

**AVANT-PROJET DE CONTRAT DE REGULATION ECONOMIQUE**

**ENTRE**

**L'ETAT**

**ET**

**AEROPORT TOULOUSE - BLAGNAC**

**2026 – 2030**

**VERSION DU 7 MAI 2025**

# Table des matières

Préambule	4
Titre I : Objet et champ d'application du contrat	6
I.1    Objet du contrat	6
I.2    Durée du contrat	6
I.3    Périmètre régulé	6
Titre II : Investissements et qualité de service	8
II.1    Investissements	8
II.2    Qualité de service	9
II.2.1    Liste des indicateurs de qualité de service	9
II.2.2    Définition et mesure des indicateurs de qualité de service	9
II.2.3    Objectifs de qualité de service	10
Titre III : Tarification	11
III.1    Définition des périodes tarifaires	11
III.2    Conditions d'évolution des tarifs des redevances	11
III.2.1    Redevances soumises au contrat	11
III.2.2    Principes d'évolution des tarifs des Redevances	12
III.2.3    Taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances	14
III.2.4    Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances	14
III.2.5    Facteurs d'ajustement des tarifs versés au CAT	16
III.3    Politique tarifaire	20
III.3.1    Structure de tarification	20
III.3.2    Modulations des redevances	20
III.4    Evolution des redevances et évolution des coûts	20
III.4.1    Services nouveaux ou évolution des coûts	20
III.4.2    Régime de certaines nouvelles redevances	22
III.4.3    Effets d'une évolution des méthodes d'allocation des actifs et des charges	22
Titre IV : Concertation avec les usagers	23
IV.1    Commission consultative économique	23
IV.2    Suivi des opérations majeures d'investissements	24
IV.3    Lancement de nouvelles opérations	24
Titre V : Modalités d'exécution du contrat	25
V.1    Information et contrôle	25
V.1.1    Informations à fournir par Aéroport Toulouse-Blagnac	25
V.1.2    Comité de suivi	25
V.1.3    Auditabilité	25
V.1.4    Non homologation des tarifs	25
V.2    Révision ou fin anticipée du contrat	26
V.2.1    Circonstances particulières motivant une révision du contrat	26
V.2.2    Faits nouveaux, imprévision, force majeure	27
Titre VI : Dispositions diverses	28
VI.1    Sanctions	28
VI.2    Préparation du contrat suivant	28
VI.3    Transmission de notifications	28
VI.4    Publicité	28

Annexe 1 : Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat	29
Annexe 2 : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service	31
Annexe 3 : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat	35
Annexe 4 : Modulations tarifaires	38
Annexe 5 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « TRAF »	40
Annexe 6 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « QDS »	41
Annexe 7 : Modalités de calcul des facteurs d'ajustement « INV »	42
Annexe 8 : Méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges	45

## Préambule

1. Pour la métropole toulousaine, pour la région Occitanie et pour toute sa zone d'influence, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est une porte d'entrée majeure en matière d'échanges économiques et touristiques.

Cas unique en Europe, la plateforme revêt une importance stratégique particulière compte-tenu de la présence des constructeurs Airbus et ATR.

Aéroport Toulouse-Blagnac affiche sa stratégie en matière d'investissements et de services aux clients pour la période 2026-2030 :

- 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 de renforcer la compétitivité de la plateforme aéroportuaire, Aéroport Toulouse-Blagnac propose une évolution des tarifs attractive sur la période 2026-2030 pour établir un point d'équilibre satisfaisant avec les compagnies aériennes.

2. La société Aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) assure l'exploitation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dans le cadre d'une concession et est à ce titre soumise en premier lieu à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'Etat de leur respect.

Elle est en deuxième lieu régie, en matière de redevances, par le dispositif issu de la loi du 20 avril 2005 et du décret du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports. Est privilégiée, pour les plus grands aéroports, une régulation pluriannuelle s'appuyant sur des contrats de régulation économique entre l'exploitant et l'État. Ces contrats sont établis conformément aux articles L.6325-2 et R. 6235-39 du code des transports.

3. Conformément à l'article L. 6327-3 du code des transports, l'Autorité compétente de l'Etat peut consulter l'Autorité de régulation des transports, qui émet un avis motivé sur un avant-projet de contrat. Les projets de contrats mentionnés à l'article L. 6325-2 sont en outre soumis à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports dans un délai et des conditions prévus par voie réglementaire.

4. En application de ces dispositions, Aéroport Toulouse-Blagnac a élaboré le présent contrat, qui couvre la période 2026-2030.

5. La préparation de ce contrat a fait l'objet :

- d'ateliers de travail entre les usagers et Aéroport Toulouse-Blagnac pour échanger sur les prévisions de trafic, le programme d'investissement, les services aux clients et l'allocation des produits, des actifs et des charges, à partir du mois de septembre 2024 ;
- d'une première commission consultative économique de l'aéroport de Toulouse-Blagnac préparatoire au dossier de consultation le 5 décembre 2024 pour discuter sur les hypothèses précédentes et sur l'évaluation du coût moyen pondéré du capital ;
- d'une deuxième commission consultative économique de l'aéroport de Toulouse-Blagnac préparatoire au dossier de consultation le 4 mars 2025 pour discuter

d'éléments complémentaires à la première commission relatifs aux services aux clients, à la proposition tarifaire, à la performance économique ainsi qu'à l'allocation des produits, des actifs et des charges ;

- d'un dossier de consultation diffusé par Aéroport Toulouse-Blagnac, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions initiales.

# **Titre I : Objet et champ d'application du contrat**

## **I.1 Objet du contrat**

Le présent contrat est conclu en application de l'article L. 6325-2 du code des transports.

Il fixe en particulier, sur la période 2026-2030 et en référence au programme des investissements prévus, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus ainsi que des objectifs de qualité de service d'Aéroport Toulouse-Blagnac sur cette période.

## **I.2 Durée du contrat**

Le présent contrat entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026 et vient à échéance le 31 décembre 2030.

## **I.3 Périmètre régulé**

a- En application des articles L. 6325-1, R. 6325-1, R. 6325-20 et R. 6235-22 du code des transports et de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités d'Aéroport Toulouse-Blagnac dans lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre les services publics aéroportuaires de l'aéroport de Toulouse-Blagnac.

La rémunération des capitaux investis sur le « périmètre régulé » est appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre et évalué à 5,5 %, et au regard du rapport entre le résultat opérationnel après impôt sur les sociétés et la base d'actifs régulés.

Le résultat opérationnel du « périmètre régulé » et la base d'actifs régulés sont déterminés en application des articles 7 et 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

Le résultat opérationnel du « périmètre régulé » est augmenté, avant application de l'impôt sur les sociétés, des profits de l'ensemble des activités objet de la concession ainsi que l'ensemble de celles exercées par Aéroport Toulouse-Blagnac sur le domaine concédé, à l'exception :

- Des services publics aéroportuaires ;
- Des activités d'assistance en escale listées à l'annexe de l'article R. 6236-1 du code des transports ;
- Des activités menées par des entreprises liées au concessionnaire au sens de l'article L. 2511- 8 du code de la commande publique ;
- Des activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6328-3 du code des transports ;
- Des activités mentionnées à l'article L. 571-14 du code de l'environnement ;
- Des activités de production de carburants et d'hydrogène utilisés pour atteindre les objectifs définis à l'article 4 du règlement (UE) 2023/2405 du parlement européen et du conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur aérien durable (ReFuelEU Aviation)
- Des activités de production, de transformation, de stockage et de distribution d'énergie renouvelable au sens de l'article L. 211-2 du code de l'énergie, ou d'énergie nucléaire, destinées à des activités étrangères aux services publics aéroportuaires prévus par

l'article R. 6325-1 du code des transports et aux activités en rapport avec ces services ;

- Le cas échéant, des activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés ;

b- Cette augmentation s'effectue dans la limite de 30% du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports. Dans l'hypothèse où les profits mentionnés au a- du présent article excèdent cette limite, le résultat opérationnel mentionné à l'article 6 de l'arrêté du 23 mai 2024 est également augmenté à hauteur de 50% du profit résiduel entendu comme la différence positive entre les profits mentionnés au a- du présent article et le montant correspondant à 30% du coût des services publics aéroportuaires prévus par l'article R. 6325-1 du code des transports.

c- Les profits mentionnés au a- du présent article correspondent au résultat opérationnel avant application de l'impôt sur les sociétés et après une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités tel que mentionné au a- du présent article. La juste rémunération des capitaux investis sur ce périmètre d'activités est appréciée à partir de la base d'actifs de ce périmètre et au regard du même coût moyen pondéré du capital que celui estimé en application de l'article L. 6325-1 du code des transports.

d- Le résultat opérationnel et la base d'actifs sont calculés conformément aux dispositions des articles 7 et 8 de l'arrêté du 23 mai 2024.

e- La méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports est définie à l'annexe 8 du présent contrat.

## **Titre II : Investissements et qualité de service**

### **II.1 Investissements**

Très largement orienté vers le renouvellement et la mise en conformité des installations, le programme d'investissement a également pour vocation d'accompagner le développement du trafic international et la décarbonation des activités aéroportuaires. Présenté en annexe 1, le programme d'investissements du périmètre régulé de 114,5 m€ (en euros constants 2025) se décompose en 89,1 m€ d'investissements de renouvellement et 25,4 m€ d'investissements de capacité.

Le renouvellement des installations s'élève à 17,8 m€ en moyenne annuelle destiné à garantir la qualité de service attendue par les usagers, à se conformer aux nouvelles exigences réglementaires et à réhabiliter certains actifs historiques. Les opérations principales sont la rénovation d'infrastructures aéronautiques – voies de circulation des avions –, le renouvellement du système de tri des bagages et la modernisation de la gare de fret.

Il est complété de quelques opérations de capacité intra-muros, ayant vocation à rendre un service adapté et performant notamment dans le cadre du développement du trafic international mais aussi à répondre aux attentes sociétales et aux exigences des partenaires en matière de décarbonation.

Ces opérations de capacité sont constituées de deux projets majeurs :

- la transformation de l'aérogare d'un montant de 12 m€ sur la période 2026-2030 avec l'agrandissement et le réaménagement des zones de contrôle des départs et des arrivées ainsi que la création de nouveaux services dont un espace commercial ;
- l'électrification du côté piste d'un montant de 8,2 m€ comprenant notamment la mise à disposition d'une alimentation en air climatisé ainsi que d'une alimentation électrique en 400 Hz sur les aires de stationnement au large.

Le calendrier prévisionnel des principales opérations, de capacité comme de renouvellement est le suivant :

- l'aménagement des installations d'électrification côté piste - recharge pour les véhicules électriques, alimentation en air climatisé et électrique en 400Hz des parkings avions – avec une fin des travaux au deuxième trimestre 2028 ;
- la mise en service de la gare de fret avec une finalisation des travaux au quatrième trimestre 2028 ;
- la modernisation du système de tri-bagages qui sera terminée au quatrième trimestre 2028 ;
- la transformation du satellite du hall D avec le réaménagement du contrôle aux frontières et la création de nouveaux services pour une livraison au deuxième trimestre 2029 ;
- la rénovation et la mise en conformité des taxiways nord avec un achèvement des travaux au quatrième trimestre 2030.

## **II.2 Qualité de service**

Aéroport Toulouse-Blagnac prend des engagements de qualité de service sur la période 2026-2030 pour répondre aux attentes de ses clients, passagers comme compagnies aériennes.

Il s'agit de faciliter le cheminement des passagers en leur apportant plus de fluidité et confort lors de leur parcours d'enregistrement, d'embarquement et de débarquement, tout en diversifiant l'offre commerciale.

Cette stratégie de services se concrétise par un ensemble d'aménagements dans l'aérogare :

- le même cheminement pour tous, efficace, aisé et convivial ;
- un passage du contrôle de sûreté unique, rapide et doté des dernières technologies ;
- une information sur le parcours des passagers, notamment sur les vols, disponible et fiable ;
- des assises supplémentaires dans les salles d'embarquement et l'ouverture d'une terrasse extérieure côté piste avec un espace fumeur ;
- une offre commerciale plus large, diversifiée et attractive, de duty-free, de boutiques comme de restauration.

Pour atteindre ces objectifs, des indicateurs de qualité de service ont été sélectionnés afin de suivre l'évolution de la satisfaction des passagers sur tout leur parcours en aérogare et pour apprécier le service rendu par le gestionnaire aéroportuaire aux compagnies aériennes.

### **II.2.1 Liste des indicateurs de qualité de service**

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

- indicateur n°1 : satisfaction globale des passagers au départ (SGD) ;
- indicateur n°2 : taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB) ;
- indicateur n°3 : taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes (TPC) ;
- indicateur n°4 : taux de disponibilité des installations et services dit DL87 (TDI)

b - Les indicateurs de qualité de service retenus dans le cadre du présent contrat et donnant lieu à une obligation de suivi sont les suivants :

- indicateur n°5 : satisfaction des passagers sur la facilité du parcours (SFP) ;
- indicateur n°6 : satisfaction des passagers sur la disponibilité de l'information vol (SIV) ;
- indicateur n°7 : satisfaction des passagers sur la courtoisie et la serviabilité du personnel de contrôle sûreté (SPC) ;
- indicateur n°8 : temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (TAS)
- indicateur n°9 : temps d'attente aux aubettes police aux frontières (PAF)
- indicateur n°10 : taux de service des personnes à mobilité réduite dit DL19 (PMR).

### **II.2.2 Définition et mesure des indicateurs de qualité de service**

Les définitions et modalités de mesure des indicateurs mentionnés au II.2.1 figurent en annexe 2.

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroport Toulouse-Blagnac ou par des tiers agissant pour le compte de la société.

## II.2.3 Objectifs de qualité de service

Pour chacun des indicateurs mentionnés au II.2.1-a, Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à atteindre, sur les périodes définies ci-après, les objectifs suivants :

<i>Période tarifaire</i>	2028	2029	2030	2031	2032
<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>
<b>Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)</b>	78,0	78,0	78,0	78,0	78,0
<b>Taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB)</b>	98,1	98,2	98,3	98,4	98,5
<b>Taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes (TPC)</b>	94,5	94,5	95,0	95,0	95,5
<b>Taux de disponibilité des installations et services dit DL87 (TDI)</b>	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5

Au cas où, pour chacun des indicateurs, le malus serait appliqué deux années consécutives, le niveau d'objectif de l'indicateur serait revu entre les parties.

Pour les besoins du présent article, la période n, telle que mentionnée dans le tableau ci-dessus, correspond à celle allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année n-2.

## **Titre III : Tarification**

### **III.1 Définition des périodes tarifaires**

Les cinq périodes tarifaires relatives au présent contrat, sous réserve le cas échéant du V.1.4 (non-homologation), sont les suivantes :

- Période tarifaire 2026 : du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2026
- Période tarifaire 2027 : du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2027
- Période tarifaire 2028 : du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2028
- Période tarifaire 2029 : du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2029
- Période tarifaire 2030 : du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2030

### **III.2 Conditions d'évolution des tarifs des redevances**

#### **III.2.1 Redevances soumises au contrat**

En application des articles R. 6325-1 à D. 6325-12 du code des transports, les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat sont les suivantes :

- 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

Les redevances mentionnées ci-dessus, sont soumises à un plafond pluriannuel (ci-après désignées par les « Redevances »).

La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite est établie sur une base annuelle et dans les conditions prévues au code des transports à l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens et au Titre IV du présent contrat. Elle n'est pas soumise au plafond d'évolution.

## **III.2.2 Principes d'évolution des tarifs des Redevances**

### **III.2.2.1 Principes généraux**

L'évolution, d'une période tarifaire à l'autre, des tarifs des Redevances est déterminée par un « taux plafond de base ». Celui-ci est lié à la variation prévisionnelle des coûts relatifs à l'ensemble des prestations concernées.

Conformément à l'article R. 6325-39 du code des transports, Aéroport Toulouse Blagnac procède à une vérification du caractère proportionné des Redevances aux coûts correspondants.

Par ailleurs, l'évolution des tarifs des Redevances d'une période tarifaire à l'autre est ajustée pour tenir compte de plusieurs facteurs correctifs qui sont les suivants :

- Le cas échéant, un facteur lié au trafic s'applique si le niveau annuel de celui-ci sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, le facteur correctif a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, 50 % du déficit ou 50% de l'excédent de produit des redevances ;
- Un ajustement de plafond est également susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de malus, en cas de contre-performance d'Aéroport Toulouse-Blagnac en matière de qualité de service ;
- Un ajustement du plafond peut également s'appliquer pour prendre en compte les écarts entre les trajectoires prévisionnelles et les trajectoires constatées des dépenses d'investissement, résultant d'un retard, d'un abandon, d'une réduction ou d'une augmentation des dépenses d'investissement ;
- Un ajustement de plafond est également susceptible de s'appliquer en cas de baisse ou d'augmentation des profits résiduels des activités extra-aéronautiques par rapport aux prévisions initiales

Comme le périmètre non régulé, après juste rémunération des capitaux investis, contribue jusqu'à 30 % des coûts des services publics aéroportuaires puis à hauteur de 50 % des profits résiduels, ce dernier ajustement constitue également une incitation pour Aéroport Toulouse-Blagnac à maîtriser l'évolution des coûts des services publics aéroportuaires.

Les conditions de mise en œuvre de ces ajustements sont définies ci-après étant précisé que compte-tenu du décalage de deux ans entre les résultats constatés pour l'année de référence n-2 et la période tarifaire n, les facteurs d'ajustement s'appliquent sur les périodes tarifaires annuelles du contrat de 2028 à 2030 et continuent à produire leurs effets sur les deux périodes annuelles tarifaires suivantes 2031 et 2032.

### **III.2.2.2 Compte d'ajustement des tarifs**

Un compte d'ajustement des tarifs (CAT) permet de mettre en œuvre les facteurs d'ajustement des tarifs des Redevances mentionnés ci-dessus.

#### a - Calcul du CAT pour l'ajustement des tarifs

Les montants à verser ou à déduire du CAT pour l'ajustement des tarifs sur la période tarifaire n sont calculés sur la base des résultats de l'année n-2.

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

Par ailleurs, afin d'assurer la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des tarifs, les facteurs d'ajustement versés au CAT pour la période tarifaire n, à l'exception du facteur d'ajustement lié à la qualité de service, sont actualisés au coût moyen pondéré du capital selon des modalités précisées par le contrat. L'éventuel solde du CAT qui n'aurait pas été apuré en année n-1 est également actualisé au coût moyen pondéré du capital.

Aéroport Toulouse-Blagnac détermine donc le CAT pour l'ajustement des tarifs de la période tarifaire n, tel que :

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

Où :

- $\text{RES}_{\text{CAT}}(n-1)$  est le solde résiduel du CAT non apuré l'année n-1 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital ;
- $\text{TRAF}(n)$  est le facteur correctif actualisé lié au trafic, défini au III.2.5.1 ;
- $\text{QDS}(n)$  est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.2.5.2 ;
- $\text{INV1}(n)$  est le facteur d'ajustement actualisé lié aux charges relatives aux dépenses d'investissement, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{INV2}(n)$  est le facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{INV3}(n)$  est le facteur d'ajustement actualisé lié à la réalisation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé, défini au III.2.5.3 ;
- $\text{PROF}(n)$  est le facteur d'ajustement actualisé lié à l'évolution des profits résiduels extra-aéronautiques, défini au III.2.5.4.

#### b – Ajustement des tarifs par l'apurement du CAT

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

Ce coefficient d'ajustement s'applique au taux plafond de base des tarifs des Redevances. Les modalités de calcul de ce coefficient sont définies au III.2.4.

Afin d'éviter une évolution brusque des tarifs des Redevances, le coefficient A(n) est plafonné à +/-5%. Dans le cas où ce plafond est atteint, le solde résiduel du CAT est reporté à l'année suivante, selon les modalités définies au III.2.4.

Le calcul et l'apurement du CAT s'appliquent également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032), afin de refléter dans les tarifs des Redevances les facteurs d'ajustement au titre des périodes tarifaires 2029 et 2030.

### III.2.3 Taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances

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

période tarifaire :	P(n) :
« 2026 »	- 7 %
« 2027 »	i(2027) - 1,25%
« 2028 »	i(2028) - 1,25%
« 2029 »	i(2029) - 1,25%
« 2030 »	i(2030) - 1,25%

où i(n) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France, calculée pour la période tarifaire n, entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2.

RP(n) désigne les recettes prévisionnelles des Redevances des services publics aéroportuaires en euros correspondant au taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n.

Pour chaque période tarifaire comprise en 2028 et 2030, RP(n) est égal à :

N	2028	2029	2030
RP(n)	43 865 095	44 952 218	46 074 906

Les valeurs de RP(n) pour les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2031 et 2032) sont déterminées ultérieurement.

### III.2.4 Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances

Aéroport Toulouse-Blagnac détermine un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances A(n) pour chaque période tarifaire n tel que :

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

Où :

- CAT(n) est le CAT de la période tarifaire n ;
- RP(n) est le montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n, tel que défini au III.2.3 ;
- IC(n) est l'évolution constatée en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2 ;
- IP(n) est l'évolution prévisionnelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2, utilisée pour le calcul des recettes prévisionnelles RP(n) telles que définies au III.2.3.

En vue de chaque période tarifaire n, Aéroport Toulouse-Blagnac établit une Grille Tarifaire des Redevances (GT) telle que :

$$GT(n, T_{ref}(n)) = GT(n-1, T_{ref}(n)) \times [(1+P(n)) \times (1+A(n))]$$

Où, pour tout n > 2027 :

- $T_{ref}(n)$  est la référence de trafic pour la période tarifaire n, cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatées lors de l'année civile n-2 ;
- $GT(i, T_{ref}(n))$  est la recette des Redevances définies au III.2.1, mesuré par le produit de l'application de la Grille Tarifaire des Redevances établie pour la période tarifaire i à  $T_{ref}(n)$ ;
- $P(n)$  est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n défini au III.2.3 ;
- $A(n)$  est le coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances pour la période n défini ci-dessus.

Le coefficient d'ajustement  $A(n)$  est plafonné annuellement à +/-5%. Dans le cas où cette limite est atteinte, le solde résiduel du CAT est reporté à l'année suivante. Il est déterminé tel que :

- si  $A(n) > 5\%$ ,

$$RES_{CAT}(n) = CAT(n) - [5\% \times RP(n) \times \frac{(1 + IC(n))}{(1 + IP(n))}]$$

- si  $5\% \geq A(n) \geq -5\%$ ,

$$RES_{CAT}(n) = 0$$

- si  $-5\% > A(n)$ ,

$$RES_{CAT}(n) = CAT(n) + [5\% \times RP(n) \times \frac{(1 + IC(n))}{(1 + IP(n))}]$$

Où :

- $RES_{CAT}(n)$  est le solde résiduel du CAT pour l'année n ;
- $CAT(n)$  est le CAT pour l'année n ;
- $RP(n)$  est le montant de recettes prévisionnelles des redevances SPA pour la période tarifaire n, tel que défini au III.2.3 ;
- $IC(n)$  est l'évolution constatée en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2 ;
- $IP(n)$  est l'évolution prévisionnelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par la Banque de France entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2, utilisée pour le calcul des recettes prévisionnelles  $RP(n)$  telles que définies au III.2.3.

### III.2.5 Facteurs d'ajustement des tarifs versés au CAT

#### III.2.5.1 - Ajustement du CAT en fonction du trafic

Le facteur d'ajustement TRAF(n), qui s'applique annuellement, a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels entre le produit constaté des Redevances par rapport au produit prévisionnel des Redevances. Il couvre 50% des écarts constatés par rapport aux trajectoires prévisionnelles au-delà d'une plage de franchise.

Pour les besoins du calcul du facteur TRAF(n), il est défini la quantité de trafic QT(n) de la façon suivante :  $QT(n) = PAX(n-2)$

Où :

- PAX(n-2) est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année n-2.

Le scénario de référence retenu pour le présent contrat correspond à une évolution du trafic de passagers de 2 % en 2028, 1,8 % en 2029 et 2,2 % en 2030, 2,2 % en 2031 et 2 % en 2032. Il conduit aux valeurs suivantes en QTref(n) du facteur QT :

n	2028	2029	2030	2031	2032
QTref(n)	7 561 170	7 700 480	7 872 326	8 045 746	8 204 560

Il est en outre défini deux séquences QTM(n) et QTm(n) qui correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul.

n	2028	2029	2030	2031	2032
QTM(n)	7 635 265	7 852 293	8 106 050	8 365 679	8 614 465
QTm(n)	7 487 075	7 550 149	7 643 138	7 735 078	7 810 409

Le facteur d'ajustement TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'au-delà de cette plage de franchise, 50% du déficit ou 50% de l'excédent de produit prévisionnel des redevances soient intégrés au CAT et ainsi compensés par l'ajustement des tarifs de ces Redevances.

Il est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital afin de garantir la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des Redevances, et est versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement TRAF(n) sont précisées en annexe 5.

#### III.2.5.2 - Ajustement du CAT en fonction de la qualité de service

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

Pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-a et pour chaque année où sont fixés les objectifs définis au II.2.3, il est établi un niveau minimum de l'indicateur en-deçà duquel le malus est appliqué. Le niveau minimum de l'indicateur correspond à la borne basse de la plage de franchise au sein de laquelle le malus est nul.

Le niveau minimum de chaque indicateur est défini, pour chaque année où il s'applique, en annexe 6.

Le malus associé à l'indicateur n°1 (SGD) s'élève à 100 000 €, le malus de chacun des 3 autres indicateurs – n°2 (TCB), n°3 (TPC) et n°4 (TDI) – à 50 000 euros, déduits le cas échéant du CAT. Leur montant n'est pas actualisé.

Les modalités de calcul du facteur QDS(n) sont précisées en annexe 6.

### ***III.2.5.3 - Ajustement du CAT en fonction de la réalisation du programme d'investissement***

#### *a – Ajustement du CAT en fonction des écarts de charges liés aux dépenses d'investissement*

Le facteur d'ajustement INV1(n), qui s'applique annuellement, a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges liées aux dépenses d'investissement supportées par Aéroport Toulouse-Blagnac, en cas de baisse ou de hausse des dépenses initialement prévues et/ou de décalage des dépenses d'investissement. Il couvre 100% des écarts constatés par rapport aux trajectoires prévisionnelles.

Il repose sur le calcul de la différence entre :

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

L'intégration à 100% des écarts de charges de capital au CAT permet de compenser, par une minoration des tarifs des Redevances, l'avantage tiré par la plateforme en cas d'abandon ou de décalage des dépenses d'investissement prévues.

Le facteur d'ajustement INV1(n) est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital et est versé au CAT. Les modalités de calcul du facteur INV1(n) sont précisées en annexe 7.

Ce facteur d'ajustement est complété de deux facteurs d'ajustement supplémentaires sur les dépenses d'investissement qui visent à inciter Aéroport Toulouse-Blagnac à l'efficacité des coûts.

#### *b – Ajustement du CAT en fonction de la réalisation des grands projets du périmètre régulé*

Le facteur d'ajustement INV2(n) repose sur un système de bonus/malus qui prend en compte le cas échéant une réduction ou une augmentation des dépenses d'investissement des grands projets du périmètre régulé tels que définis en annexe 1.

Dans le cas où les dépenses d'investissement correspondantes seraient inférieures au montant prévu initialement, un bonus est versé au CAT :

- Si les dépenses réalisées se situent au-delà de 90% des dépenses initialement prévues, Aéroport Toulouse-Blagnac conserve 100% de l'efficacité des coûts induite en recevant, via le CAT, un bonus égal à 100% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses initialement prévues ;

- Si les dépenses réalisées se situent en-dessous de 90% des dépenses initialement prévues, Aéroport Toulouse-Blagnac conserve 100% de l'efficacité des coûts induite par rapport à 90% des dépenses initialement prévues, et bénéficie également de 50% de l'efficacité des coûts induite en-dessous de ces 90%. Concrètement, Aéroport Toulouse-Blagnac reçoit un bonus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et 90% des dépenses initialement prévues. Ce bonus vient en sus du bonus de 100% tel que défini ci-dessus qui s'applique à la différence entre 90% et 100% des dépenses initialement prévues.

Dans le cas où les dépenses d'investissement correspondantes seraient supérieures au montant prévu initialement, un malus est prélevé du CAT :

- Si les dépenses réalisées se situent en-dessous de 110% des dépenses initialement prévues, Aéroport Toulouse-Blagnac supporte 100% du surcoût induit par le prélèvement d'un malus égal à 100% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses initialement prévues ;
- Si les dépenses réalisées se situent au-delà de 110% des dépenses initialement prévues, Aéroport Toulouse-Blagnac supporte 100% du surcoût induit par rapport à 110% des dépenses initialement prévues, et supporte également 50% du surcoût induit au-delà de ces 110%. Concrètement, Aéroport Toulouse-Blagnac verse un malus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et 110% des dépenses initialement prévues. Ce malus vient en sus du malus de 100% tel que défini ci-dessus qui s'applique à la différence entre 100% et 110% des dépenses initialement prévues.

Le bonus/malus est versé après la mise en service de chacun des grands projets du périmètre régulé. Pour chaque grand projet, l'écart annuel entre les dépenses réalisées et les dépenses prévisionnelles et le bonus/malus correspondant, tel que défini ci-dessus, sont calculés pour chaque période tarifaire prise séparément. Les bonus/malus annuels sont actualisés chaque année au coût moyen pondéré du capital, jusqu'au versement de la totalité des bonus/malus dans le CAT de la période tarifaire n.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement INV2(n) sont précisées en annexe 7.

*c - Ajustement du solde du CAT en fonction de la réalisation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé*

Le facteur d'ajustement INV3(n) repose sur un système de bonus/malus qui prend en compte une réduction ou une augmentation des autres dépenses d'investissement du périmètre régulé telles que définies en annexe 1. Il ne s'applique pas aux dépenses d'investissement consécutives à un sinistre entendu. Dès lors en cas de survenue d'un évènement fortuit occasionnant l'endommagement ou la destruction d'une immobilisation et entraînant des dépenses d'investissement non prévues par Aéroport Toulouse-Blagnac à la date du présent contrat, celles-ci sont retirées des dépenses d'investissement constatées pour le calcul du facteur d'ajustement INV3(n).

Dans le cas où les dépenses d'investissement correspondantes seraient inférieures au montant prévu initialement, un bonus est versé au CAT :

- Si les dépenses réalisées se situent au-delà de 90% des dépenses initialement prévues, un bonus égal à 100% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses initialement prévues est versé au CAT ;
- Si les dépenses réalisées se situent en-dessous de 90% des dépenses initialement prévues, un bonus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et 90%

des dépenses initialement prévues est également versé au CAT. Ce bonus de 50% s'ajoute au malus de 100% tel que défini ci-dessus, qui s'applique à la différence entre 90% et 110% des dépenses initialement prévues.

Dans le cas où les dépenses d'investissement correspondantes seraient supérieures au montant prévu initialement, un malus est prélevé du CAT :

- Si les dépenses réalisées se situent en-dessous de 110% des dépenses initialement prévues, un malus égal à 100% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses initialement prévues est retiré du CAT ;
- Si les dépenses réalisées se situent au-delà de 110% des dépenses initialement prévues, un malus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et 110% des dépenses initialement prévues est également retiré du CAT. Ce malus de 50% s'ajoute au malus de 100% tel que défini ci-dessus, qui s'applique à la différence entre 100% et 110% des dépenses initialement prévues.

Le facteur d'ajustement INV3(n) est appliqué à chaque période tarifaire n et actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital. Les modalités de calcul du facteur d'ajustement INV3(n) sont précisées en annexe 7.

#### **III.2.5.4 - Ajustement du solde du CAT en fonction de l'évolution des profits résiduels des activités extra-aéronautiques**

Le facteur d'ajustement PROF(n), qui s'applique à partir de la période tarifaire 2028 a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, 50 % du déficit ou 50 % de l'excédent des profits résiduels des activités extra-aéronautiques, et dans le cadre la caisse aménagée d'inciter par voie de conséquence à une maîtrise des coûts opérationnels.

Pour les besoins du calcul du facteur PROF(n), il a été défini le montant des profits résiduels des activités extra-aéronautiques VP(n) de la façon suivante :

- VP (n) = Profits résiduels des activités extra-aéronautiques sur la période allant du 1<sup>er</sup> janvier de l'année n-2 au 31 décembre de l'année n-2.

Le scénario de référence retenu par le présent contrat conduit aux valeurs suivantes VP(n) en millions d'euros courants :

N	2028	2029	2030	2031	2032
VP(n)	2,6	3,3	3,9	3,8	4,7

Pour l'application du facteur PROF(n), les profits résiduels des activités extra-aéronautiques sont définis par le II de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes. Ces profits résiduels correspondent aux activités suivantes de la société Aéroport Toulouse-Blagnac : les parcs autos, l'immobilier commercial, industriel et tertiaire ainsi que les activités commerciales.

Le facteur d'ajustement PROF(n) est alors calculé de telle sorte que 50 % du déficit ou 50 % de l'excédent de profits résiduels des activités extra-aéronautiques soient actualisés au coût moyen pondéré du capital et intégrés au CAT :

$$PROF(n) = (-0,5 [VC(n) - VP(n)]) \times (1 + k)^2$$

Où

- VCn et VPn sont respectivement les profits résiduels constatés et initialement prévus sur les années n-2, en euros courants, relatifs aux activités extra-aéronautiques ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

### **III.3 Politique tarifaire**

#### **III.3.1 Structure de tarification**

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts et de s'inscrire dans des schémas tarifaires homogènes à ceux d'aéroports européens de taille comparable, Aéroport Toulouse-Blagnac pourra pour la période du présent contrat faire évoluer la structure des tarifs dans les conditions prévues par le III.4 et V.2 du présent contrat ; ces évolutions feront l'objet, pour chaque période tarifaire, d'un avis de la commission consultative économique compétente dans le cadre des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du code des transports.

#### **III.3.2 Modulations des redevances**

Sur la période du présent contrat, lorsque les redevances font l'objet de modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionnées aux articles L. 6325-1, R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports et détaillées en annexe 4, ces modulations sont soumises aux limites suivantes :

- La réduction des redevances destinée à favoriser la création de nouvelles liaisons à une durée d'au plus trois ans à compter de l'ouverture de la liaison et une amplitude dégressive qui n'excède pas -75% la première année ; la Grille Tarifaire mentionnée au III.2.4. est établie sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs ;
- La réduction des redevances pour accompagner le développement des compagnies aériennes sur la plateforme, pendant la période au titre de laquelle le développement est constaté et dans la limite de 5 € par passager départ supplémentaire ; la Grille Tarifaire mentionnée au III.2.4. est établie sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs.

Ces réductions ne donnent lieu à aucune compensation, ni dans le cadre général du présent contrat, ni dans les décisions tarifaires annuelles. Aussi, pour l'application des équations tarifaires figurant au III.2.4, n'est-il pas tenu compte de ces réductions.

Les modalités de mise en œuvre des modulations pour ouverture de nouvelle route et pour développement du trafic sont définies à l'annexe 4.

### **III.4 Evolution des redevances et évolution des coûts**

#### **III.4.1 Services nouveaux ou évolution des coûts**

a - Un ajustement des taux d'évolution des redevances s'applique en tant que de besoin, dans les conditions du b- dans les cas suivants se produisant en cours de contrat :

- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac se trouverait amenée à rémunérer par des redevances des services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, représentant un coût annuel pour la société de plus de 0,5 M€ hors taxes (valeur 2024, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre), et qui étaient jusqu'alors rémunérés par des recettes extérieures à ce périmètre ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'Etat, les coûts ou les produits annuels d'Aéroport Toulouse-Blagnac au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 0,5 M€ hors taxes (valeur 2024, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles non spécifiques aux exploitants d'aéroports (fiscale, sociale, environnementale...), les coûts ou les produits annuels d'Aéroport Toulouse-Blagnac au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 0,5 M€ hors taxes (valeur 2024, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) ;
- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'Etat, se trouverait déchargée, au titre du périmètre régulé, de la fourniture de services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, qui représentaient un coût annuel pour la société de plus de 0,5 M€ (valeur 2024, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) ;
- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac prévoirait, pour répondre à des besoins exprimés par des transporteurs aériens ou d'autres usagers, de réaliser une nouvelle opération d'investissement ou d'anticiper une opération prévue (par rapport au programme d'investissement figurant en annexe 1) et que cela conduise à accroître le volume prévisionnel d'investissements sur la période du contrat de plus de 3 M€ (valeur 2024, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) par rapport au montant initialement prévu (montant figurant à l'annexe 1).

b- Aéroport Toulouse-Blagnac propose à l'Etat, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement des taux d'évolution des Redevances afin de compenser les écarts prévisionnels de coûts ou de produits au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac est soumise à l'accord de l'Etat et à l'avis conforme de l'Autorité de régulation des transports. L'Etat, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroport Toulouse-Blagnac dans un délai d'un mois suivant la notification de la proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'Etat vaut acceptation de la proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac. Après acceptation par l'Etat, Aéroport Toulouse-Blagnac saisit l'Autorité de régulation des transports pour avis conforme. Les Parties ajustent le taux d'évolution des Redevances afin de compenser les écarts prévisionnels de coûts ou de produits au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées en se conformant à l'avis de l'Autorité de régulation des transports dans le délai d'un mois à compter de cet avis.

c- Dans le cas où Aéroport Toulouse-Blagnac se trouverait amenée, en cours de contrat, à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, Aéroport Toulouse-Blagnac est admis à couvrir par de nouvelles redevances, ne faisant pas l'objet du présent contrat, les coûts prévisionnels de ces services, nets des autres recettes associées.

### **III.4.2 Régime de certaines nouvelles redevances**

Dès lors qu'une redevance nouvelle serait instituée, en application du III.4.1, qui représenterait un chiffre d'affaires annuel supérieur à 0,5 M€ (valeur 2024, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre), celle-ci entrerait nécessairement dans le champ du présent contrat et serait notamment soumise au plafond d'évolution défini au III.2.3.

### **III.4.3 Effets d'une évolution des méthodes d'allocation des actifs et des charges**

a- Les modifications des méthodes d'allocation des actifs et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités d'Aéroport Toulouse-Blagnac font l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des Transports et sont effectuées conformément aux principes posés par les décisions n°2022-024 et n°2022-025 du 31 mars 2022 de l'Autorité de régulation des transports ; les méthodes d'allocation des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités telles qu'exposées en annexe 8 restent dans la mesure du possible stables pendant la durée du présent contrat.

b- Ces modifications sont mises en œuvre conformément au code des transports et font notamment l'objet d'une consultation des usagers dans le cadre de la commission consultative économique.

Cette consultation est réalisée conformément à l'article R. 6325-53 du code des transports et aux principes posés par les décisions n°2022-024 et n°2022-025 du 31 mars 2022 de l'Autorité de régulation des transports précitées. Elle s'accompagne notamment de la production, pour chaque modification, d'une note descriptive détaillant la modification apportée, justifiant son caractère nécessaire au regard des principes généraux régissant les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités mentionné à l'article L. 6325-1 du code des transports ainsi que son impact, prise isolément, sur les états de restitution ainsi établis (états de restitution proforma).

Si cette évolution a pour effet d'améliorer le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé, Aéroports de Toulouse-Blagnac devra prévoir, dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique concernée, des modalités d'ajustement annuel de l'évolution tarifaire des Redevances, afin de compenser l'amélioration du taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé consécutive à cette évolution de méthode.

## **Titre IV : Concertation avec les usagers**

Afin d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à développer le partage d'informations et la concertation avec les usagers aéronautiques de sa plate-forme, notamment dans les instances de concertation existantes.

### **IV.1 Commission consultative économique**

La commission consultative économique de l'aéroport de Toulouse-Blagnac constitue l'un des lieux privilégiés d'information et de concertation entre Aéroport Toulouse-Blagnac et ses usagers aéronautiques sur le service public aéroportuaire rendu par la Société, en particulier sur la qualité de service, les investissements aéroportuaires et les tarifs des redevances. Aéroport Toulouse-Blagnac réunit la commission consultative économique au moins une fois par an pour débattre de ces questions.

En application des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du Code des transports, Aéroport Toulouse-Blagnac réunit notamment la commission préalablement à chaque nouvelle période tarifaire et fait parvenir au moins quatre mois avant le début de celle-ci le dossier préparatoire aux membres de la commission.

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires relatives à la commission consultative économique, celle-ci est destinataire notamment des éléments suivants :

- en matière financière,
  - le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
  - les prévisions financières rendues publiques par Aéroport Toulouse-Blagnac concernant l'exercice suivant le dernier exercice connu ainsi que celui d'entrée en vigueur de la nouvelle période tarifaire ;
  - le total des coûts relatifs aux services rendus en contrepartie des redevances mentionnées aux articles R. 6325-4 à R. 6325-9 du code des transports, au titre du dernier exercice connu ;
  - la structure d'ensemble des coûts liés aux services et aux installations auxquels ces redevances se rapportent ;
  - les recettes de ces différentes redevances, au titre du dernier exercice connu ;
  - tout financement public des installations et services auxquels se rapportent ces redevances.
  
- en matière d'investissements,
  - un point d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat et les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour les cinq exercices suivants, comprenant une distinction par opération de plus de 2 M€ ;
  - une information sur l'utilisation des infrastructures et des équipements aéroportuaires au cours de la dernière période connue,
  - le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.
  
- en matière de trafic,
  - les résultats de trafic de passagers pour la dernière année civile connue et pour les mois connus depuis le début de l'année civile suivante, en distinguant le

- nombre de passagers par faisceau géographique (national, Espace Schengen, autres pays d'Europe et international) ;
  - les résultats de trafic de fret et de poste transportés par avion, sur les deux mêmes périodes ;
  - les résultats de trafic en nombre de mouvements d'aéronefs sur les deux mêmes périodes ;
  - les hypothèses de trafic de passagers et de nombre de mouvements globaux pour les cinq exercices suivants (année en cours et quatre années suivantes)
- en matière de qualité de service,
    - les résultats des mesures, agrégés par semestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-a et II.2.1-b ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;
- en matière de tarifs des redevances pour service rendu,
    - la liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie des redevances perçues mentionnées aux articles R. 6325-4 à R. 6325-9 du code des transports ;
    - la proposition détaillée d'Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période annuelle à venir ;
    - la méthodologie utilisée pour fixer les tarifs des redevances concernées ;
    - le compte de résultat opérationnel du périmètre d'activité mentionné à l'article L. 6325-1 du code des transports au titre du dernier exercice connu ainsi que la base d'actifs régulés s'y rapportant, calculé sur l'aérodrome conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 mai 2024 ;
    - au titre de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, le bilan de financement le plus récent des missions correspondantes, en distinguant produits et charges, ainsi que les prévisions pour la période tarifaire suivante.

-dans les conditions prévues par le décret n°2025-377 du 25 avril 2025 les informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent.

## **IV.2 Suivi des opérations majeures d'investissements**

Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à proposer aux usagers dans les meilleurs délais des dispositifs permettant leur consultation sur les opérations d'investissements majeures en cours ou prévues, notamment en ce qui concerne leurs caractéristiques et leur déroulement.

## **IV.3 Lancement de nouvelles opérations**

Avant de s'engager dans un nouveau projet d'investissements pouvant impacter la période ultérieure à celle visée au présent contrat et dont le montant est supérieur à 15% du chiffre d'affaires du périmètre régulé du dernier exercice connu, Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à consulter les usagers au préalable dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique.

## **Titre V : Modalités d'exécution du contrat**

### **V.1 Information et contrôle**

#### **V.1.1 Informations à fournir par Aéroport Toulouse-Blagnac**

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires, en plus de ceux prévus par l'article R. 6325-23 du code des transports et visés à l'article IV.1 du présent contrat et ceux de l'article R. 6325-27 du code des transports, Aéroport Toulouse-Blagnac fournit chaque année à la direction générale de l'aviation civile, à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes et à l'Autorité de régulation des transports, aux fins de vérifier le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants, au titre du dernier exercice connu, notamment les éléments suivants relatifs au périmètre des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 6325-1 du code des transports, issus de la comptabilité analytique mentionnée à l'article 72 du cahier des charges d'Aéroport Toulouse-Blagnac :

- le compte de résultat opérationnel ;
- les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés ;
- une estimation du besoin en fonds de roulement.

#### **V.1.2 Comité de suivi**

Un comité de suivi du présent contrat réunissant Aéroport Toulouse Blagnac et la direction générale de l'aviation civile se réunit, sur demande de l'une ou l'autre des parties, pour examiner sur la période couverte par le présent contrat l'évolution des tarifs, du trafic, du programme d'investissements, de la qualité de service ou de la maîtrise des coûts opérationnels.

Dans ce cadre, Aéroport Toulouse-Blagnac met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

#### **V.1.3 Auditabilité**

Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies à l'État dans le cadre de l'exécution du présent contrat ainsi que les méthodes employées pour les recueillir puissent faire l'objet à tout moment de missions d'audit diligentées par l'Etat. Aéroport Toulouse-Blagnac est informé des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins quinze jours. Il reçoit communication des résultats obtenus.

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

#### **V.1.4 Non homologation des tarifs**

En cas de non-homologation, en application des articles R. 6325-25 à R. 6325-38 du code des transports, des tarifs des redevances, Aéroport Toulouse-Blagnac peut faire une nouvelle proposition sans nouvelle consultation des usagers en appliquant la procédure mentionnée à l'article R. 6325-34 du code des transports. Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'application de nouveaux tarifs et, d'autre part,

l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

La nouvelle proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac peut prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat. Dans ce cas, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'ajustement de l'évolution induite par cette situation.

## **V.2 Révision ou fin anticipée du contrat**

### **V.2.1 Circonstances particulières motivant une révision du contrat**

a -Au cas où l'une des conditions suivantes est réunie, les Parties conviennent d'examiner la nécessité de réviser le contrat suivant les modalités fixées au b :

- au cas où la quantité de trafic, mesurée par l'indicateur QT(n) défini au III.2.5.1, dépasserait deux années d'affilée la valeur QTMM(n) définie ci-dessous, ou resterait deux années d'affilée en-deçà de la valeur QTmm(n) ;

n	2028	2029	2030
QTMM(n)	7 746 408	8 082 791	8 465 239
QTmm(n)	7 375 932	7 327 430	7 307 766

- au cas où, i(n) représentant l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé publiée par la Banque de France, défini au III.2.3, sort d'une fourchette comprise entre -2% et +5%.

b – Dès lors que l'une des conditions prévues au a est remplie, les Parties conviennent, à la demande de l'une d'entre elles, d'examiner de bonne foi les conséquences, notamment financières, de cette situation nouvelle et de rechercher un accord amiable pour réviser le contrat. En cas d'accord amiable sur une révision et après saisine pour avis de l'Autorité de régulation des transports, les Parties révisent le contrat dans un délai d'un mois à compter de l'avis de l'Autorité de régulation des transports et conformément à cet avis.

A défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la Partie requérante, le ministre chargé de l'aviation civile saisit l'Autorité de régulation des transports. Les parties révisent alors le contrat de manière à rétablir les conditions économiques du contrat telles qu'elles existaient avant la situation nouvelle conformément à l'avis de l'Autorité de régulation des transports.

c - Les dispositions du b du présent article s'appliquent également en cas :

- d'évolution législative, réglementaire ou de tout autre acte ayant force obligatoire ;
- ou de création, suppression ou modification, changement d'interprétation des autorités compétentes après l'entrée en vigueur du présent contrat, d'un impôt, d'une taxe ou d'une redevance y compris non fiscale

ayant pour effet d'entraîner une modification substantielle des conditions économiques du contrat, étant précisé que par modification substantielle on entend une dégradation

supérieure ou égale à 4 % par an du montant des redevances pour services publics aéroportuaires.

### **V.2.2 Faits nouveaux, imprévision, force majeure**

A la demande de l'une des Parties, si celle-ci estime que des faits ou circonstances, quels qu'ils soient (épidémies entraînant la suppression partielle ou totale de l'activité sur la plateforme aéroportuaire, ...) insusceptibles d'être prévus dans leur nature et/ou dans leur ampleur au moment de la conclusion du présent contrat ou des événements relevant de l'imprévision ou de la force majeure, sont de nature à bouleverser l'économie du présent contrat, les Parties conviennent d'examiner de bonne foi les conséquences, notamment financières, de ces événements, et de rechercher un accord amiable pour réviser le présent contrat ou y mettre fin de manière anticipée.

En cas d'accord amiable sur une révision et après saisine pour avis de l'Autorité de régulation des transports, les Parties révisent le contrat dans un délai d'un mois à compter de l'avis de l'Autorité de régulation des transports conformément à cet avis.

A défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la Partie requérante, le ministre chargé de l'aviation civile saisit l'Autorité de régulation des transports. Les parties révisent alors le contrat de manière à rétablir son équilibre ou y mettent fin de manière anticipée conformément à l'avis de l'Autorité de régulation des transports.

En cas de fin anticipée du présent contrat et sauf accord des Parties, les tarifs des redevances restent en vigueur jusqu'à la fin de la période tarifaire prévue par le contrat.

Pour l'application de la présente clause, on entend par bouleversement de l'équilibre économique du contrat, toute dégradation supérieure ou égale à 7 % du montant des redevances pour services publics aéroportuaires.

## **Titre VI : Dispositions diverses**

### **VI.1 Sanctions**

Dans le cas de l'application par Aéroport Toulouse-Blagnac de tarifs de redevances non homologués en vertu des articles R. 6325-25 à R. 6325-38 du code des transports, la société est passible d'une sanction administrative prononcée par l'Autorité de régulation des transports en application de l'article L. 1264-7 du code des transports et dans les conditions définies dans ce même code.

### **VI.2 Préparation du contrat suivant**

Les Parties conviennent de l'intérêt de préparer un contrat de régulation économique pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat. Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à publier au plus tard le 1<sup>er</sup> mars 2030 le dossier de consultation relatif à ce quatrième contrat. Dès la publication du dossier, Aéroport Toulouse-Blagnac sollicite l'avis de la commission consultative économique.

Ces engagements valent également, le cas échéant avec des délais différents, en cas de fin anticipée du présent contrat.

### **VI.3 Transmission de notifications**

Les notifications d'Aéroport Toulouse-Blagnac à l'Etat en application du présent contrat sont adressées à l'adresse suivante :

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

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 59, boulevard Vincent-Auriol,  
75703 Paris Cedex 13.

### **VI.4 Publicité**

En application de l'article R. 6325-50 du code des transports, le présent contrat est rendu public. A cet effet, la Direction générale de l'aviation civile se charge de sa publication au Bulletin officiel du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche.

Paris, le

Le ministre chargé de l'aviation civile

Le président du directoire  
Aéroport Toulouse-Blagnac

## Annexe 1 : Programme d'investissement du périmètre régulé sur la période du contrat

### Grands projets du périmètre régulé

Grands projets en millions d'euros constants	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Transformation aéroport	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
<b>Total des grands projets</b>	<b>8,1</b>	<b>20,3</b>	<b>19,3</b>	<b>7,6</b>	<b>5,4</b>	<b>60,6</b>

### Autres investissements 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 aéroport	0,3	0,0	0,2	0,8	1,3	2,4
Transition Energétique Aéroport - Géothermie	0,0	0,1	0,8	0,6	0,0	1,4
<b>Total des autres investissements de capacité du périmètre régulé</b>	<b>0,3</b>	<b>0,7</b>	<b>1,6</b>	<b>1,3</b>	<b>1,3</b>	<b>5,2</b>
1. Aéroport	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
<b>Total des autres investissements de renouvellement du périmètre régulé</b>	<b>9,8</b>	<b>8,7</b>	<b>8,9</b>	<b>10,7</b>	<b>10,6</b>	<b>48,7</b>
<b>Total des autres investissements du périmètre régulé</b>	<b>10,1</b>	<b>9,3</b>	<b>10,5</b>	<b>12,0</b>	<b>11,9</b>	<b>53,8</b>

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2024 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,6 \times \frac{BT_n}{BT_{2024}} + 0,25 \frac{TP_n}{TP_{2024}} + 0,15 \frac{Syntec_n}{Syntec_{2024}}$$

Où :

$BT_n$  est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'Insee (BT01) – valeur de décembre de l'année « n » ;

$TP_n$  est l'index général Travaux Publics tous travaux (TP01) – valeur de décembre de l'année n ;

Syntec<sub>n</sub> est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations notamment d'ingénierie et d'informatique – valeur de décembre de l'année n.

Dans le cas où l'un de ces indices ne serait plus disponible en cours de contrat, Aéroport Toulouse-Blagnac proposera à l'Etat un indice de substitution. Cette proposition est soumise, dans un délai d'un mois suivant sa notification, à l'approbation de l'Etat. Passé ce délai, elle est réputée acceptée.

## **Annexe 2 : Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service**

### **Indicateur n°1 Satisfaction globale des passagers au départ (SGD)**

#### **1 Champ couvert par l'indicateur**

- Satisfaction pour l'ensemble des prestations fournies sur le cheminement du passager au départ

#### **2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur**

- Les mesures respectent la stricte méthodologie du programme ASQ piloté par l'ACI. Les enquêtes sont réalisées trimestriellement auprès des passagers au départ, en salle d'embarquement.
- L'échantillon porte sur 700 passagers par trimestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont auto-administrés par les passagers via une tablette.
- La question posée est :
  - o Satisfaction d'ensemble pour cet aéroport
- Les réponses possibles sont :  
« Excellent – très bon – bon – passable - mauvais – pas utilisé / non concerné ».
- Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé, mandaté par Aéroport Toulouse-Blagnac.

#### **3 Modalités de calcul de l'indicateur**

Le calcul de l'indicateur est réalisé sur la base des notes ASQ extraites chaque trimestre de la plateforme : <https://intelligencehub.aci.aero/>

Pour des raisons internes, chaque note du rapport ASQ, basée sur 5 est rapporté à une base 100.

L'indicateur SGD est la moyenne des notes obtenues pour l'item « satisfaction d'ensemble pour cet aéroport », sur la saison IATA été et sur la saison IATA hiver.

#### **4 Archivage des données**

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

**Indicateur n°2**  
**Taux de service de convoyage des bagages de soute (TCB)**

**1 Champ couvert par l'indicateur**

- L'ensemble du système de traitement des bagages départ des halls B, C, et D en exploitation (hors hall A et hors lignes « hors format » : B19, C27, D1)

**2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur**

- Les arrêts de ligne > 3 min sont saisis quotidiennement dans un fichier dédié
- Les taux de service journaliers est calculé à J + 1 jour
- Le taux de service hebdomadaire est calculé à S + 2 jours
- Le taux de service mensuel est calculé à M + 7 jours

**3 Modalités de calcul de l'indicateur**

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

- Le temps de fonctionnement journalier est le temps total d'ouverture de la ligne IFBS et cette valeur est une valeur fixe : 17h10min = 1030 min (moyenne sur l'année)
- Seuls les arrêts de ligne supérieurs à 3 min sont pris en compte pour les temps de dysfonctionnement journaliers tous Halls, hall B, Hall C et Hall D. Chaque arrêt de ligne supérieur à 3 min, même partiel en affectant qu'un seul hall, est considéré comme un arrêt global de la ligne dans la méthode de calcul. Il ne peut donc y avoir de chevauchement d'horaires entre les différents arrêts au niveau de la saisie. Les temps de dysfonctionnement sont à convertir en minutes et correspondent aux temps totaux des arrêts de ligne supérieurs à 3 min.
- Le taux de service IFBS mensuel est la moyenne des taux de service IFBS journaliers sur le mois concerné.

Sont exclus des temps d'arrêt :

- La maintenance préventive sur tout ou partie de l'installation.

**4 Archivage des données**

- Aéroport Toulouse-Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

## **Indicateur n°3**

### **Taux de prise en charge des bagages à moins de 30 secondes (TPC)**

#### **1 Champ couvert par l'indicateur**

- Le traitement des bagages en moins de 30 secondes en banque d'enregistrement.
- Il concerne l'ensemble des banques d'enregistrement départ, des halls B, C, D (hors hall A, et hors ligne « hors format » : B19, C27, D1)

#### **2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur**

- Il s'agit de la performance du système de traitement bagages concernant le délai de prise en charge des bagages après injection.
- Les relevés de temps d'attente de prise en charge des bagages sont réalisés en automatique par le système de traitement de bagages (BAGWARE).
- Les relevés automatiques sont consolidés chaque jour (heure par heure) dans un dossier de collecte. Un indicateur est consolidé mensuellement.

#### **3 Modalités de calcul de l'indicateur**

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

- A noter que le taux de bagages pris en charge en moins de 30s correspond, au pourcentage de bagages ayant été chargés sur un chariot en moins de 30s à partir du moment où l'agent d'enregistrement a appuyé sur le bouton "injection" en banque d'enregistrement

#### **4 Archivage des données**

Aéroport Toulouse-Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

**Indicateur n°4**  
**Taux de disponibilité des installations et services dit DL87 (TDI)**

**1 Champ couvert par l'indicateur**

- Il s'agit de l'ensemble des retards dont la cause est imputable à une défaillance des installations et services mis à disposition des compagnies \_ dit DL 87.
- Cet indicateur porte sur l'ensemble des mouvements commerciaux mixtes au départ de Toulouse

**2 Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur**

- Les DL 87 concernent les retards >3 mn
- Les mesures sont réalisées via les données enregistrées par les superviseurs APOC dans le Système d'Information Aéronautique par suite d'information sur le retard communiquée par l'assistant en escale.
- Les retards sont comptabilisés en minute
- La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement.

**3 Modalités de calcul de l'indicateur**

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

La requête BO utilisée pour sortir cet indicateur se nomme « Taux de disponibilité des installations et services dit DL 87 »

**4 Archivage des données**

Aéroport Toulouse-Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

## Annexe 3 : Grilles des Redevances à la date de signature du contrat

### 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 (voir 5).

### 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.

## 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 ;

## 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.

<b>service</b>	
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'utilisation de passerelle,
- L'alimentation électrique en 400 Hertz.
- L'alimentation en air conditionné

aire de trafic	franchise*	jour (6h/22h) (/tonne/heure)	nuit (22h/6h) (/tonne/heure)
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en 400 Hz</li> <li>forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus</li> </ul>	19,96 € / aire équipée
forfait air conditionné	<ul style="list-style-type: none"> <li>forfait dû pour les aires équipées d'alimentation en air conditionné</li> <li>forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus</li> </ul>	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.

## 5. Redevance carburant

Le tarif de la redevance carburant est le suivant :

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

## Redevance forfaitaire pour les aéronefs de moins de 6 tonnes

MMD en tonnes	forfait 1er jour (HT)	jour supplémentaire (HT)
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%.

## 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 4 : Modulations tarifaires

### 1. Modulation tarifaire pour ouverture de nouvelle route

#### Définition de la modulation

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 par 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%

#### Conditions d'application de la modulation

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 réouverture de liaison après suspension pour cause d'épidémie de Covid-19, la compagnie aérienne ne bénéficie pas de la modulation pour ouverture de nouvelle route ; par exception, pour toute nouvelle route ouverte avant la crise Covid-19, la compagnie continue à bénéficier de la modulation pour ouverture de nouvelle route, après neutralisation de la période de suspension de la liaison.
- 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, hors suspension pour cause d'épidémie de Covid-19, 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.
- Tous les vols programmés en cœur de nuit (00:00 / 6:00 heure locale) ne bénéficient pas de la modulation.

## 2. Modulation tarifaire pour développement du trafic

### Définition de la modulation

Une remise progressive sur la redevance par passager est accordée aux compagnies aériennes qui ont par faisceau géographique et par saison IATA un taux de croissance du trafic passager en référence à celui de l'année n-1 supérieur à certains seuils.

Sur la période tarifaire n, le taux de croissance du trafic de passager est pour chacun des faisceaux géographiques le rapport entre le trafic passager de la saison IATA été n et le trafic passager de la saison IATA été n-1 ainsi que le rapport entre le trafic passager de la saison IATA hiver n/n+1 et le trafic passager de la saison IATA hiver n-1/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 2024	-
Trafic n >= Trafic été 2024	4,00 €

AUTRES PAYS EUROPE ET AUTRES DESTINATIONS INTERNATIONALES

Trafic	€/passager départ
Trafic n < Trafic été 2024	-
Trafic n >= Trafic été 2024	5,00 €

### Condition d'application de la modulation

Seul le trafic passager régulier bénéficie de la modulation.

Le trafic passager bénéficiant de la modulation pour ouverture de route est exclu de cette modulation.

Tous les vols programmés en cœur de nuit (00:00 / 6h:00 heure locale) ne bénéficient pas de la modulation.

La modulation est octroyée à chaque compagnie aérienne sous forme d'avoir à la fin de la chaque saison IATA.

## Annexe 5 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « TRAF »

Le facteur d'ajustement « TRAF » mentionné au III.2.5.1 est défini de la façon suivante :

- TRAF(2026) = 0
- TRAF(2027) = 0
- Pour  $n > 2027$  :
  - si  $QT(n) > QTM(n)$ ,

$$TRAF(n) = -50\% \times \left[ RC(n-2) - \frac{RC(n-2)}{\frac{QT(n)}{QTM(n)}} \right] \times (1+k)^2$$

- si  $QTM(n) \geq QT(n) \geq QTm(n)$ ,

$$TRAF(n) = 0$$

- si  $QTm(n) > QT(n)$ ,

$$TRAF(n) = 50\% \times \left[ \frac{RC(n-2)}{\frac{QT(n)}{QTm(n)}} - RC(n-2) \right] \times (1+k)^2$$

Où :

- $k$  est le coût moyen pondéré du capital ;
- $QT(n)$  est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année  $n-2$  (cf. III.2.5.1) ;
- $QTM(n)$  et  $QTm(n)$  correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul (cf. III.2.5.1) ;
- $RC(i)$  est le montant des recettes constatées des Redevances sur la période tarifaire  $i$  ; il correspond donc pour TRAF(n) au montant des recettes des Redevances constatées sur la période tarifaire  $n-2$ .

## Annexe 6 : Modalités de calcul du facteur d'ajustement « QDS »

### 1. Niveaux Minimum et Maximum des indicateurs de qualité de service

Les niveaux d'objectif et les niveaux minima (ml) des indicateurs mentionnés au II.2.1-a sont les suivants :

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

### 2. Calcul du malus de chaque indicateur

$I_i(n)$  désigne la valeur de l'indicateur n° « i » correspondant à la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année n-2.

Pour chaque indicateur n° « i », tel que défini au III.2.5.2, et pour  $n > 2027$ , est appliqué :

- Aucun malus  $LI_i(n)$ , si,  $mI_i(n) \leq I_i(n)$
- Un malus  $LI_i(n)$ , si  $I_i(n) < mI_i(n)$ ,

### 3. Calcul du facteur « QDS »

La somme des malus de chaque indicateur, calculés au titre de la qualité de service mesurée lors de l'année n-2 (entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 31 décembre n-2), constitue le facteur d'ajustement QDS(n) de la période tarifaire n.

$$QDS(n) = \sum_{i=1}^4 LI_i(n)$$

Où  $LI_i(n)$  désigne le malus associé à la valeur de l'indicateur n° « i » correspondant à la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre de l'année n-2.

## Annexe 7 : Modalités de calcul des facteurs d'ajustement « INV »

### Facteur « INV1 »

Le facteur d'ajustement INV1(n) mentionné au III.2.5.3-a de la période tarifaire n a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, les écarts éventuels de charges liées aux dépenses d'investissement supportées par Aéroport Toulouse-Blagnac, en cas de baisse ou de hausse des dépenses initialement prévues et/ou de décalage des dépenses d'investissement.

L'échéancier de référence des dépenses d'investissement est inclus en annexe 1. Le facteur d'ajustement INV1(n) s'applique annuellement à toute la base d'actifs régulée (BAR).

Pour chaque période tarifaire, INV1(n) est calculé par :

$$INV1(n) = \frac{(Charges\ de\ capital_{BAR\ constatée\ en\ année\ n-2} - Charges\ de\ capital_{BAR\ prévisionnelle\ en\ année\ n-2}) \times (1 + k)^2}{IC_n}$$

Où :

- les charges de capital sont égales à la somme des amortissements et de la rémunération de la base d'actifs régulée au coût moyen pondéré du capital ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

Les montants sont exprimés en euros constants.

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2024 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,6 \times \frac{BT_n}{BT_{2024}} + 0,25 \frac{TP_n}{TP_{2024}} + 0,15 \frac{Syntec_n}{Syntec_{2024}}$$

Où :

BT<sub>n</sub> est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'Insee (BT01) – valeur de décembre de l'année « n » ;

TP<sub>n</sub> est l'index général Travaux Publics tous travaux (TP01) – valeur de décembre de l'année « n » ;

Syntec<sub>n</sub> est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations notamment d'ingénierie et d'informatique – valeur de décembre de l'année « n ».

Dans le cas où l'un de ces indices ne serait plus disponible en cours de contrat, Aéroport Toulouse-Blagnac proposera à l'Etat un indice de substitution. Cette proposition est soumise, dans un délai d'un mois suivant sa notification, à l'approbation de l'Etat. Passé ce délai, elle est réputée acceptée.

## Facteur « INV2 »

Le facteur d'ajustement INV2(n) mentionné au III.2.5.3-b de la période tarifaire n a pour objet d'intégrer un bonus/malus au CAT en cas d'écart constaté sur les dépenses d'investissement à la mise en service des grands projets définis en annexe 1.

Pour tout grand projet du périmètre régulé réceptionné en année n-2 et pour chaque période tarifaire i jusqu'à la réception du grand projet :

- Si  $90\% \times DP(i) \leq DC(i) < DP(i)$ 
  - $Bonus\ INV2(i) = DP(i) - DC(i)$
- Si  $DC(i) < 90\% \times DP(i)$ 
  - $Bonus\ INV2(i) = (DP(i) - 90\% \times DP(i)) + 50\% \times (90\% \times DP(i) - DC(i))$
- Si  $DP(i) < DC(i) \leq 110\% \times DP(i)$ 
  - $Malus\ INV2(i) = DP(i) - DC(i)$
- Si  $110\% \times DP(i) < DC(i)$ 
  - $Malus\ INV2(i) = (DP(i) - 110\% \times DP(i)) + 50\% \times (110\% \times DP(i) - DC(i))$

Où :

- DC(i) et DP(i) correspondent respectivement aux dépenses constatées et initialement prévues pour chaque grand projet mis en service en année n-2 et pour chaque période tarifaire i, exprimées en euros constants (cf. facteur « INV1 ») ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

Pour tout grand projet du périmètre régulé mis en service en année n-2, le facteur INV2(n) est alors égal à :

$$INV2(n) = \sum_{i=1}^{n-2} [(Bonus\ INV2(i) + Malus\ INV2(i)) \times (1 + k)^{n-i}]$$

## Facteur « INV3 »

Le facteur d'ajustement INV3(n) mentionné au III.2.5.3-c de la période tarifaire n a pour objet d'intégrer un bonus/malus au CAT en cas d'écart constaté sur les autres dépenses d'investissement du périmètre régulé prévues en annexe 1.

Pour les dépenses d'investissement de l'année n-2, incluses dans le périmètre des autres investissements du périmètre régulé prévus en Annexe 1 à la date de ce contrat, pour chaque période tarifaire n le facteur INV3(n) est égal à :

- Si  $90\% \times DP(n-2) \leq DC(n-2) < DP(n-2)$ 
  - $Bonus\ INV3(n) = (DP(n-2) - DC(n-2)) \times (1+k)^2$
- Si  $DC(n-2) < 90\% \times DP(n-2)$ 
  - $Bonus\ INV3(n) = [(DP(n-2) - 90\% \times DP(n-2)) + 50\% \times (90\% \times DP(n-2) - DC(n-2))] \times (1+k)^2$
- Si  $DP(n-2) < DC(n-2) \leq 110\% \times DP(n-2)$ 
  - $Malus\ INV3(n) = (DP(n-2) - DC(n-2)) \times (1+k)^2$
- Si  $110\% \times DP(n-2) < DC(n-2)$ 
  - $Malus\ INV3(n) = [(DP(n-2) - 110\% \times DP(n-2)) + 50\% \times (110\% \times DP(n-2) - DC(n-2))] \times (1+k)^2$

Où :

- DC(n-2) et DP(n-2) correspondent respectivement aux dépenses constatées et initialement prévues pour chaque période tarifaire « n-2 », exprimées en euros constants (cf. facteur « INV1 ») ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

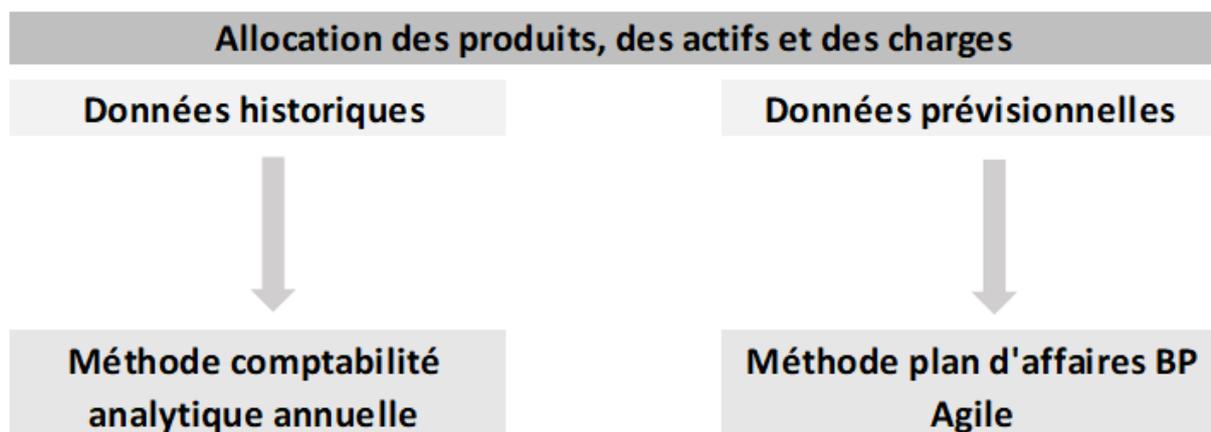
Le facteur INV3(n) ne s'applique pas aux dépenses d'investissement consécutives à un sinistre. Dès lors en cas de survenue d'un évènement fortuit occasionnant l'endommagement ou la destruction d'une immobilisation et entraînant des dépenses d'investissement non prévues par Aéroport Toulouse-Blagnac à la date du présent contrat (c'est-à-dire des dépenses non incluses dans le total des autres investissements du périmètre régulé figurant en Annexe 1), ces dépenses d'investissement sont retirées du montant total des dépenses constatées pour le calcul du facteur INV3(n).

## Annexe 8 : Méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges

### 1. Présentation des périmètres

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

### 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.

### 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.

#### 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

### 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
	Infrastructures globales	Charges liées aux assurances, à la fonction maintenance et à la taxe foncière.	Valeur brute des immobilisations
Actifs et charges indirects	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

### 3.3. Besoin en fonds de roulement (BFR)



### 4. Focus clé de répartition selon les volumes de l'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 <sup>2</sup>	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%
<b>Total</b>	<b>162 456</b>	<b>100%</b>	<b>36 550</b>	<b>100%</b>	<b>39 079</b>	<b>100%</b>	<b>40 017</b>	<b>100%</b>	<b>29 179</b>	<b>100%</b>	<b>17 631</b>	<b>100%</b>

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%
<b>Total</b>		<b>448 717</b>	<b>100%</b>	<b>133 034</b>	<b>100%</b>	<b>99 684</b>	<b>100%</b>	<b>145 500</b>	<b>100%</b>	<b>25 251</b>	<b>100%</b>	<b>45 248</b>	<b>100%</b>

- 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%
<b>Total</b>	<b>353 049</b>	<b>100%</b>	<b>98 060</b>	<b>100%</b>	<b>92 589</b>	<b>100%</b>	<b>138 475</b>	<b>100%</b>	<b>20 379</b>	<b>100%</b>	<b>3 546</b>	<b>100%</b>

- 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%
	<b>Sous-total périmètre régulé</b>	<b>288 994</b>	<b>81,9%</b>
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%
	<b>Sous-total périmètre non régulé</b>	<b>64 055</b>	<b>18,1%</b>
	<b>Total</b>	<b>353 049</b>	<b>100,0%</b>