant contribution en pertes à partir de 2026 et qui se creusent sur les années suivantes, les coûts opérationnels augmentant plus vite que le chiffre d'affaires
- Sur 2026-2030 après les contributions des activités extra-aéronautiques, résultat opérationnel compris dans une fourchette de 7,8 m€ à 8,2 m€ sur la période

7 Performance économique

7.5 ROCE du périmètre régulé 2025-2030

	Caisse unique	Caisse aménagée					
<i>en millions d'euros</i>	<i>2025</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2030</i>	<i>Total 2026-2030</i>
Résultat opérationnel après contributions	18,6	8,2	7,9	7,8	8,0	8,0	39,9
Base d'actifs	243,3	132,7	143,1	157,3	163,8	166,0	762,9
ROCE	7,6%	6,2%	5,5%	5,0%	4,9%	4,8%	5,2%

- ROCE de 4,6% en moyenne sur 2020-2024, inférieur au CMPC de la période de 5,8% (cf. annexe 1- bilan 2022-2024, 6.3.4)
- ROCE de 7,6% en 2025 et 5,1% en moyenne sur 2020-2025, inférieur au CMPC de la période de 5,8%
- ROCE de 5,2% en moyenne sur 2026-2030, inférieur de 0,3% à l'évaluation du CMPC de 5,5%



7 Performance économique

7.6 Reversement dans les tarifs de 50% de l'écart de résultat opérationnel correspondant à l'absence d'homologation des tarifs en 2025

- Partage de l'écart de résultat opérationnel 2025

En millions d'euros	Gel tarifs 2025	Baisse tarifs 2025	2025 Ecart annuel	avril-déc 2025 Prorata 9 mois
Evolution des tarifs	0%	-17,3%	-17,3%	-
Redevances SPA	46,8	39,2	-7,6	-5,7
RO avant impôts	25,1	17,5	-7,6	-5,7
RO après impôts	18,6	13,0	-5,6	-4,2
BAR	235,5	233,9	-1,6	-
ROCE	7,9%	5,5%	-2,4%	-
Partage 50 % RO	-	-	-	-2,1

- Écart de ROCE du périmètre régulé 2026-2030

en millions d'euros	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Résultat opérationnel après contributions	-0,4	-0,4	-0,4	-0,4	-0,5	-2,2
Base d'actifs	-0,2	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,6
ROCE	-0,3%	-0,3%	-0,3%	-0,3%	-0,3%	-0,3%

7 Performance économique

7.7 Taux de couverture des redevances coûts SPA 2025-2030

<i>En millions d'euros</i>	<i>2025</i>	<i>2026</i>	<i>2027</i>	<i>2028</i>	<i>2029</i>	<i>2030</i>
Total redevances SPA	46,8	44,9	46,0	47,3	48,5	49,9
Total redevances SPA net d'IS (1)	34,7	33,3	34,1	35,0	36,0	37,0
Total coûts opérationnels	55,6	57,7	60,9	64,4	65,1	68,0
Total coûts opérationnels net d'IS (2)	41,2	42,8	45,2	47,7	48,3	50,4
Base d'actif régulé	116,9	112,4	117,3	128,0	131,8	132,4
Rémunération des actifs (3)	6,4	6,2	6,5	7,0	7,3	7,3
Total coûts SPA nets d'IS (2+3)	47,6	49,0	51,6	54,8	55,5	57,7
Taux de couverture (1/(2+3))	72,9%	67,9%	66,2%	64,0%	64,8%	64,1%

- Redevances SPA couvrant moins des 2/3 des coûts correspondant en fin de période

7 Performance économique

7.8 Analyse de sensibilité

<i>Leviers de sensibilité</i>	<i>ROCE 2030 Périmètre régulé</i>
0,5% de tarifs SPA en moins par an	-0,35%
3 m€ d'investissements en moins par an	0,42%
0,5% de croissance de trafic en plus par an	0,44%
0,5% de coûts opérationnels* en moins par an	0,31%

**coûts opérationnels du périmètre régulé comprenant les charges externes et les charges de personnel*

Annexe 1 - Bilan 2022-2024

Annexe 2 - Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

Annexe 3 - Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

Annexe 1- Bilan 2022-2024

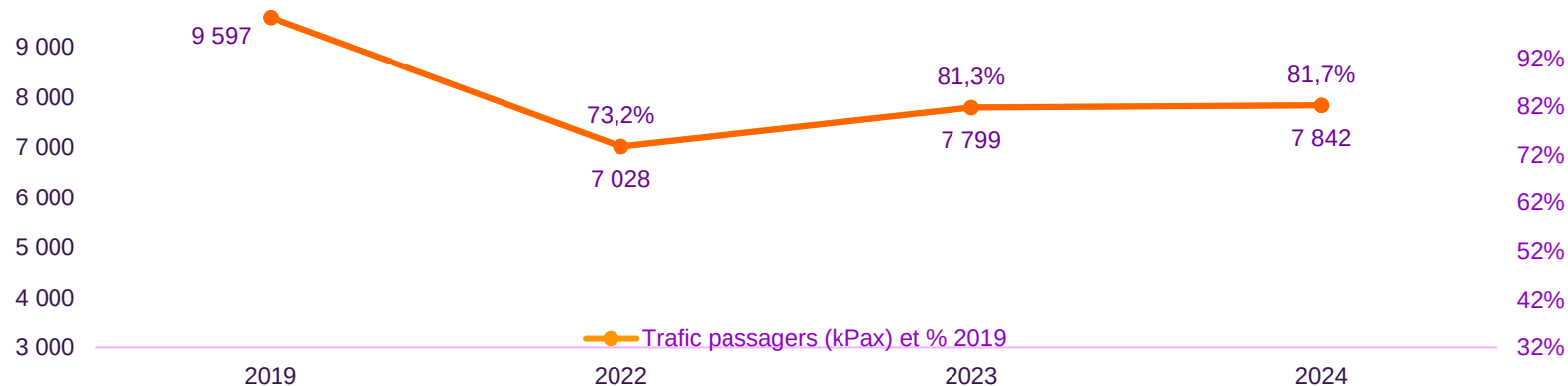
1. Synthèse

- Trafic 2022-2024
 - Après la forte reprise post covid du trafic passager en 2022 (+84,2 %), croissance soutenue en 2023 (+11 %) puis net ralentissement en 2024 (+0,5 %)
 - 7,8 millions de passagers en 2024, encore éloignés des 9,6 millions de passagers de l'année de référence 2019, soit un recouvrement de trafic limité à 81,7 %
 - Quelques tendances fortes de trafic passager
 - Trafic Europe et international proche du trafic de référence 2019 alors que le trafic national n'est qu'à seulement 65 %
 - Trafic des compagnies low-cost à 93 % du trafic de référence 2019 alors que le trafic des compagnies legacy est à 70 %
- Faits marquants 2022-2024
 - En conséquence de la crise Covid, dépenses d'investissements réduites à des opérations de renouvellement sur les années 2022 et 2023, respectivement de 9 m€ et 12,4 m€
 - Réamorçage des dépenses d'investissements à partir de 2024 pour un montant total de 22,6 m€
 - Services aux clients : 1^{er} aéroport français pour la satisfaction globale des passagers depuis 14 trimestres consécutifs (enquête ASQ)
 - Tarifs des redevances aéroportuaires en hausses modérées de 3,5 % en 2022 puis 2,5 % en 2023, inférieures à l'inflation

Annexe 1- Bilan 2022-2024

2. Trafic

2.1. Trafic passagers global 2022-2024



- 2022, reprise post Covid amorcée à l'été pour un trafic annuel à 73,2% du trafic 2019
- 2023, croissance liée à la reprise du trafic vers l'Afrique du Nord et les longs courriers vers l'international (Montréal et Doha) pour un trafic annuel à 81,3% de 2019
- 2024, consolidation du trafic, trafic annuel à 81,7% du trafic 2019

Annexe 1- Bilan 2022-2024

2. Trafic

2.2.Trafic passagers par destination 2022-2024

Kpax	2019	2022	2023	2024
National	4 855	3 547	3 360	3 139
National - Paris	3 217	2 404	2 211	2 063
National - autres	1 638	1 143	1 150	1 076
Espace Schengen	3 060	2 233	2 683	2 821
Autres pays d'Europe	1 047	615	795	752
International	635	632	961	1 130
Total	9 597	7 028	7 799	7 842
% trafic 2019		73,2%	81,3%	81,7%
croissance annuelle		84,2%	11,0%	0,5%

- Après la forte reprise de 2022, croissance soutenue du trafic en 2023 et 2024 sur l'Europe et à l'international alors que le trafic national recule
- 2022, croissance liée au réamorçage de l'offre sur le radial, le transversal et l'espace Schengen
- 2023, situation contrastée entre l'essor de l'International (+52%) avec l'ouverture de lignes long courrier et la baisse du radial Paris (-8%) avec la réduction de l'offre : près d'1 million de passagers perdus sur Paris entre 2019 et 2023.
- 2024, part de marché du National en forte baisse (40% en 2024 contre 51% en 2019) , doublement de la part de l'international (14% vs 7%) et part du Schengen au-delà de la référence 2019 (35% vs 32%)

Annexe 1- Bilan 2022-2024

2. Trafic

2.2.Trafic passagers par destination 2022-2024

Kpax	2019	2022	2023	2024
CDG	999	743	771	786
AFR	830	655	771	786
EZY	169	87	0	0
Charter	0	1	1	0
ORY	2 218	1 661	1 439	1 275
AFR	1 622	1 143	986	855
EZY	595	517	450	419
Charter	1	1	3	1
National -Paris	3 217	2 404	2 211	2 061
<i>croissance annuelle</i>		<i>55,7%</i>	<i>-8,0%</i>	<i>-6,8%</i>

- Un trafic national Paris en crise
- 2022, reprise du trafic sur les deux dessertes, caractérisée par une croissance de 56 %
- 2023, baisse du trafic de 8 % caractérisée par le changement de stratégie d’Air France des dessertes radiales (forte baisse des fréquences sur Orly de 23 à 16 par jour et hausse du prix du billet d’avion) et l’arrêt des opérations sur CDG avec easyJet.
- 2024, baisse du trafic de 6,8 %, principalement sur Orly avec Air France (-13,2%), baisse dans la continuité des baisses d’offre de 2023.

Annexe 1- Bilan 2022-2024

2. Trafic

2.3. Trafic passagers par type de compagnies 2022-2024

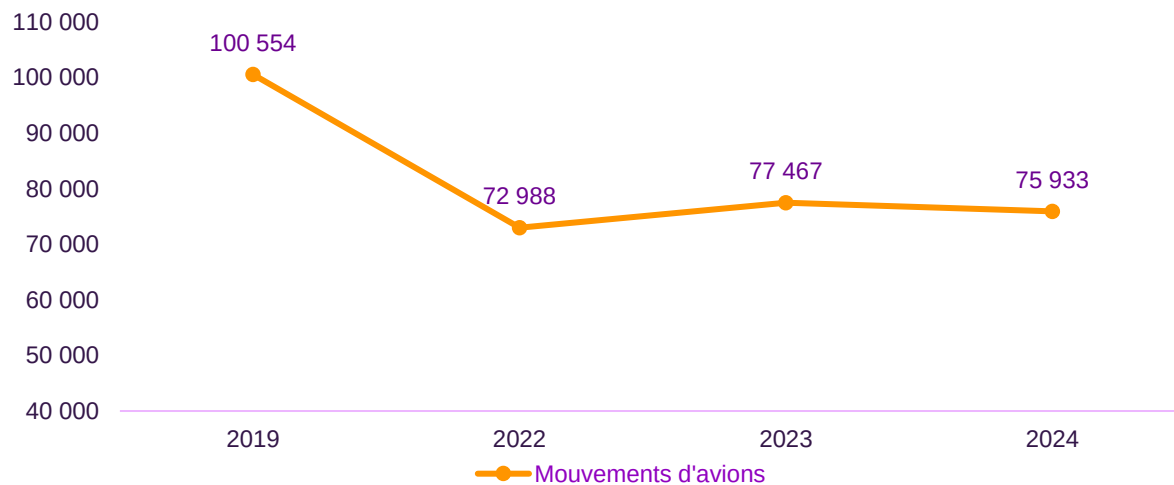
Kpax	2019	2022	2023	2024
Lowcost	4 179	3 459	3 833	3 872
Legacy	5 338	3 514	3 896	3 901
Charter	80	55	70	69
Total général	9 597	7 028	7 799	7 842
% trafic 2019		73,2%	81,3%	81,7%
<i>croissance annuelle</i>		<i>84,2%</i>	<i>11,0%</i>	<i>0,6%</i>

- 2022, reprise avec le retour partiel de l'offre des legacy et du low-cost
- 2023, croissance portée par l'offre low-cost pour clientèle loisirs et affinitaire et l'offre des legacy sur le long courrier; trafic affaires sur Paris en fort retrait sur les segments legacy (Air France) et low-cost (easyJet)
- 2024, croissance modérée, un peu plus forte sur le legacy avec le développement du long courrier

Annexe 1- Bilan 2022-2024

2. Trafic

2.4.Mouvements d'avions 2022-2024



- 2022, reprise de l'activité avec passagers
- 2023, continuité du développement de l'activité avec passagers et reprise de l'activité constructeur
- 2024, consolidation des différentes activités de la plateforme

Annexe 1-Bilan 2022-2024

2. Trafic

2.4.Mouvements d'avions 2022-2024

	2019	2022	2023	2024
Commerciaux / Passagers	82 114	60 334	64 605	63 668
Commerciaux / Fret et poste	5 617	3 824	2 987	2 910
Constructeurs	6 836	4 134	4 874	4 264
Non commerciaux	5 987	4 696	5 001	5 091
Total	100 554	72 988	77 467	75 933
% mvts 2019		72,6%	77,0%	75,5%
<i>croissance annuelle</i>		-1,4%	44,9%	6,1%
				-2,0%

- Mouvements commerciaux avec passagers en 2024 : légère baisse de 1,5% malgré une croissance du trafic passagers de 0,6% avec un emport moyen de 123 passagers
- Mouvements de fret et poste : baisse de l'activité fret express et hausse de l'activité fret cargo
- Mouvements constructeurs: reprise modérée sur la période du fait des contraintes d'approvisionnement et techniques

Annexe 1- Bilan 2022-2024

3. Programme d'investissements

3.1.Synthèse du programme d'investissements du périmètre caisse unique 2022-2024

(en m€)	2022	2023	2024
Aménagements B1 Héméra	0,4	0,2	0,1
Terrain	0,0	0,5	0,0
Centrale photovoltaïque en autoconsommation	0,0	0,2	6,8
Total Investissements de Capacité	0,4	0,9	6,9
1. Aérogare	3,0	3,3	2,0
2. Infrastructures aéronautiques	0,9	2,6	4,2
3. Parcs & Accès	0,7	0,9	1,6
4. Immobilier	1,9	0,7	2,2
5. Systèmes d'information	0,8	1,5	1,3
6. Installations techniques générales	1,2	2,2	4,3
7. Divers	0,0	0,1	0,1
Total Investissements de Renouvellement	8,5	11,3	15,7
Total	9,0	12,4	22,6

- Des années 2022 et 2023 axées sur les opérations de renouvellement
- Une année 2024 toujours centrée sur le renouvellement mais avec une opération majeure de capacité

Annexe 1- Bilan 2022-2024

3. Programme d'investissements

3.2. Bilan des investissements 2022

- Plan d'économies entamé dès le début de la crise Covid prolongé sur la période 2022-2024
- Le programme d'investissements établi à 8,9 m€ avec :
 - un report de projets capacitaires au regard des prévisions de trafic; une seule opération sur l'exercice relative aux études sur l'aménagement de la zone Blagnac 1 (Héméra)
 - un recentrage du programme de renouvellement sur les opérations nécessaires à l'exploitation, à la conformité réglementaire et au maintien des installations
 - Réfection de la toiture du Hall D suite au sinistre de 2018 pour 2,2m€

Annexe 1- Bilan 2022-2024

3. Programme d'investissements

3.3. Bilan des investissements 2023

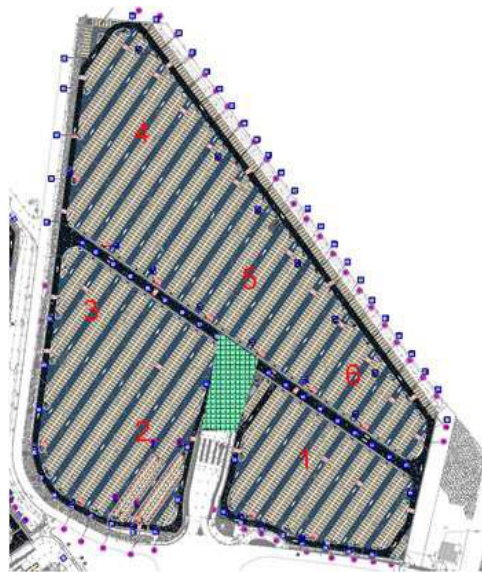
- Poursuite des investissements pour accompagner la transformation du trafic, maintenir la capacité opérationnelle et répondre aux exigences réglementaires
- Programme d'investissements établi à 12,2 m€ avec :
 - un programme de renouvellement centré sur les opérations nécessaires au maintien de la qualité de service, à la conformité réglementaire et à la modernisation des installations
 - Un projet d'investissement de capacité relatif à une centrale photovoltaïque en autoconsommation pour désensibiliser l'aéroport des fluctuations du marché de l'énergie

Annexe 1- Bilan 2022-2024

3. Programme d'investissements

3.4. Bilan des investissements 2024

- Un programme d'investissements renforcé sur le renouvellement pour maintenir la capacité opérationnelle et répondre aux exigences réglementaires.
- Programme d'investissements établi à 22,6 m€ avec:
 - Une fin de rattrapage du retard pris sur le renouvellement au titre de la période Covid
 - Intégration d'opérations dimensionnantes en renouvellement (ex: rénovation du bâtiment 16)
 - Une seule opération capacitaire d'envergure: centrale photovoltaïque en autoconsommation pour désensibiliser l'aéroport des fluctuations du marché de l'énergie



Annexe 1- Bilan 2022-2024

4. Services aux clients

4.1. Indicateurs de qualité de service

En 2022

- Adaptation des moyens techniques et humains au juste niveau de la reprise de trafic, de manière à garantir le bon équilibre entre qualité de service et plan d'économie.
- Reprise de l'exploitation du hall A au printemps 2022 et retour à un dispositif nominal pour traiter le trafic estival dans des conditions satisfaisantes.
- Nombreuses irrégularités d'exploitation de la part des compagnies aériennes suite à des difficultés techniques, opérationnelles, et de ressources humaines
- Mise en œuvre par ATB de mesures d'accompagnement des passagers dans la limite de ses responsabilités.
- Réouvertures progressives des commerces en lien avec l'évolution du trafic
- Satisfaction globale des passagers sur l'année 2022 : 80,6 points /100 (moyenne panel français : 75,5 points, moyenne panel européen à 77,6 points).

En 2023

- Retour à un fonctionnement nominal de l'ensemble de ses installations
- Implantation de 2 nouvelles compagnies aériennes majeures avec des vols long-courriers et des avions gros porteurs.
- Adaptation des infrastructures et des process pour répondre aux hautes exigences de ces compagnies pour traiter le trafic passagers en correspondance (création d'un circuit transit).
- Travaux de mise en place de l'IFBS au Standard 3 sur les équipements de contrôle des bagages de soute, avec des conséquences sur la disponibilité des équipements d'enregistrement et à certaines périodes, sur l'affectation géographique de certaines compagnies aériennes.
- Malgré ces contraintes, niveau de service maintenu selon l'engagement convenu par ATB auprès des compagnies.
- Fermeture de la ligne T1 du Tram (Tisséo) en raison des travaux de construction d'une future ligne express vers la future ligne C du métro toulousain. En conséquence, renforcement de service de navettes
- Satisfaction globale des passagers pour l'année 2023 : 80,3 points /100 (moyenne panel français : 75,9 points, moyenne panel européen à 78,4 points).

En 2024

- Finalisation des travaux de l'IFBS au standard 3 en avril
- Aménagement de la zone d'enregistrement du hall B avec plus de lumière naturelle, plus d'assises et plus d'espace de déambulation

Annexe 1- Bilan 2022-2024

4. Services aux clients

4.1 Indicateurs de qualité de service 2022-2024

- **8 indicateurs de qualité de service**
- **3 indicateurs de satisfaction**
 - Indicateur ASQ de satisfaction globale des passagers au départ (SGD)
 - Indicateur ASQ de satisfaction agrégée des passagers (SAD)
 - critères de satisfaction relatifs à la facilité de parcours
 - critères de satisfaction relatifs aux temps d'attente
 - critères de satisfaction relatifs à l'accueil et la courtoisie
 - critères de satisfaction relatifs à la disponibilité des services
 - Indicateur ASQ de satisfaction relative aux mesures sanitaire (SMS)
- Baromètre ASQ, Airport Service Quality
 - programme d'enquête développé et mis en œuvre par ACI MONDE suivi par 354 aéroports
 - enquêtes de satisfaction trimestrielles réalisées en continu
 - panel de comparaison : 11 aéroports de taille et/ou de structure de trafic comparable

trafic annuel	France	Norvège	Pologne	Italie	Portugal	Espagne
05 > 15M	Bâle-Mulhouse Lyon Marseille Nice Bordeaux	Bergen	Cracovie	Bologne Milan-Linate	Porto	Bilbao

Annexe 1- Bilan 2022-2024

4. Services aux clients

4.1 Indicateurs de qualité de service 2022-2024

- **2 indicateurs de disponibilité des équipements**

- Taux de service de convoyage bagages (TCB)
- Disponibilité des équipements électromécaniques (équipements de criticité rouge et orange) (DEE)

- **1 indicateur de ponctualité des vols**

- Ponctualité des vols au départ liée au gestionnaire (DL87) (PVD)

- **2 indicateurs de fluidité**

- Temps d'attente des passagers aux postes de contrôle de sûreté (temps d'attente inférieur à 10 mn) (TAS)
- Temps d'attente des passagers aux postes de contrôle frontière au départ (temps d'attente inférieur à 15 mn) (TAF)

Annexe 1- Bilan 2022-2024

4. Services aux clients

4.2 Résultats 2022-2024 des indicateurs de qualité de service

Période tarifaire		2022			2023		
Période de référence		avr. 2022 - mars.2023			avr. 2023 - mars.2024		
Indicateurs		TLS	Panel EU	Panel FR	TLS	Panel EU	Panel FR
SGD	satisfaction globale des passagers	80,4	77,6	75,7	80,5	78,3	75,7
SAD	satisfaction agrégée des passagers	81,5	78,3	77	81	79,7	77,8
SMS	satisfaction sur les mesures sanitaires	80,9	76,8	76,3	80,9	77,8	76,8
TCB	taux de service du convoyage bagage	98,3	/	/	97,5	/	/
DEE	Taux de disponibilité des équipements électromécaniques	98,4	/	/	99,7	/	/
PVD	Ponctualité des vols au départ	99,6	/	/	99,7	/	/
TAS	Temps d'attente au contrôle sûreté	99,3	/	/	98,7	/	/
TAF	Temps d'attente aux postes contrôle frontière départ	99,7	/	/	99,4	/	/

- **Indicateurs de satisfaction des passagers**

- SGD : sur la période 2022-2024, bon niveau de satisfaction, supérieur de 2,5 points au panel de comparaison et 1^{er} aéroport français depuis 11 trimestres consécutifs (au dessus de la moyenne des aéroports français de 4,8 points)
- SAD : bon niveau de satisfaction avec une maîtrise des temps d'attente aux points clé du parcours passagers et une facilité du parcours passagers
- SMS : bon niveau de satisfaction sur les mesures sanitaires, supérieur de plus de 3,6 points au panel sélectionné

- **Autres indicateurs de qualité de service TCB :**

- TCB : résultat en baisse sur la période 2023-2024, en raison des difficultés relatives au chantier standard 3, à l'obsolescence des équipements et quelques retards de maintenance
- DEE : bon niveau de disponibilité des équipements électromécaniques (ascenseurs et escalators) malgré des délais d'approvisionnement inhabituels sur les certaines pièces électroniques
- PVD : bonne maîtrise des installations et des services pour respecter la ponctualité des vols au départ, malgré des dysfonctionnements répétés sur le système de traitement des bagages
- TAS : point fort de l'aéroport, reconnu par les passagers et les compagnies ; des ajustements de capacité tout en maintenant l'équilibre entre satisfaction des passagers et performance économique
- TAF : quelques difficultés lors du lancement des lignes Air Canada et Qatar, compensées par une collaboration efficace avec la DDPAF

Annexe 1- Bilan 2022-2024

5. Tarifs

5.1 Taux d'évolution des tarifs 2022-2024

Période tarifaire	2022	2023	2024
Période de référence	avril 2022-mars 2023	avril 2023-mars 2024	avril 2024-mars 2025
Taux d'évolution au 1 ^{er} avril N	3,5%	2,5%	0,0%

- 2022 : décision ART n°2021-071 du 23 décembre 2021
- 2023 : décision ART n°2023-002 du 17 janvier 2023

5.2 Bilan des modulations tarifaires

- Modulation acoustique

Période tarifaire 2023 (avril 2023 à mars 2024) en milliers d'euros

groupes acoustiques	6h-18h / 18h- 22h	22h-6h	Total
1	113	13	126
2	136	57	192
3	0	384	384
4	-412	96	-316
5	-1 010	70	-940
6	-28	0	-28
	-1 202	620	-582

Mesure déficitaire de 582k€ pour la période tarifaire 2023

Annexe 1- Bilan 2022-2024

5. Tarifs

5.2 Bilan des modulations tarifaires 2022-2024

- Modulation des redevances pour ouverture de nouvelle route (en milliers d’euros)

Période tarifaire	2022	2023	2024
Périodes de référence	Avril 2022-Mars 2023	Avril 2023-Mars 2024	Avril 2024-Mars 2025
	1 306	2 090	1 724

- Modulation des redevances pour reprise du trafic (en milliers d’euros)

Période tarifaire	2022	2023	2024
Périodes de référence	Avril 2022-Mars 2023	Avril 2023-Mars 2024	Avril 2024-Mars 2025
	2 498	87	72

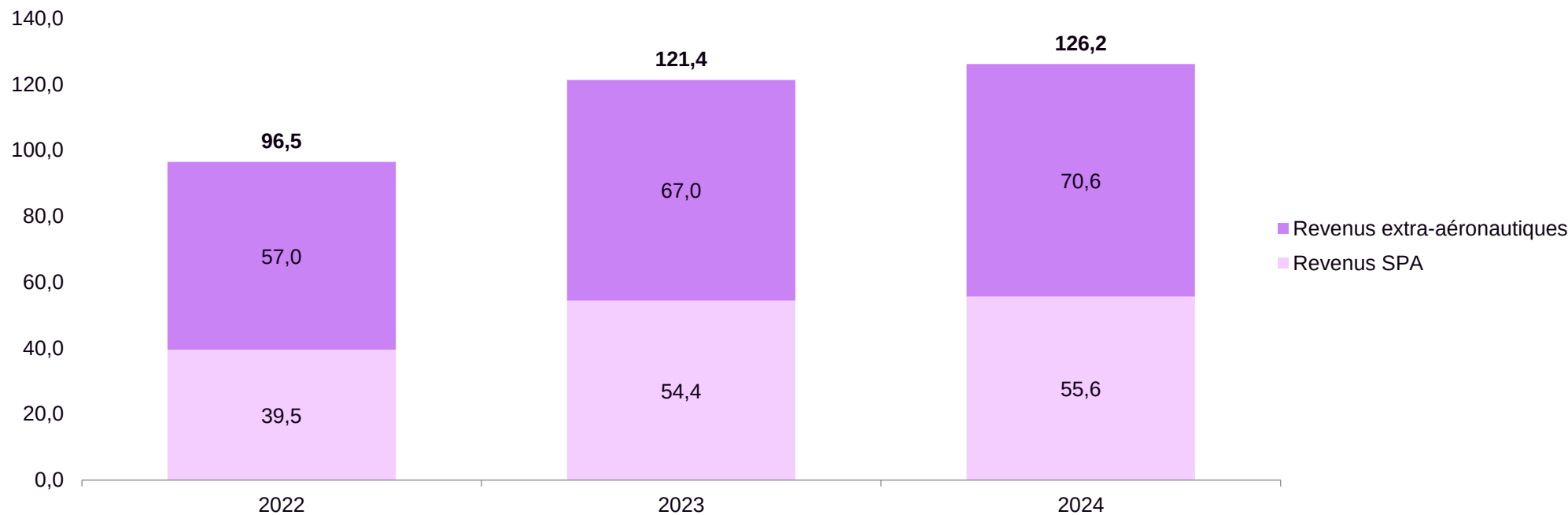
Annexe 1- Bilan 2022-2024

6. Performance économique

6.1. Evolution des revenus

6.1.1. Revenus du périmètre régulé 2022-2024

en millions d'euros



Annexe 1- Bilan 2022-2024

6. Performance économique

6.1. Evolution des revenus

6.1.2. Revenus des services publics aéroportuaires 2022-2024

<i>en millions d'euros</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
Atterrissage	9,9	13,4	13,3
Passager	15,2	23,3	24,3
Bagage	2,1	3,6	3,7
APMR	2,3	2,7	2,6
Stationnement	2,9	3,3	3,4
Autres redevances	0,7	0,9	0,7
Total redevances SPA	33,1	47,1	48,1
Immobilier SPA	6,4	7,3	7,6
Total revenus SPA	39,5	54,4	55,6

Annexe 1- Bilan 2022-2024

6. Performance économique

6.1. Evolution des revenus

6.1.3. Revenus extra-aéronautiques 2022-2024

<i>en millions d'euros</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
Parcs automobiles	25,2	29,0	30,1
Immobilier extra-aéronautique	5,8	6,6	7,2
Activités commerciales	19,2	24,1	25,6
Filiales	6,8	7,3	7,8
Total revenus EA	57,0	67,0	70,6
Total revenus EA hors filiales	50,2	59,7	62,9

Annexe 1- Bilan 2022-2024

- 6. Performance économique
 - 6.2. Evolution des coûts opérationnels
 - 6.2.1 Coûts opérationnels du périmètre régulé 2022-2024

<i>en millions d'euros</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
Charges externes	26,8	43,2	40,0
Impôts et Taxes	7,0	7,2	7,8
Charges de personnel	20,9	25,6	26,5
Amortissements et Provisions	20,6	20,6	21,3
Total coûts opérationnels	72,5	93,4	95,5

Annexe 1- Bilan 2022-2024

6. Performance économique

6.3. Evolution de la rentabilité

6.3.1 Résultat opérationnel du périmètre régulé 2022-2024

<i>en millions d'euros</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
Chiffre d'affaires	96,5	121,4	126,2
Coûts opérationnels	72,5	93,4	95,5
Résultat opérationnel avant impôt	24,0	28,0	30,7
Impôt sur les sociétés	-6,2	-7,2	-7,8
Résultat Opérationnel	17,8	20,8	22,9

Annexe 1- Bilan 2022-2024

6. Performance économique

6.3. Evolution de la rentabilité

6.3.2 Base d'actifs du périmètre régulé 2022-2024

<i>en millions d'euros</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
Immobilisations nettes	255,7	247,0	249,8
Besoin en fonds de roulement	-18,8	-18,4	-16,6
Base d'actifs	236,9	228,5	233,2

Annexe 1- Bilan 2022-2024

- 6. Performance économique
- 6.3. Evolution de la rentabilité
- 6.3.3 ROCE du périmètre régulé 2022-2024

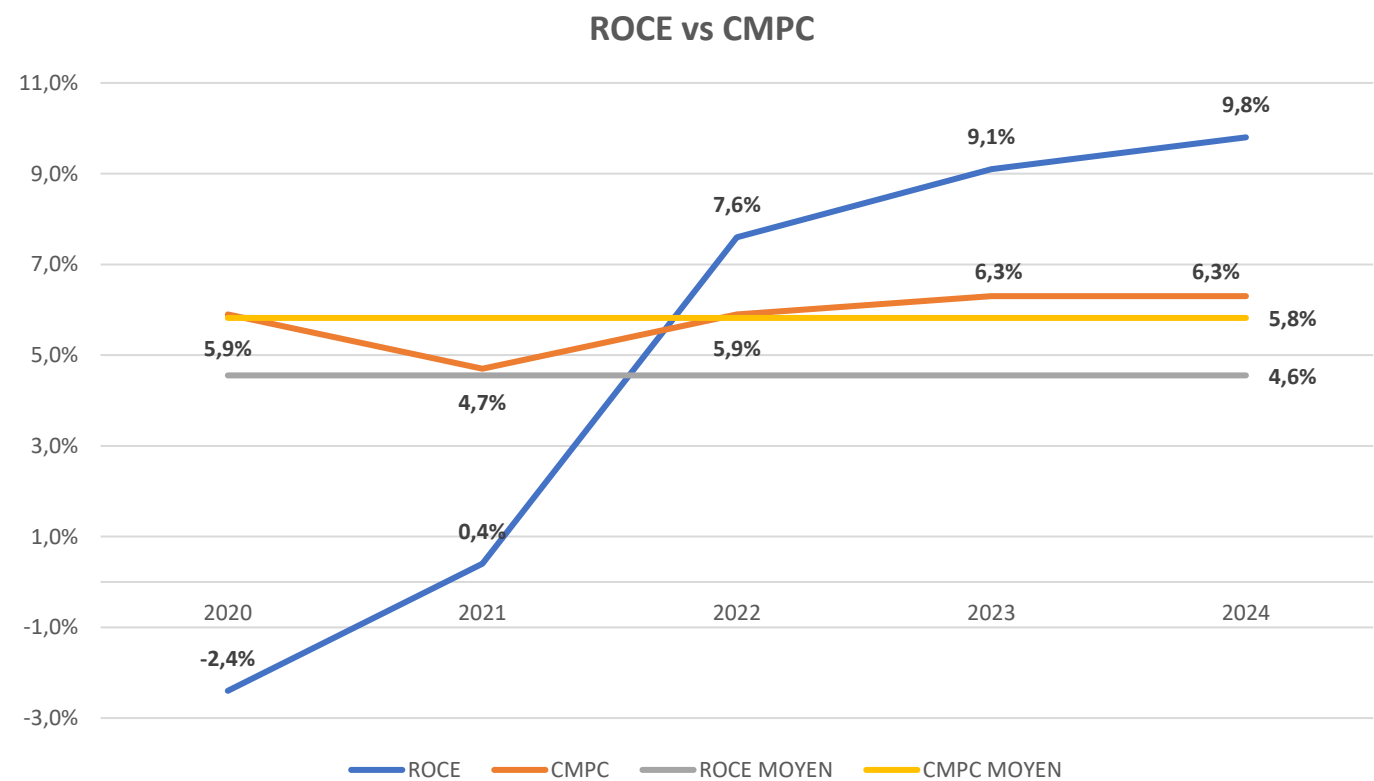
<i>en millions d'euros</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>2024</i>
Résultat opérationnel après contributions	17,8	20,8	22,9
Base d'actifs	236,9	228,5	233,2
ROCE	7,5%	9,1%	9,8%

Annexe 1- Bilan 2022-2024

6. Performance économique

6.3. Evolution de la rentabilité

6.3.4 ROCE du périmètre régulé 2020-2024 versus CMPC



Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

Contexte

- En 2022, deux décisions de l'ART quant à l'allocation des produits, des actifs et des charges :
 - n° 2022-024 du 31 mars 2022 : principes auxquels obéissent les règles d'allocation
 - n° 2022-025 du 31 mars 2022 : lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée données aux principes
- Intervention effective des usagers dans l'établissement des règles d'allocation
 - en application du principe de transparence pour assurer le respect des principes de pertinence et de non-discrimination
 - pour permettre l'intervention, sur les règles d'allocation, y compris concernant les hypothèses retenues pour établir ces règles, et le choix des clés retenues par l'exploitant

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

1. Présentation des périmètres

Caisse unique	Caisse aménagée	Activités	Sous-activités
Périmètre régulé	Périmètre régulé	Services publics aéroportuaires	Atterrissage Passager Bagage APMR Stationnement Autres redevances SPA Immobilier SPA
	Périmètre non régulé contributif	Activités extra-aéronautiques	Immobilier extra-aéronautique Parcs automobiles Activités commerciales Crèche
	Périmètre non régulé non contributif	Activités de diversification	Hôtel Salle de peinture avion, local mixte d'activité Centrale photovoltaïque en injection
Périmètre non régulé		TTAP-T2S, TNSA	TTAP-T2S TNSA
		Assistance en escale	Assistance en escale

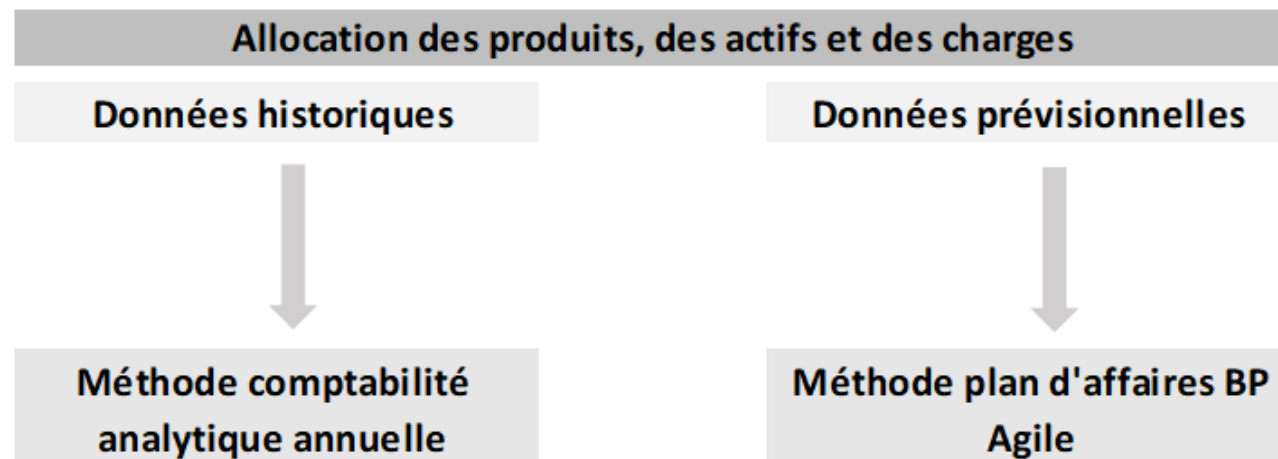
Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

2. Principes généraux d'allocation

- Production d'une comptabilité analytique une fois par an sur base:
 - Des comptes sociaux french GAAP (ATB et filiales)
 - Des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges.
- Des règles établies dans le respect des principes généraux définis par l'autorité de régulation:
 - Auditabilité et transparence
 - Homogénéité
 - Non-discrimination
 - Pertinence
 - Priorité à l'imputation directe
 - Réconciliation et traçabilité
 - Stabilité dans le temps
- Un système d'allocation des produits, des actifs et des charges qui permet une séparation entre des activités régulées et non régulées dans le respect de deux principes :
 - de juste niveau de rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé
 - du produit global des redevances qui n'excède pas le coût des services rendus.

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

2. Principes généraux d'allocation



- **Pour les données historiques** : utilisation de l'ERP de gestion SAP : répartition des produits, des actifs et des charges par centre de coûts/centre de profits, directs et indirects.
- **Pour les données prévisionnelles** : modélisation du plan d'affaires à horizon fin de concession : répartition des produits, des actifs et des charges par activité.

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

3. Méthode de modélisation des données prévisionnelles

- Un « BP Agile » pour une modélisation prévisionnelle
- Une structure analytique simplifiée par rapport à la structure de la comptabilité analytique annuelle:
 - Un maillage analytique réduit
 - Un volume de données plus restreint pour être plus agile
 - Les centres de coûts qui portent l'ensemble des actifs et des charges sont regroupés dans des « regroupements de centre de coûts » afin de réduire le nombre de clés de répartition applicables.

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

3. Méthode de modélisation des données prévisionnelles

3.1 Produits, actifs et charges directs

Produits, actifs et charges directs affectés à un regroupement de centre de profits et de coûts directs

Activités	Regroupement centre de profits et de coûts	Affectation directe
Services publics aéroportuaires	Atterrissage	Direct
	Passagers	Direct
	Stationnement	Direct
	Bagage	Direct
	APMR	Direct
	Autres redevances SPA	Direct
	Immobilier SPA	Direct
Activités extra-aéronautiques	Immobilier extra-aéronautique	Direct
	Parcs autos	Direct
	Commerces & Services	Direct
	Loueurs	Direct
	Publicité	Direct
	Restauration	Direct
	Salons compagnies	Direct
Activités de diversification	Filiales	Direct
TTAP - T2S / TNSA	TTAP - T2S	Direct
	TNSA	Direct
Assistance en escale	Bus de piste	Direct

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

3. Méthode de modélisation des données prévisionnelles

3.2 Actifs et charges indirects

Actifs et charges indirects affectés selon 7 clés de répartition

Catégorie de coûts indirects	Regroupement centre de coûts indirects	Définition	Clé de répartition
Actifs et charges de structure	Structure administrative	Actifs et charges de structure (ex: coûts fonction juridique, finance...)	Coûts opérationnels
Actifs et charges indirects	Infrastructures globales	Charges liées aux assurances, à la fonction maintenance et à la taxe foncière.	Valeur brute des immobilisations
	Aérogare	Actifs et charges liés à l'infrastructure de l'aérogare et au nettoyage et maintenance de l'aérogare.	Volumes aérogare
	Aéronautique	Actifs et charges contribuant à l'exploitation (ex: coûts de fonctionnement des superviseurs pistes, fonction escale...)	CA Aéronautique
	Structure aéronautique et extra-aéronautique	Actifs et charges liés au développement des activités aéronautiques et extra-aéronautiques	CA aéronautique et extra-aéronautique (hors immobilier)
	Structure mixte projet	Actifs et charges liés à la mise en place des projets d'investissements, de l'émergence à la réalisation.	Investissements
	Energie	Actifs et charges liés à la consommation d'eau, gaz et électricité	Valeur brute des immobilisations
	Entretien et maintenance infrastructures	Actifs et charges d'entretien et maintenance des infrastructures tels que les réseaux eau, électricité, ainsi que le traitement des déchets et les voiries côté ville.	Valeur brute des immobilisations
	Sécurité	Actifs et charges liés à la sécurité des passagers, bâtiments et installations (principalement sous traitance SPPS)	Temps passés

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

3. Méthode de production des données prévisionnelles

3.3 Besoin en fond de roulement (BFR)



Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

4. Focus clé de répartition selon les volumes en aérogare

Une clé définie en 4 étapes:

- Etape 1

Clé surfacique utilisée jusqu'à présent qui est abandonnée car elle ne permet pas de pondérer les surfaces selon leur qualité

Mesure des surfaces pour chaque niveau de l'aérogare par fonction : activités aéroportuaires, activités commerciales, circulation, parties communes, sûreté, surfaces inutilisées, locaux techniques et trémies architecturales

Fonctions	Total		R-1		Rdc		R+1		R+2		R+3	
	en m ²	en %	en m ²	en %	en m ²	en %	en m ²	en %	en m ²	en %	en m ²	en %
Activités aéroportuaires	57 521	35%	15 346	42%	25 119	64%	11 576	29%	4 993	17%	486	3%
Activités commerciales	11 263	7%	1 717	5%	1 734	4%	5 750	14%	1 498	5%	563	3%
Circulation	21 021	13%	1 371	4%	6 364	16%	13 286	33%	-	0%	-	0%
Parties communes	6 913	4%	3 935	11%	712	2%	561	1%	1 420	5%	285	2%
Sûreté	3 723	2%	45	0%	217	1%	3 461	9%	-	0%	-	0%
Surfaces inutilisées	2 741	2%	1 504	4%	247	1%	575	1%	416	1%	-	0%
Locaux techniques	25 926	16%	12 632	35%	1 988	5%	1 311	3%	867	3%	9 127	52%
Trémies architecturales	33 348	21%	-	0%	2 697	7%	3 497	9%	19 985	68%	7 170	41%
Total	162 456	100%	36 550	100%	39 079	100%	40 017	100%	29 179	100%	17 631	100%

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

4. Focus clé de répartition selon les volumes en aérogare

Nouvelle clé sur les volumes pour tenir compte de la qualité des surfaces

- Etape 2

Mesure des volumes pour chaque niveau de l'aérogare par fonction : activités aéroportuaires, activités commerciales, circulation, parties communes, sûreté, surfaces inutilisées et locaux techniques

Affectation	Fonctions	Total		R-1		Rdc		R+1		R+2		R+3	
		en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %
Directe	Activités aéroportuaires	189 655	42%	70 904	53%	62 347	63%	42 780	29%	12 249	49%	1 376	3%
Directe	Activités commerciales	41 474	9%	6 245	5%	4 921	5%	24 492	17%	4 429	18%	1 387	3%
Indirecte*	Circulation	84 863	19%	5 214	4%	22 687	23%	56 962	39%	-	0%	-	0%
Indirecte*	Parties communes	23 062	5%	15 328	12%	2 048	2%	1 572	1%	3 541	14%	573	1%
Directe**	Sûreté	13 995	3%	193	0%	485	0%	13 317	9%	-	0%	-	0%
Non affectée	Surfaces inutilisées	10 442	2%	6 198	5%	1 030	1%	1 599	1%	1 615	6%	-	0%
Non affectée	Locaux techniques	85 226	19%	28 953	22%	6 166	6%	4 779	3%	3 417	14%	41 912	93%
Total		448 717	100%	133 034	100%	99 684	100%	145 500	100%	25 251	100%	45 248	100%

* Affectation au prorata des volumes de chaque fonction par niveau

** Sûreté affectée à la fonction activités aéroportuaires

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

4. Focus clé de répartition selon les volumes en aérogare

- Etape 3

Affectation des volumes sur les deux fonctions principales par niveau

Fonctions	Total		R-1		Rdc		R+1		R+2		R+3	
	en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %	en m3	en %
Activités aéroportuaires	288 994	82%	90 160	92%	85 874	93%	96 050	69%	15 019	74%	1 891	53%
Activités commerciales	64 055	18%	7 900	8%	6 715	7%	42 425	31%	5 360	26%	1 655	47%
Total	353 049	100%	98 060	100%	92 589	100%	138 475	100%	20 379	100%	3 546	100%

Annexe 2- Méthodologie d'allocation des produits, des actifs et des charges

4. Focus clé de répartition selon les volumes en aérogare

- Etape 4

Affectation des volumes des deux fonctions principales - activités aéroportuaires et activités commerciales - par activités secondaires sur base de la cartographie des centres de coûts

Périmètre	Activités	En m3	En %
Régulé	Passagers	183 532	52,0%
Régulé	Bagage	69 776	19,8%
Régulé	Immobilier aéronautique	35 685	10,1%
	Sous-total périmètre régulé	288 994	81,9%
Non régulé	Immobilier extra-aéronautique	3 304	0,9%
Non régulé	Salons compagnies	2 329	0,7%
Non régulé	Restauration	22 408	6,3%
Non régulé	Commerces & Services	34 887	9,9%
Non régulé	Loueurs	1 128	0,3%
	Sous-total périmètre non régulé	64 055	18,1%
	Total	353 049	100,0%

Annexe 3 - Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

Tarifs applicables au 1^{er} janvier 2026

1. Redevance d'atterrissage

La redevance d'atterrissage correspond à l'usage, par les aéronefs de plus de 6 tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi qu'aux services de balisage. Elle est calculée d'après la masse maximale certifiée au décollage, portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil, arrondie à la tonne supérieure.

de 7 t à 12 t	$44,01 \text{ €} + 0,48 \text{ €} \times (t - 6)$
de 13 t à 25 t	$46,91 \text{ €} + 2,61 \text{ €} \times (t - 12)$
de 26 t à 75 t	$81,05 \text{ €} + 4,94 \text{ €} \times (t - 25)$
76 t et plus	$328,08 \text{ €} + 6,34 \text{ €} \times (t - 75)$

Les aéronefs d'un poids inférieur à 6 tonnes sont assujettis à une redevance forfaitaire englobant les redevances d'atterrissage, de stationnement et par passager et bagage

Coefficient de modulation

Selon l'arrêté du 8 septembre 2021, la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions. La modulation appliquée par la société Aéroport Toulouse-Blagnac distingue trois plages horaires dans la journée et fixe les coefficients par groupe acoustique suivants :

groupe acoustique	6h-18h	18h-22h	22h-6h
1	1,40	1,40	2,80
2	1,30	1,30	2,60
3	1,00	1,00	2,00
4	0,80	0,80	1,60
5	0,70	0,70	1,40
6	0,60	0,60	1,20

L'heure de référence est l'heure locale.

Exemptions

- Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décret du Ministre chargé de l'aviation civile
- Les aéronefs d'État qui effectuent des missions techniques sur ordre du Ministre chargé de l'aviation civile
- Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aérodrome, en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables

Annexe 3- Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

2. Redevance par passager

La redevance par passager est due pour l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public. Les tarifs suivants n'intègrent pas la mission d'assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR) qui fait l'objet d'une redevance spécifique.

Espace Schengen	5,38€ / passager départ
Autres pays d'Europe* / DOM-TOM	6,73€ / passager départ
Autres destinations internationales	10,43€ / passager départ

UE non Schengen et autres pays d'Europe non Schengen selon la classification de l'UE

- UE non Schengen : Irlande, Chypre
- Autres pays d'Europe non Schengen selon classification UE : Andorre, Arménie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Géorgie, Liechtenstein, Moldavie, Monaco, Royaume-Uni, Russie, Saint-Marin, Saint-Siège, Ukraine.

Exemptions

- Les membres d'équipage
- Les passagers en transit direct (arrivée et départ avec le même aéronef et avec un seul numéro de vol)
- Les passagers d'un aéronef effectuant un retour forcé sur l'aéroport, en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables
- Les enfants de moins de 2 ans

Annexe 3- Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

3. Redevance par bagage

La redevance par bagage est due pour la mise à disposition des installations de tri et de traçabilité des bagages enregistrés et de livraison des bagages à l'arrivée.

système tri-bagages	2,13€ / bagage départ enregistré en banque d'enregistrement
---------------------	---

4. Redevance de stationnement

La redevance de stationnement est due pour l'utilisation par les aéronefs de plus de 6 tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement. Les tarifs de la redevance sont fonction de :

- la durée de stationnement et de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef,
- l'alimentation électrique en 400 Hertz
- l'alimentation en air conditionné

au contact de l'aérogare avec l'utilisation de la passerelle	00:45	0,81 €	0,42 €
au contact de l'aérogare avec embarquement et débarquement à pied sans utilisation de la passerelle	00:45	0,56 €	0,29 €
au large	01:00	0,27 €	0,14 €

l'heure de référence est l'heure locale

forfait 400 Hz	• forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en 400 Hz • forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus	19,96 € / aire équipée
forfait air conditionné	• forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en air conditionné • forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus	19,21 € / aire équipée

*La franchise correspond au laps de temps durant lequel un aéronef peut, entre le moment de son atterrissage et celui de son décollage, stationner sans acquitter la redevance de stationnement. Une fois la franchise atteinte, le décompte se fait à la minute supplémentaire.



Annexe 3- Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

5. Redevance carburant

Le tarif de la redevance carburant est le suivant :

carburant	1,01€ / kilolitre
-----------	-------------------

6. Redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR)

La redevance APMR a pour objet le financement des missions d'assistance aux personnes à mobilité réduite. Elle est assise sur le nombre total de passagers au départ, aux seules exceptions mentionnées pour la redevance par passager

compagnie ayant sur la période janvier 2024 - décembre 2024, un taux de pré-notification, 36h avant le départ ou l'arrivée supérieur à 65%	0,76 € / passager départ
compagnie ayant sur la période janvier 2024 - décembre 2024, un taux de pré-notification, 36h avant le départ ou l'arrivée, inférieur ou égal à 65%	0,97 € / passager départ

Annexe 3 - Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

7. Redevances accessoires

7.1 Forfait moins de 6 tonnes

Le forfait pour les avions de moins de 6 tonnes couvre les redevances d'atterrissage, de stationnement, et par passager et bagage.

jusqu'à 1,5 t	30,34€	1,56€
de 1,6 à 2,5t	39,24€	3,05€
de 2,6 t à 6 t	52,75€	5,24€

Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 %.

7.2 Autres redevances SPA

services	
aires appaux	6,18€ par m2 par an
chargeurs électriques	
tracteurs manutention	573€ / an /emplacement
tracteurs repoussage	2873€ / an /emplacement
Tapis bagages	2873€ / an /emplacement
Distribution de carburant pour appaux de piste	Prix d'achat du litre de GNR majoré de 20 %
titres de circulation en zone de sûreté à accès réglementé	
formation sûreté	33€ / personne
titre de circulation aéro-portuaire permanent (badges rouge, orange et jaune)	59 € / badge
laissez-passer véhicule permanent (LPV permanent)	38€ / LPV
titre de circulation accompagnée (Badge vert)	5 € / jour
laissez-passer véhicule temporaire (LPV temporaire)	5 € / jour
titre de circulation aéro-portuaire temporaire (Badge arc-en-ciel)	5€ / badge

Annexe 3 - Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

7. Modulations des redevances

La modulation pour ouverture de nouvelle route est appliquée pour la création d'une liaison directe régulière au départ de l'aéroport de Toulouse- Blagnac vers un aéroport non desservi pour la saison IATA de l'ouverture de la liaison.

La remise tarifaire sur la redevance par passager, sur la redevance bagage et sur la redevance d'atterrissage est dégressive sur une durée de 3 ans :

année	liaison < 3000 km	liaison ≥ 3 000 km
année 1	70%	75%
année 2	50%	50%
année 3	30%	25%

La modulation est appliquée sur la redevance par passager, la redevance par bagage et la redevance d'atterrissage pour une nouvelle route dont le programme de vol représente sur une période de trois mois consécutifs,

- au moins 2 fréquences hebdomadaires pour les destinations de l'Europe Schengen et des autres pays d'Europe,
- au moins 1 fréquence hebdomadaire pour les autres destinations.

En cas de reprise d'une liaison non desservie, la nouvelle compagnie aérienne bénéficie de la modulation à condition de n'avoir aucun lien capitalistique ou commercial avec l'exploitant précédent de la ligne. Après deux ans d'absence de liaison, la modulation s'applique également à une compagnie liée à l'exploitant précédent.

Si un transporteur ouvre une liaison sur une route créée depuis moins de trois ans bénéficiant d'une modulation tarifaire, celui-ci bénéficie du même taux de remise que l'exploitant déjà en place, dès lors que son programme de vol respecte les conditions d'application de la mesure.

En cas d'arrêt saisonnier, le processus incitatif dégressif se poursuit au moment de la reprise de la ligne comme si elle n'avait jamais été suspendue. La période d'interruption est incluse dans la période d'abattement.

Les vols réalisés en cœur de nuit (00h00 – 06h00 heure locale) sont exclus du champ d'application de la modulation.

Annexe 3 - Tarifs des redevances services publics aéroportuaires

7. Modulations des redevances

7.2 Modulation de redevance pour développement du trafic

Une remise sur la redevance par passager est accordée aux compagnies aériennes qui sont, par faisceau géographique et par saison IATA, en croissance par rapport au trafic de référence.

La remise est accordée pour chaque passager départ au-delà du trafic de référence.

Le trafic de référence est, pour chacun des faisceaux géographiques, le trafic de la saison hiver 2024-2025 pour la saison IATA hiver N et le trafic de la saison IATA été 2025 pour la saison IATA été N.

Remise sur la saison IATA hiver N

EUROPE SCHENGEN

Trafic	€/passager départ
Trafic hiver N < Trafic hiver 2024-2025	-
Trafic hiver N >= Trafic hiver 2024-2025	4,00 €

AUTRES PAYS EUROPE ET AUTRES DESTINATIONS INTERNATIONALES

Trafic	€/passager départ
Trafic hiver N < Trafic hiver 2024-2025	-
Trafic N >= Trafic hiver 2024-2025	5,00 €

Remise sur la saison IATA été N

EUROPE SCHENGEN

Trafic	€/passager départ
Trafic été N < Trafic été 2025	-
Trafic N >= Trafic été 2025	4,00 €

AUTRES PAYS EUROPE ET AUTRES DESTINATIONS INTERNATIONALES

Trafic	€/passager départ
Trafic N < Trafic été 2025	-
Trafic N >= Trafic été 2025	5,00 €

Dans le cas où, sur une saison IATA, une compagnie aérienne bénéficie de la modulation pour ouverture de nouvelle route, le montant de celle-ci est déduit du montant de la modulation pour développement du trafic.

En cas de reprise d'une ligne existante, la nouvelle compagnie aérienne bénéficie de la modulation pour développement du trafic à condition de n'avoir aucun lien capitalistique ou commercial avec l'exploitant de la ligne sur la saison IATA hiver 2024-2025 et la saison IATA été 2025.

Pour les compagnies n'ayant pas de trafic de référence, la remise est appliquée à l'ensemble des passagers.

Les vols réalisés en cœur de nuit (00h00 – 06h00 heure locale) sont exclus du champ d'application de la modulation.

La remise est établie sous forme d'avoir à la fin de chaque saison IATA.



merci
de votre attention

toulouse blagnac AÉROPORT 