aéroport marseille provence

CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE

DOSSIER PUBLIC DE CONSULTATION

Julien Coffinier
Président du directoire
Aéroport Marseille Provence

Aéroport Marseille Provence est le reflet de la vitalité économique et des ambitions de rayonnement international de son territoire. Il est soutenu par une communauté soudée d'acteurs politiques, économiques et institutionnels.

L'aéroport joue un rôle de service public. Il partage cette responsabilité avec l'État et les collectivités territoriales, incarnée aussi par un engagement environnemental au service du bien commun et des territoires de proximité. Il dépasse sa fonction de gestionnaire pour affirmer un esprit d'initiative et une capacité à entreprendre dans l'intérêt collectif. Il continue d'œuvrer pour devenir une infrastructure de référence, performante, durable et humaine.

Notre plan stratégique **AMPLITUDE 2030** propulse l'aéroport vers de nouvelles ambitions à 5 ans, avec une exigence de performance durable. La performance durable implique d'anticiper les mutations des secteurs aérien et touristique, de sécuriser les ressources dans un contexte économique incertain, d'attirer et de faire évoluer les talents.

Notre stratégie de développement territorial vise à répondre aux **besoins de connectivité** tout en respectant les seuils d'acceptabilité définis avec les parties prenantes. L'aéroport s'engage dans une trajectoire de décarbonation ambitieuse. La restructuration et la modernisation de ses infrastructures offrent plus de flexibilité dans la gestion du trafic et respectent l'environnement.

L'expérience client est au cœur de notre stratégie, avec une politique d'hospitalité conviviale et humaine, visant à réenchanter l'expérience des visiteurs. L'aéroport souhaite intégrer le Top 10 des aéroports européens les mieux notés de sa catégorie (ACI Europe), en exploitant les atouts de la digitalisation pour proposer un parcours voyageur fluide et agréable. Son offre de produits et services doit traduire notre ancrage territorial. L'aéroport incarne, au cœur de ses terminaux, la vitalité économique, touristique et culturelle de notre territoire.

L'engagement territorial de l'aéroport vise à renforcer son impact positif et agir au-delà de son cœur de métier. L'aéroport souhaite devenir un partenaire stratégique, une entreprise responsable et un employeur engagé. La décarbonation et la protection des ressources, de même que la maîtrise de l'impact des nuisances sonores, sont des axes structurants de la proposition de valeur de l'aéroport. Notre développement doit se faire dans un véritable esprit de partenariat avec les communes situées à proximité de l'aéroport.

L'année 2024 a été marquée par l'inauguration du Terminal 1, moderne, durable et intuitif. Cette transformation vise à renforcer l'attractivité internationale, soutenir le développement du long-courrier et améliorer l'expérience des passagers.

Nous avons accueilli près de 11,2 millions de passagers en 2024 : un trafic passagers en progression mais un nombre de mouvements d'avions contenu, sous le double effet d'un meilleur remplissage des avions et d'un emport moyen plus important. Avec ces résultats, Aéroport Marseille Provence prouve sa dynamique et la résilience de son socle de clientèle, même en traversant la plus importante crise qu'a connu le secteur aérien. Aéroport Marseille Provence se classait ainsi, en 2023, 5ème aéroport européen en matière de reprise de trafic des aéroports accueillant 10 à 25 millions de passagers (comparé au trafic passager 2019).

Dans les 5 prochaines années, Aéroport Marseille Provence va poursuivre sa transformation, en accélérant la dynamique de croissance raisonnée et de modernisation de ses infrastructures. De nombreux projets nous propulseront dans une nouvelle dimension : ouverture de nouvelles liaisons aériennes long-courriers, densification de notre réseau aérien en Europe et dans le bassin méditerranéen, amélioration de l'expérience client et de la qualité de service, accès à l'aéroport en site propre via une liaison par câble depuis la gare ferroviaire proche, décarbonation de nos activités (développement des carburants durables pour les avions, fourniture d'air conditionné aux avions lors du stationnement, électrification du tarmac), efficacité énergétique et création du hub énergétique via la géothermie et de nombreux projets photovoltaïques, lancement des travaux de modernisation du Terminal 2 selon un modèle innovant pour optimiser les investissements et les infrastructures.

Pour financer ces investissements nécessaires et structurants, l'amélioration des performances commerciales attendues notamment au Terminal 1 depuis son inauguration en 2024, ainsi que la diversification de nos revenus hors activités aéronautiques, nous permettront de dégager les ressources nécessaires à la réalisation de nos ambitions, notamment en matière de transition écologique.

Notre premier contrat de régulation économique 2026-2030 nous engage envers nos clients et nos parties prenantes, tant en termes financiers et opérationnels, que d'expérience client et de qualité de service.

Conduire un projet de développement long terme ne doit pas faire oublier les impératifs d'un gestionnaire aéroportuaire, en visant une juste rémunération des capitaux investis.

C'est un véritable engagement que prend Aéroport Marseille Provence auprès de ses parties prenantes pour entrer dans une dynamique d'attractivité et de création de valeur qui bénéficiera tant aux compagnies aériennes et aux passagers qu'à notre territoire.

INTRODUCTION

Le présent dossier public de consultation s'inscrit dans le cadre de la préparation du Contrat de Régulation Économique (CRE) 2026–2030 entre l'État et la société Aéroport Marseille Provence (AMP).

Ce contrat, prévu par les dispositions du Code des transports et en application de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus et des récents décrets n°2025-377 et 2025-378 du 25 avril 2025, vise à établir un cadre pluriannuel stable et transparent déterminant les engagements d'AMP en matière d'investissements et de performance économique. Il porte également une volonté marquée de partager avec les usagers une appréciation commune de la qualité de service. Enfin, la transition énergétique et le développement durable s'y affichent comme de véritables résolutions aux objectifs affichés.

Parallèlement, Aéroport Marseille-Provence a arrêté son plan stratégique « Amplitude 30 » pour la même période visant :

- Une connectivité raisonnée au service du territoire et soucieuse de son écosystème sociétal et environnemental,
- Une expérience réinventée dans des terminaux innovants, accueillants et durables,
- La décarbonation sur plusieurs fronts, du Net Zero jusqu'à l'accessibilité à la plateforme,

Et s'appuyant sur une performance durable qui allie exigences économiques et exigences environnementales et sociales.

La volonté d'AMP de conclure son premier Contrat de Régulation Économique (CRE) apparait dès 2023, comme pour tourner la page d'une période difficile marquée par la crise sanitaire.

Des modifications du cadre réglementaire, attendues par les aéroports régionaux ne bénéficiant pas d'un cadre régulatoire identique à certains de leurs homologues, sont venues interférer dans le processus aboutissant à terme à la proposition faite dans le présent dossier.

Aujourd'hui, Aéroport Marseille Provence rend public un document de consultation qui présente les propositions détaillées du Contrat de Régulation Économique 2026-2030.

Ce CRE, orienté vers les différents axes du plan stratégique, ambitionne de concilier plusieurs enjeux : renforcer la compétitivité du territoire, garantir un niveau de service élevé et soutenir un développement durable de l'activité aéroportuaire.

Ce contrat donne de la visibilité pour 5 ans sur l'évolution des revenus aéronautiques et sur la performance de l'entreprise. C'est l'occasion de mettre en œuvre un modèle de caisse différent dans lequel le niveau de contribution de l'extra-aéronautique vers le périmètre régulé des Services Publics aéroportuaires est fixé. Cela engage l'exploitant à maintenir ses efforts de bonne gestion en bénéficiant d'une partie de la valeur créée. Cette valeur est indispensable pour dégager les moyens nécessaires à la réalisation des investissements et poursuivre le développement de la plateforme mais aussi pour mobiliser les collaborateurs d'AMP.

Ainsi, AMP prend des engagements envers les usagers tant en termes financiers que de niveau de service.

Le programme d'investissement des deux dernières années, historique en montants, connait encore un rythme soutenu. Une place importante est faite aussi bien à la qualité de service pour les passagers qu'à la performance opérationnelle pour les clients professionnels de la plateforme à travers de nombreux indicateurs.

AMP a favorisé les échanges durant toute la phase de préparation de ce dossier. Au cours des mois écoulés, les réunions se sont multipliées avec les usagers, représentés au sein de la Cocoeco mais aussi présents sur site. Des groupes de travail sur des thèmes particuliers et des réunions de la Commission Consultative Economique (CoCoEco) ont eu lieu :

Groupes de travail thématiques :

- Qualité de service et indicateurs RSE : les 21 juillet et 16 novembre 2023, le 23 février 2024
- Trafic : le 21 décembre 2023
- Investissements : le 22 janvier 2024
- Transverse aux 3 sujets : le 28 octobre 2024

CoCoEco

- Le 2 octobre 2023 : présentation d'hypothèses pour un CRE 2025-2029 : trafic, programme d'investissements et indicateurs de qualité de service
- Le 7 janvier 2025 : une réunion pour synthétiser et actualiser les éléments prévisionnels de trafic, d'investissement et de qualité de service
- Le 31 mars 2025 : présentation de proposition de principes d'ajustement des trajectoires tarifaires

Une réunion dédiée aux règles d'allocations des actifs, des produits et des charges s'est tenue en juin 2022.

Ce dossier présente les hypothèses retenues en lien avec les grandes orientations stratégiques d'AMP ainsi que les propositions tarifaires associées. Il constitue la base de la concertation avec les usagers compagnies aériennes et avec l'Etat.

L'objectif de cette démarche est de parvenir à un contrat équilibré, soutenant la performance opérationnelle de l'aéroport tout en répondant aux attentes de l'ensemble des acteurs.

Cadre réglementaire de la consultation

Les articles L6325-2 et R6325-39 à R6325-42 du Code des Transports définissent les Contrats de Régulation Economique comme des contrats pluriannuels conclus entre l'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, et l'exploitant qui fixent les conditions d'évolution des redevances aéroportuaires, en tenant compte des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements et des objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant.

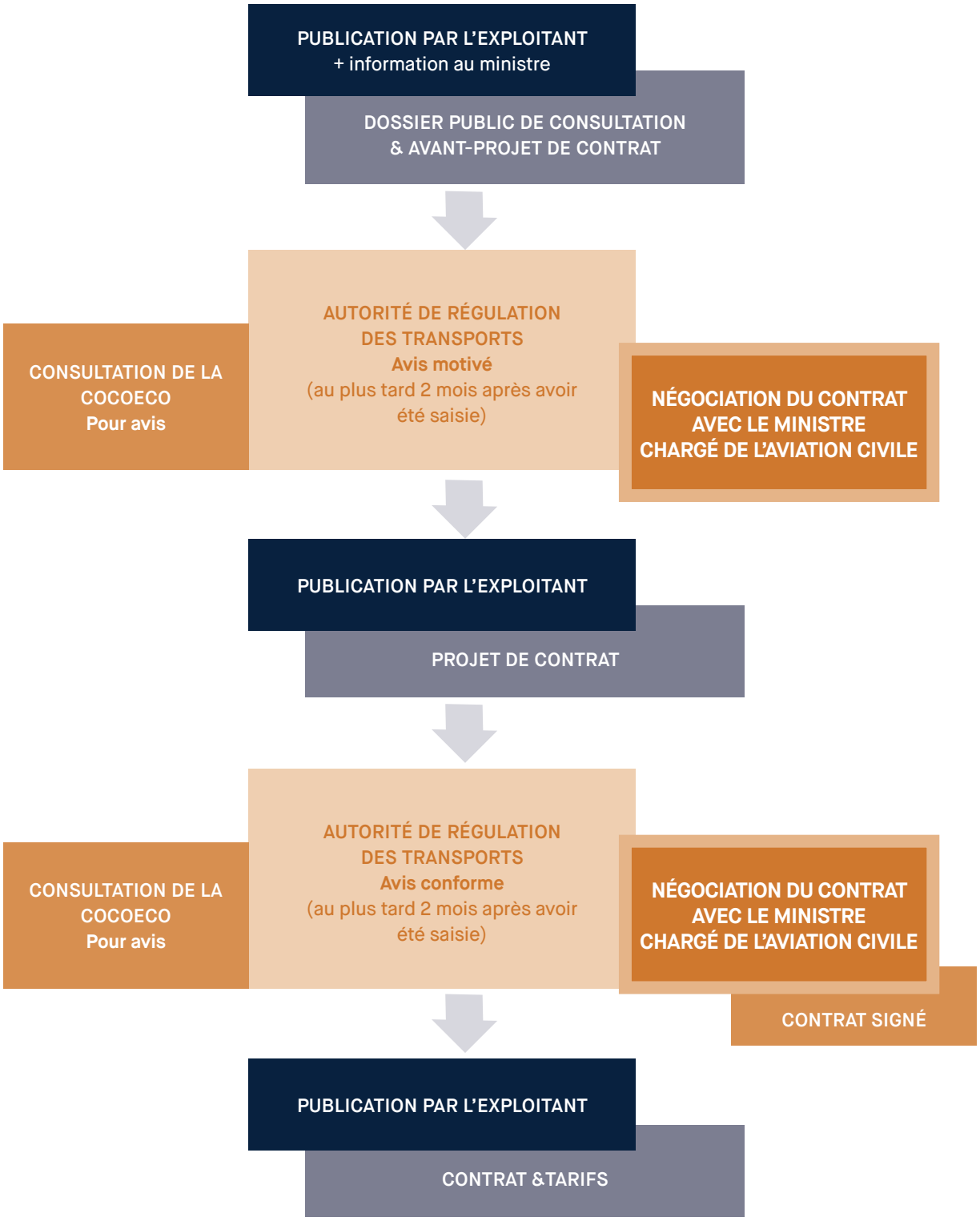
Les CRE déterminent notamment :

- Les redevances concernées et leurs modalités d'évolution.
- Les périodes tarifaires successives (maximum un an chacune).
- Le plafond du taux moyen d'évolution des redevances pour chaque période.
- Les ajustements possibles en cas d'écarts avec les prévisions (trafic, investissements, profit).
- Le coût moyen pondéré du capital (CMPC) évalué sur le périmètre d'activités régulé.
- Les objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière.
- Le montant et le calendrier des investissements prévus.
- La méthodologie d'allocation des actifs, produits et charges au périmètre régulé.
- Les conditions de révision ou de fin anticipée du contrat en cas de circonstances exceptionnelles.

L'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes établit un cadre pour la fixation des redevances aéroportuaires.

Le cadre réglementaire des contrats de régulation économique (CRE) pour les aéroports français a été récemment renforcé par le décret n° 2025-377 du 25 avril 2025, qui vise également à simplifier la procédure d'homologation tarifaire et à harmoniser les pratiques entre les différents aérodromes, en précisant les conditions de mise en œuvre des CRE et en renforçant la consultation des usagers.

Déroulé de la procédure



PRÉSENTATION DE LA SOCIÉTÉ

Organisation et actionnariat

Aéroport Marseille Provence SA est une société anonyme détenue à 60% par l'État, 25% par la CCI Métropolitaine Aix-Marseille-Provence, 5% par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 5% par le Département des Bouches-du-Rhône, 4% par la Métropole Aix Marseille Provence et 1% par la ville de Vitrolles.

Son Conseil de surveillance est présidé par Pierre-Alain Roche et composé de 15 membres :

- 8 représentants de l'État
- 4 représentants de la CCI Aix-Marseille-Provence
- 3 représentants des collectivités territoriales

Élus pour 3 ans, les membres du Conseil de surveillance nomment les quatre membres du Directoire pour 5 ans. Le Directoire est présidé par Julien Coffinier depuis le 03 octobre 2024.

Selon les Grandes Orientations Stratégiques fixées par le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, Aéroport Marseille Provence a pour mission de gérer la structure aéroportuaire en :

- Optimisant l'infrastructure existante
- Préparant les capacités de développement à long terme
- Organisant la gestion de la desserte terrestre
- Valorisant le foncier disponible et l'aménagement à proximité
- Mettant la responsabilité au cœur de l'exploitation et des projets.

Raison d'être et vision d'entreprise

En 2019, Aéroport Marseille Provence s'est doté d'une raison d'être inscrite dans ses statuts, preuve de sa volonté de donner davantage de sens à son activité au service de son territoire et au monde de demain. Cette raison d'être donne chaque jour une ligne directrice immuable, à ses dirigeants comme ses collaborateurs, pour guider ses décisions et mener à bien les différents projets qu'elle porte.

La raison d'être de l'entreprise s'exprime au travers de sa vision :

« Ouvrir le ciel de la Provence à un monde de voyages responsables. Chaque jour, nous sommes acteurs et promoteurs d'une mobilité durable, nous entretenons la magie du départ en voyage, nous contribuons à rapprocher le Sud et le Monde. Nous sommes Marseille Provence pour faire grandir notre territoire. »

Filiale

Aéroport Marseille Provence est détenteur à 100 % de la filiale AMPi (Aéroport Marseille Provence ingénierie), qui intervient en tant qu'assistant à maîtrise d'ouvrage, maître d'œuvre ou conseil dans l'exploitation et le développement d'autres plateformes aéroportuaires en France et à l'étranger.

AMBITIONS D'AVENIR

Au cœur d'un territoire d'excellence

L'aéroport Marseille Provence est aujourd'hui la deuxième plateforme aéroportuaire régionale française, au service de la deuxième ville de France et d'un territoire particulièrement dynamique : 6,4 millions d'habitants à moins de deux heures de transports et qui accueille 30 millions de touristes chaque année. Le territoire regorge d'atouts comme être le premier port de croisière majeur en France (3ème méditerranéen), le siège de plusieurs entreprises internationales (CMA-CGM, Airbus Helicopters, Pernod-Ricard, Ponant, CEA Cadarache, ITER…). Marseille Provence est ainsi un territoire leader en aéronautique, en recherche nucléaire et en logistique, et qui développe les filières d'avenir de demain telles que l'industrie lourde décarbonée, la géothermie, les biocarburants, l'hydrogène… parmi lesquels Aéroport Marseille Provence est pleinement partie prenante.

Premier aéroport régional à retrouver son dynamisme

En 2024, nous avons accueilli 11,2 millions de passagers : un trafic passagers en progression avec un nombre de mouvements contenu grâce à un meilleur remplissage des avions et un emport moyen plus important. Aéroport Marseille Provence a démontré la résilience de son solide socle de clientèle après avoir traversé la plus importante crise qu'a connu le secteur aérien. Ainsi, en 2023, Aéroport Marseille Provence se classait 5ème aéroport européen en matière de reprise de trafic des aéroports accueillant 10 à 25 millions de passagers, derrière Porto, Naples, Malaga et Tenerife. Aéroport Marseille-Provence compte aujourd'hui parmi les quelques aéroports régionaux français ayant dépassé leur niveau de trafic passager d'avant Covid, supplantant même les aéroports de Nice ou Orly sur cette progression (+10% vs 2019). Nous pouvons désormais raisonnablement envisager de faire voyager 12,6 millions de passagers à l'horizon 2030.

Devenir une référence aéroportuaire en Europe

Dans un monde aérien en pleine mutation, les ambitions d'Aéroport Marseille Provence ne se jugent plus à la vitesse de croissance du trafic. Nous sommes entrés dans une époque en quête de sens et d'expériences qui nous pousse à satisfaire plusieurs exigences en simultané :

- La recherche continue d'une connectivité raisonnée qui présente à la fois un intérêt pour notre territoire (relier des communautés, contributeur à l'attractivité régionale et son économie tout en désaisonnalisant le tourisme), pour AMP et pour l'environnement, notamment en maîtrisant les mouvements avion et leurs nuisances auprès de la riveraineté ;
- La proposition d'un parcours client totalement fluide et digitalisé dans un environnement qui fait honneur à notre territoire riche de savoir-faire et de spécificités culturelles ;
- La réduction de notre impact environnemental (carbone, énergétique, sonore) pour développer un modèle aéroportuaire vertueux tendant notamment vers l'autosuffisance énergétique et en faisant bénéficier notre territoire d'une source de production d'électricité décarbonée ;
- La reconsidération de notre rôle sur notre propre territoire en étant partie prenante et promoteur de grands projets industriels innovants tels que notre volonté de créer une filière de développement de carburants d'aviation durables localement.

La connectivité au service de son territoire

Aéroport Marseille Provence développe désormais un trafic raisonné en favorisant l'ouverture de nouvelles lignes évaluées au prisme d'un triple intérêt : pour Aéroport Marseille Provence (chiffre d'affaires et rentabilité), pour le territoire (part d'import, dépenses sur le territoire), et pour l'environnement (type d'avion, emport, taux de remplissage). Cela implique de mettre en œuvre toutes les conditions pour attirer préférentiellement les lignes stratégiques à fortes retombées économiques pour le territoire, de favoriser des compagnies aux appareils de dernière génération, d'éviter autant que possible les vols commerciaux en cœur de nuit pour limiter les nuisances aux riverains et de dynamiser les partenariats avec les autres acteurs du voyage et de l'économie (croisiéristes, Port, agences d'attractivité…) afin de faire rayonner la Provence dans le monde.

Nous adaptons d'ores et déjà nos infrastructures à nos ambitions, pour qu'elles accompagnent au plus juste le trafic, respectent notre écosystème environnemental (biodiversité, désimperméabilisation des sols) et les besoins des voyageurs. La restructuration et la modernisation de nos infrastructures (terminaux, parkings, accès …) nous offrira plus de flexibilité dans la gestion du trafic pour réduire et éviter les points de congestion. La démarche nous porte aux plus hauts standards internationaux (IATA, AESA, SBTi, …) pour devenir une référence aéroportuaire vertueuse en Europe. Cela nécessite de réinventer notre modèle de gestion du trafic entre nos terminaux et d'optimiser l'efficacité opérationnelle de nos infrastructures aéronautiques (restructurer les taxiways, rénover les passerelles d'accès aux avions tout en leur adjoignant l'air préconditionné, le 400 Hz au large…), en parallèle de nos engagements environnementaux.

Nous facilitons également les accès à l'aéroport et encourageons leur décarbonation. En 2024, près d'un voyageur sur cinq (19%) est venu ou reparti de l'aéroport Marseille Provence en transports en commun, contribuant ainsi à la réduction significative du bilan carbone, au désengorgement des axes routiers et des parkings aux heures de pointe. L'objectif est d'atteindre une part modale des transports en commun (PMTC) de 26 % d'ici 2030 en développant de nouveaux moyens d'accès, en soutenant les grands projets structurants (liaison par câble avec la gare de Vitrolles-Aéroport Marseille Provence), tout en créant de nouvelles opportunités commerciales.

L'expérience client comme intangible

Dans l'objectif d'intégrer le Top 10 des aéroports européens les mieux notés par ses passagers de notre catégorie, nous avons décidé d'exploiter les atouts de la digitalisation et de proposer un parcours voyageur fluide, cohérent et agréable, en intégrant des offres personnalisées qui singularisent la proposition de valeur unique d'un aéroport. Les passagers des compagnies aériennes doivent ainsi devenir nos clients au cours d'un moment de plaisir qui vient subtilement remplacer le traditionnel passage obligé.

L'objectif est de passer d'une infrastructure aéroportuaire à un créateur de valeur et d'émotions dans le parcours du voyageur. Cette approche nous permettra d'alléger le temps et la charge mentale des voyageurs, grâce à une harmonieuse combinaison de digital et de contacts humains, et de personnaliser l'expérience d'accueil dès la réservation du vol. En déclenchant des opportunités de service, au bon moment, à la bonne personne, nous nous assurons de maximiser la satisfaction de nos clients tout en optimisant son potentiel commercial. Cela implique de construire une « promesse voyageur » qui nous engage sur des standards de service exigeants.

Nous souhaitons traduire notre ancrage territorial dans notre expérience client. L'hospitalité est au cœur de nos priorités, c'est pourquoi nous accentuons nos efforts pour une expérience aéroportuaire reflétant l'art de vivre provençal. Cela implique de créer un environnement et une culture distinctifs (produits, savoir-faire et prestataires locaux), de nous faire l'écho et d'accueillir de grands évènements touristiques et culturels (festivals, expositions…) et de mettre en scène Marseille et la Provence dans nos aménagements.»

L'engagement territorial au bénéfice des femmes et des hommes

Nous entendons renforcer notre impact territorial positif et agir au-delà de notre cœur de métier et des retombées économiques générés par notre trafic aérien. Nous sommes un partenaire stratégique du territoire, jouant le rôle de catalyseur pour stimuler les transitions et démontrer une forte résilience au profit de notre territoire et des habitants. L'idée est d'élargir notre engagement à une participation active dans l'innovation collective et le développement territorial. En faisant du capital naturel l'un des axes structurants de notre proposition de valeur, nous accélérons notre mobilisation pour protéger nos ressources essentielles : l'eau, l'air et la terre. Nous souhaitons devenir à la fois un partenaire stratégique, une entreprise responsable et un employeur engagé.

Nous lancerons donc des projets innovants, en valorisant les secteurs d'excellence de la Provence, en contribuant à son développement économique et son rayonnement à l'international. Nous contribuerons également au développement économique du territoire et à la création d'emplois en valorisant notre foncier disponible au profit de l'accueil d'activités tertiaires, qui bénéficient d'une facilité d'accès aux transports, et en réinjectant de l'énergie renouvelable dans les réseaux, au bénéfice des riverains de l'aéroport.

Nous voulons également accélérer notre décarbonation et préserver nos ressources. Nous allons tout d'abord poursuivre la réduction de 90% des émissions de gaz à effet de serre de nos Scopes 1 et 2. Avec le photovoltaïque, la transition vers la géothermie constitue des leviers essentiels de décarbonation de nos activités. Les marges de progrès sont à aller chercher du côté des énergies renouvelables et de l'électrification du tarmac, tendant vers l'autosuffisance. Nous préserverons les ressources d'eau en anticipant l'évolution de la réglementation en matière de traitement des eaux pluviales en expérimentant des revêtements perméables et drainants aux abords des pistes et taxiways ainsi que sur les parcs autos. Nous accélérerons aussi notre mobilisation pour la protection de la biodiversité. En vue d'une maîtrise foncière plus équilibrée entre les zones imperméabilisées et non imperméabilisées, les espaces existants seront privilégiés pour préserver la biodiversité sur la plateforme.

Le capital humain, promoteur de tous les possibles

En aspirant à un futur où le collectif est guidé par une vision partagée, des valeurs et des objectifs communs, AMP souhaite se positionner comme un employeur où chaque collaborateur contribue à construire l'Aéroport de demain.

L'entreprise vise à accompagner ses transformations en anticipant l'évolution des métiers pour maintenir les compétences au bon niveau d'exigence et garantir la continuité d'un véritable savoir-faire. Valoriser le potentiel des collaborateurs dans un cadre de travail épanouissant, inclusif et respectueux du bien-être reste une priorité.

Enfin, la communauté plateforme comptant 4500 personnes, mobiliser ces partenaires est une priorité pour réussir les projets et renforcer la coopération.

Nous sommes convaincus que la complémentarité des regards et la diversité sont des sources essentielles de créativité, d'innovation et de performance pour AMP.

SOMMAIRE

01. TRAFIC ET CAPACITÉS

14 PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS DU TRAFIC AÉRIEN

18 CAPACITÉS AÉORPORTUAIRES AÉROGARE ET PARCS AUTOS

02. PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DE LA CAISSE AMÉNAGÉE

24 VUE GÉNÉRALE DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT ET IMPACT RSE

27 LES GRANDS PROJETS

28 INVESTISSEMENTS D'AMÉLIORATION DU SERVICE CLIENT

30 INVESTISSEMENTS DE DÉCARBONATION

31 INVESTISSEMENTS DE MAINTENANCE

03. QUALITÉ DE SERVICE

34 STRATÉGIE CLIENTS

35 PROPOSITION D'INDICATEURS

04. DÉVELOPPEMENT DURABLE

40 STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

41 PROPOSITION D'INDICATEURS

05. PROPOSITION TARIFAIRE

44 REDEVANCES SOUMISES AU PLAFOND

45 PÉRIODES TARIFAIRES

45 PROPOSITION D'ÉVOLUTION TARIFAIRE MOYENNE DES REDEVANCES SOUMISES AU PLAFOND

46 MODULATION DES REDEVANCES ET MESURES INCITATIVES

47 MÉCANISMES D'AJUSTEMENT DU PLAFOND D'ÉVOLUTION TARIFAIRE

06. EVOLUTION DE LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

56 RÉGIME DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE ET PÉRIMÈTRE RÉGULÉ

58 RÈGLES D'ALLOCATION DES ACTIFS DES PRODUITS ET DES CHARGES

59 PRINCIPES D'ÉLABORATION DU PÉRIMÈTRE RÉGULÉ

60 STRUCTURE DU MODÈLE ANALYTIQUE

60 LES DIFFÉRENTES ALLOCATIONS

61 ÉQUILIBRE GÉNÉRAL DU CONTRAT ET ANALYSE DE SENSIBILITÉ (% ROCE)

62 CMPC CIBLE

63 APPLICATION DANS LE CADRE DE LA RÉGULATION

64 CRITÈRES QUALITATIFS INFLUENÇANT LE RISQUE → RISQUES SPÉCIFIQUES À AMP

66 ÉVOLUTION DES REVENUS, DES COÛTS OPÉRATIONNELS DE LA CAISSE AMENAGÉE ET DU PÉRIMÈTRE RÉGULÉ

73 ÉVOLUTION DU RÉSULTAT OPÉRATIONNEL ET DE LA BASE D'ACTIFS

76 ÉQUILIBRE GÉNÉRAL DU CONTRAT ET ANALYSE DE SENSIBILITÉ (% ROCE)

07. ANNEXES

80 BILAN DES ANNÉES PRÉCÉDENTES

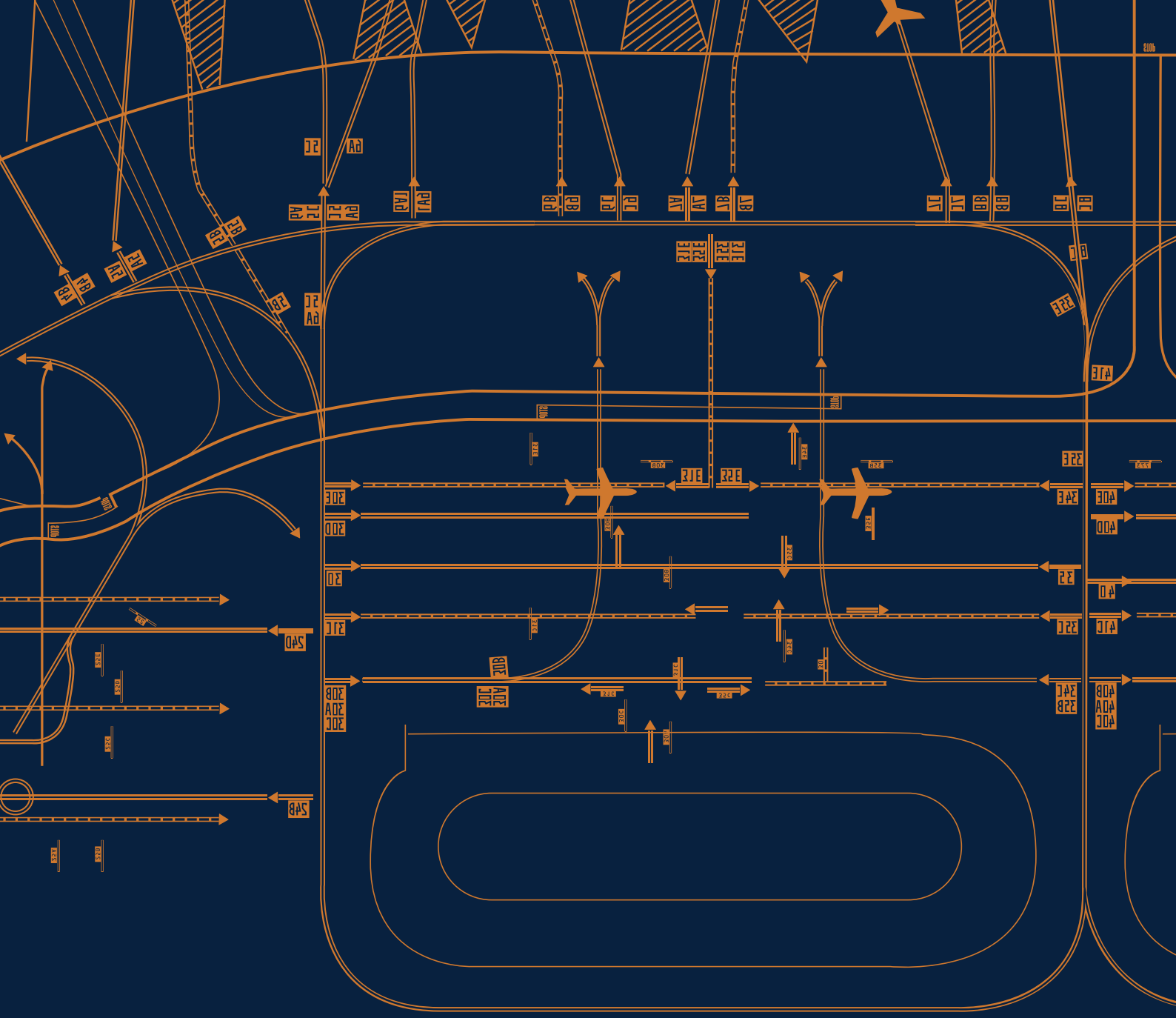
84 QUALITÉ DES SERVICES RENDUS ET PROGRAMME RSE

90 DÉFINITIONS DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

92 PROPOSITION TARIFAIRE

01.

TRAFIC ET CAPACITÉS



À RETENIR

Evolution du trafic : sur la période 2026-2030, AMP prévoit un **TCAM de 2,0%** pour atteindre **12,6 millions de passagers en 2030**

→ La croissance sera portée par **l'international hors Europe**

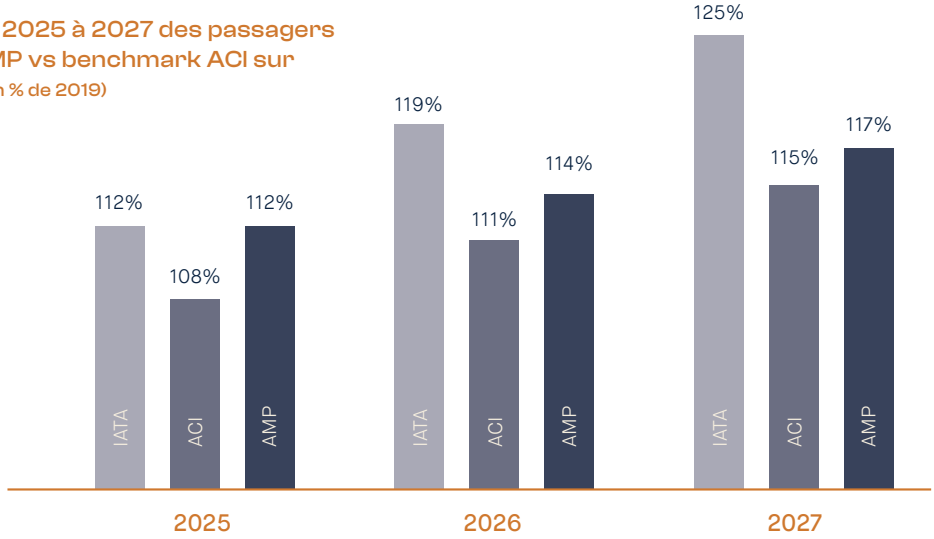
PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS DU TRAFIC AÉRIEN

Les prévisions de trafic 2026-2030 sont établies suivant une approche bottom up qui prend en compte les scénarii déterminés par le couple compagnie/destination. Elles s'appuient sur les estimations relatives :

- Aux compagnies pressenties pour opérer les lignes,
- Au nombre de vols hebdomadaires réalisés
- À la capacité en sièges des aéronefs
- Aux coefficients de remplissage

Cette approche tient également compte de distinction entre les saisons été et hiver.

Prévisions 2025 à 2027 des passagers aériens AMP vs benchmark ACI sur l'Europe (en % de 2019)



Les prévisions IATA datant de février 2024, l'écart avec le reste du consensus est davantahge marqué.

À RETENIR

Un full recovery qui est attteint en 2024, tiré notamment par la reprise très dynamique des destinations vers le sud

Une croissance potentielle dans le consensus.Des facteurs à la baisse pouvant être liés â l'inflation persistante et au coût des mandats d'incorporations directement à la charge des passagers aériens.

Une croissance des flux internationaux qui reste en retrait par rapport â la reprise enclenchée et prévisionnelle sur les flux domestiques.

Sur la période 2026-2030, AMP prévoit un TCAM de 2,0% pour atteindre 12,6 millions de passagers en 2030.

En raison de sa saturation, le trafic du Terminal 2 devrait rester globalement stable ces prochaines années. Les travaux de modernisation du T2, dont la livraison est prévue fin 2031, devraient permettre, au trafic du Terminal 2, de retrouver le chemin de la croissance à partir de 2032 (+22%).

Le trafic domestique devrait se stabiliser aux alentours de 3,5 millions de passagers et le trafic Europe devrait poursuivre sa croissance jusqu'en 2030 soit un TCAM de +2,3% sur la période 2026-2030.

Dans la continuité des dernières années, la croissance de l'aéroport devrait provenir exclusivement de l'essor du trafic international hors Europe (notamment sur le trafic long courrier) qui devrait représenter 23,3% du trafic total de l'aéroport en 2030.

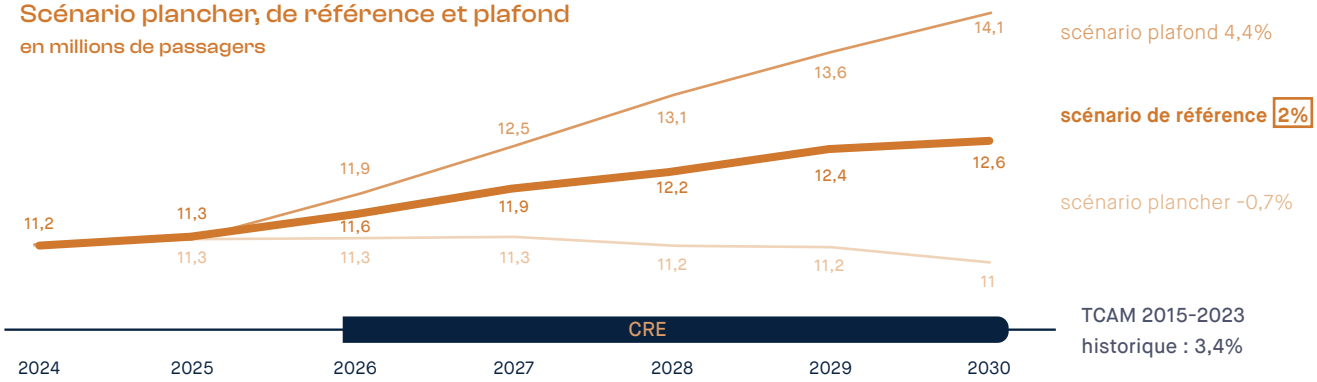
La cible du scénario de référence est à 12,6 millions de passagers en fin de CRE. Les scénarii plafond et plancher sont à +/- 12,5% du scénario de référence en fin de CRE.

Les avions « petits porteurs », d'une capacité inférieure à 70 sièges, ont quasiment disparu du tarmac marseillais. Ainsi, la grande majorité des aéronefs présents à l'Aéroport Marseille Provence sont des appareils de type C. Leur part dans le trafic total de l'aéroport devrait rester ultra dominante entre 2026 et 2030.

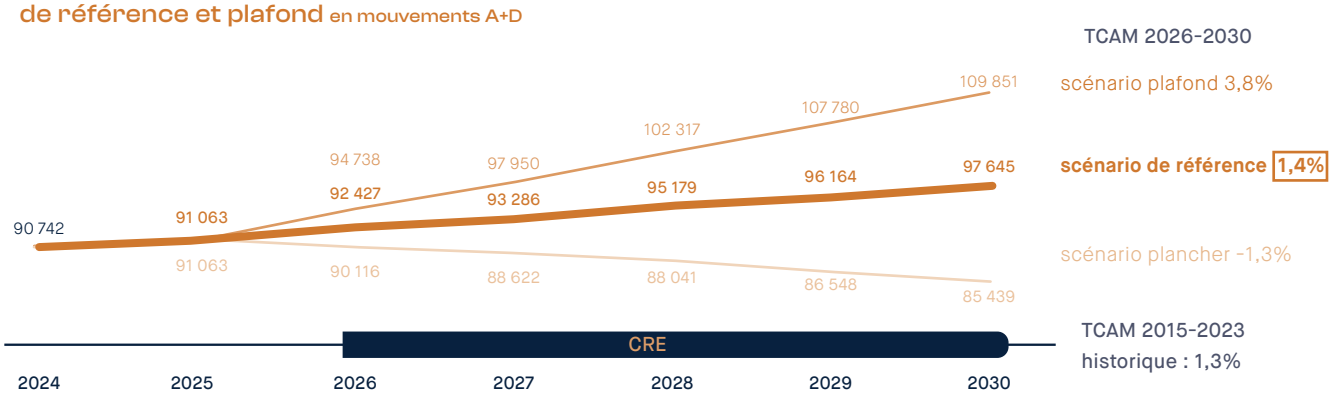
La part des « gros porteurs » devrait, elle, augmenter, du fait de l'ouverture attendue de plusieurs lignes long courrier. L'ambition AMP, portée par son plan stratégique Amplitude 30 est de favoriser les lignes créatrices de valeur aussi bien pour AMP que pour l'ensemble du territoire.

Durant la période 2026-2030, l'emport moyen poursuivra sa progression, ce qui se traduira par une augmentation du nombre de mouvements inférieure à celle du trafic passagers, dans la continuité des années précédentes, ceci en adéquation avec les enjeux du plan stratégique de croissance raisonnée et responsable.

Prévisions du trafic de passagers commerciaux hors transit
Scénario plancher, de référence et plafond
en millions de passagers



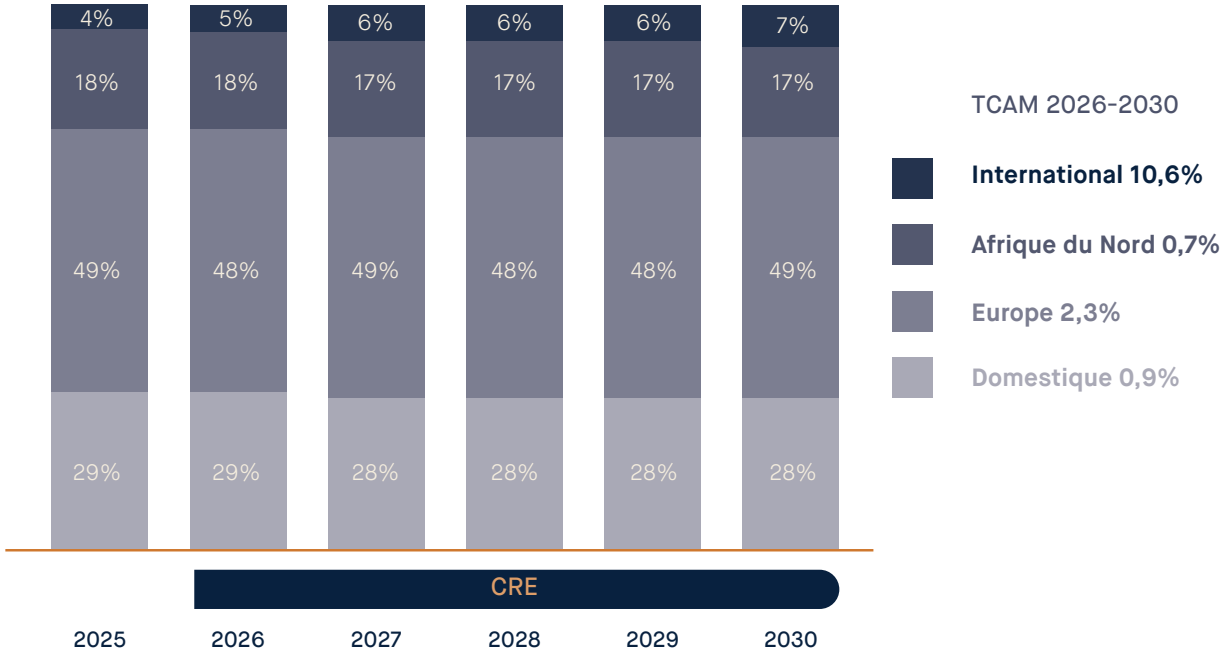
Prévisions du nombre de mouvements commerciaux (passagers, hors fret et postaux) – scénario plancher, de référence et plafond en mouvements A+D



L'effet combiné de la hausse de l'emport moyen et des améliorations techniques apportées aux avions permettra d'avoir un impact sur la quantité de CO2 émise par passager.

Répartition des prévisions de trafic par faisceau

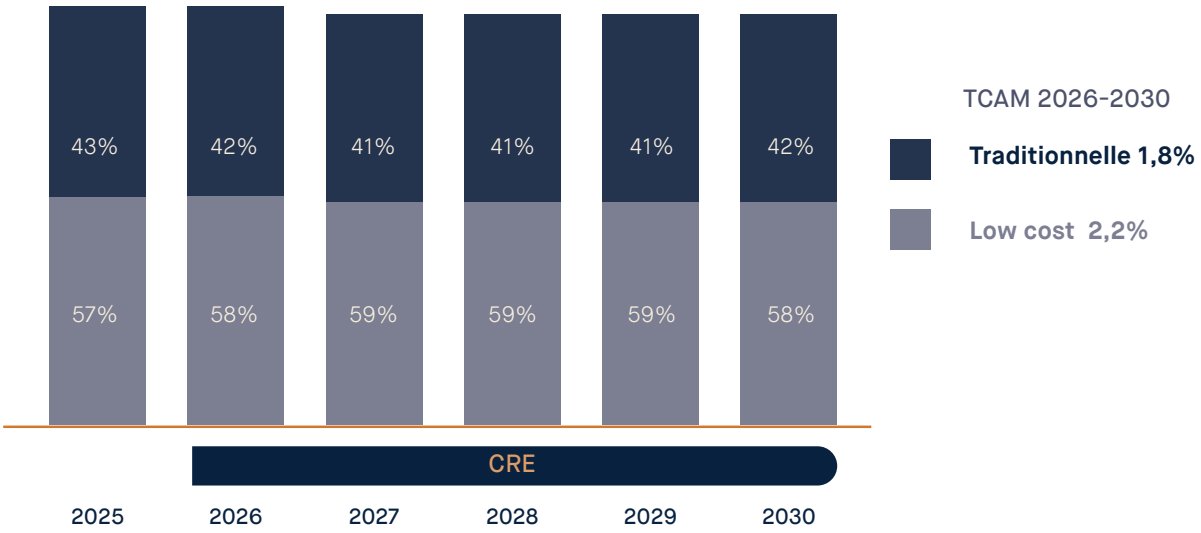
en % du total



L'analyse du trafic prévisionnel par faisceau montre que la croissance sera portée par le trafic international avec des opportunités transatlantiques et au Moyen-Orient, ainsi que par le trafic européen vers l'Europe de l'Est et les pays du Nord.

Répartition des prévisions de trafic par type d'opérateur

en % du total



La croissance sera portée par les compagnies low-cost, essentiellement Transavia et Volotea pour les compagnies existantes, mais aussi grâce aux arrivées de nouveaux acteurs notamment Air Cairo, Norwegian et SkyUp.

Le segment des compagnies traditionnelles sera renforcé par l'arrivée de nouveaux acteurs (Aeroflot, Air Canada, Air Côte d'Ivoire, ITA Airways, LOT, SAS, compagnies transatlantiques et du Moyen-Orient) et le développement rapide d'acteurs existants (Austrian, Corsair, Shanghai Airlines).

CAPACITÉS AÉORPORTUAIRES AÉROGARE ET PARCS AUTOS

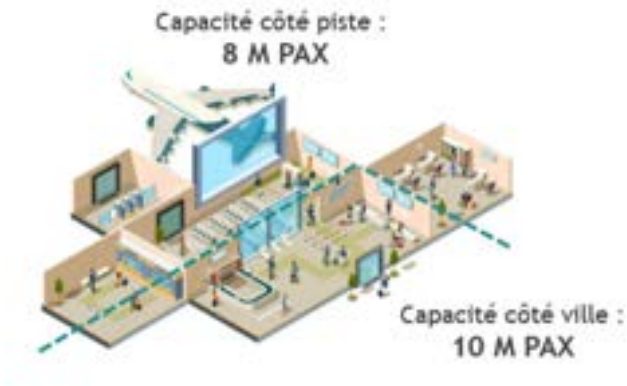
Capacité des aérogares

AMP dispose de deux terminaux, le Terminal 1 pour les vols traditionnels et le Terminal 2 pour les vols low-cost. Dans les faits, la segmentation est moins rigide en raison du chevauchement des modèles des compagnies aériennes.

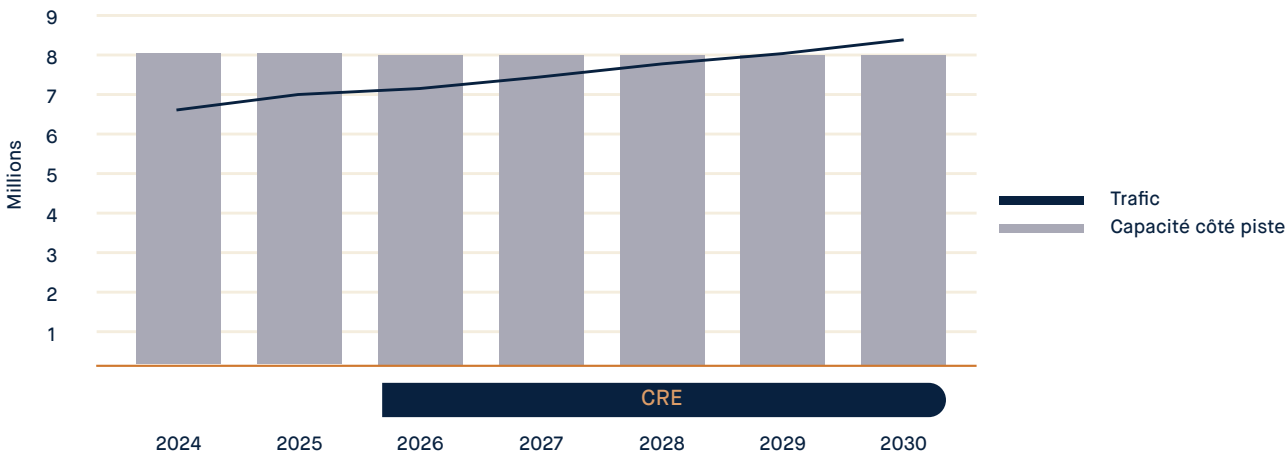
La capacité du Terminal 1 s'établit à 8 millions de passagers du fait des postes avions au contact, facteur le plus limitant.

Les réserves de surfaces en zone côté ville ont permis d'ajuster le niveau des ressources et les zones d'attente sur l'ensemble des fonctions jusqu'à 10 millions de passagers.

La création du Cœur a permis d'améliorer la qualité de service et l'expérience des passagers dans le Terminal 1, en développant les capacités en zone publique.



Evolution du trafic et de la capacité du T1
(en millions de passagers)

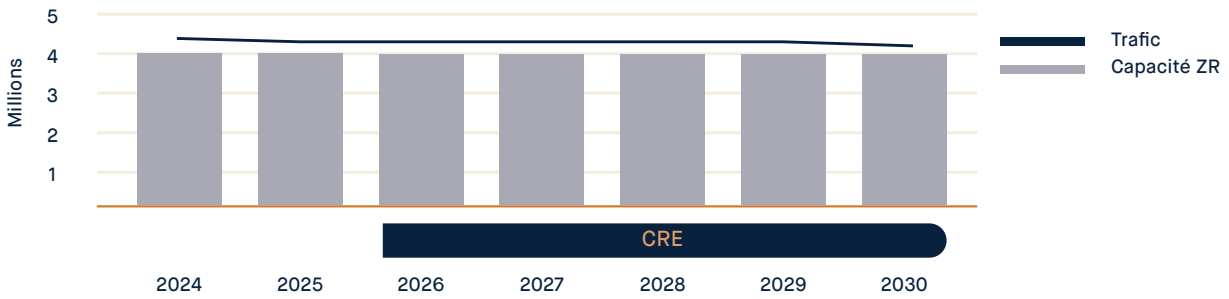


Le Terminal 2 est la première aérogare low cost historique d'Europe.

La capacité actuelle en zone coté piste comme en zone côté ville est de 4 millions de passagers. Cette importante capacité d'accueil eu égard à la configuration et à l'espace disponible dans l'aérogare est permise grâce à des dispositifs ingénieux de facilitation mis en œuvre par AMP : limitation du nombre de personnes dans l'espace public côté ville (accès restreint aux personnes munies d'un titre de transport aux heures de pointe et régulation des accès des passagers suivant les horaires de vol), meilleur marquage des files d'enregistrement, optimisation des surfaces commerciales par déport sur le parvis...

Evolution du trafic et de la capacité théorique du T2

(en millions de passagers)



La saturation du Terminal 2, constatée dès 2023, a engendré une forte dégradation de la qualité de service pour les passagers. Une augmentation pérenne de la capacité de l'aérogare s'impose. Des aménagements d'exploitation temporaires ont été mis en place par AMP pour passer ce cap dans l'attente de la livraison du projet de modernisation du Terminal 2.

Le projet de modernisation du T2 permet de développer la capacité en zone coté piste avec des investissements moindres que ce qu'ils seraient au Terminal 1.

La modernisation en zone coté ville a notamment pour objectif d'assurer une meilleure qualité de service et d'optimiser la configuration des espaces commerciaux.

À l'horizon 2030, la capacité maximale du Terminal 1 sera atteinte avec 8,2 millions de passagers sans pour autant mobiliser la totalité de la capacité en zone côté ville.

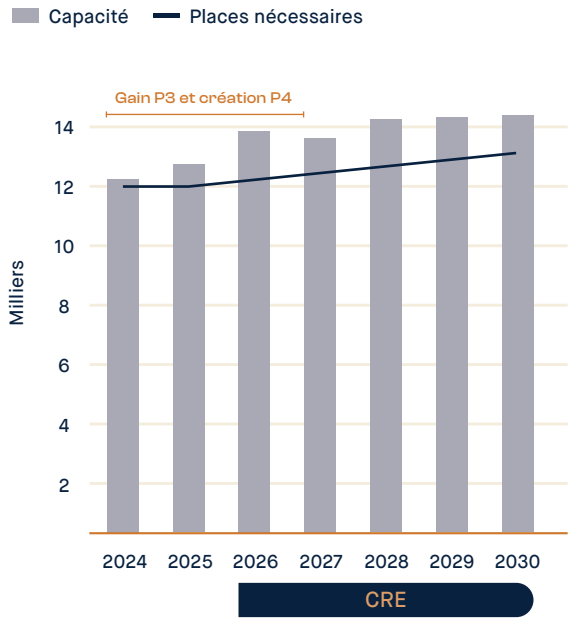
Du côté du Terminal 2, la prévision de trafic ne dépassera pas la capacité maximale de ce dernier.

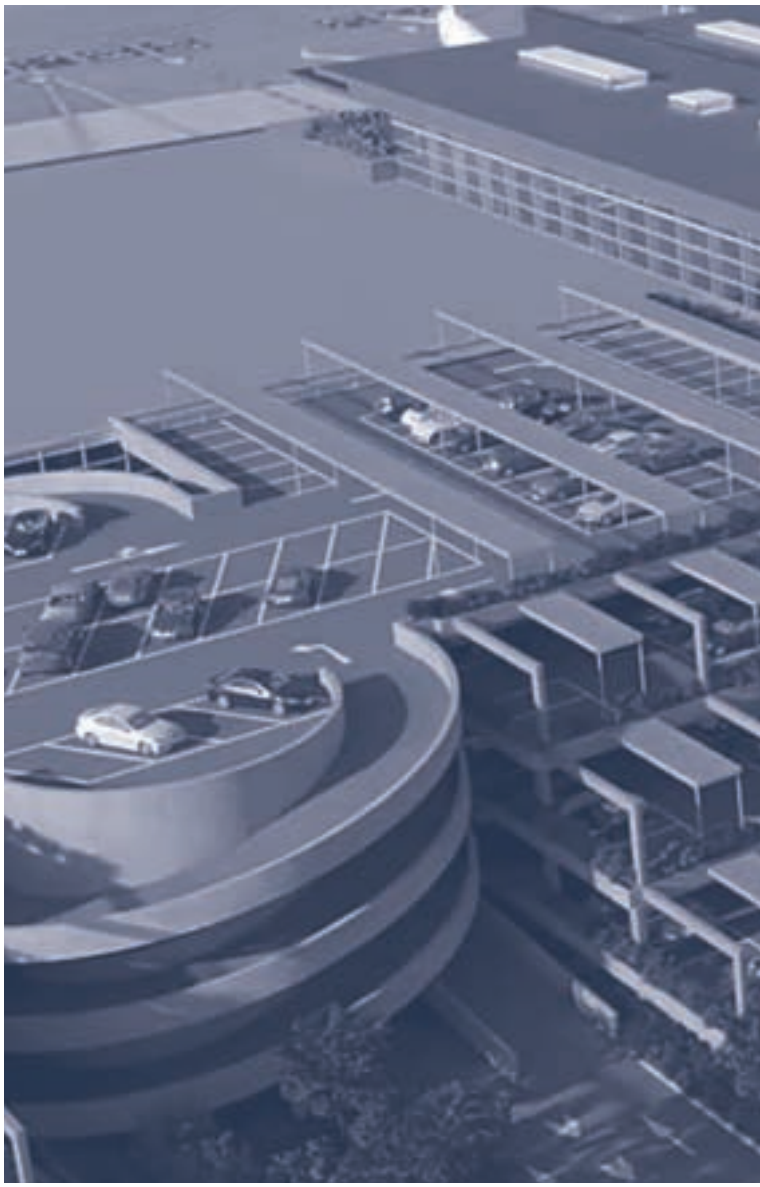
Capacité des parcs auto

La création de trois parcs à étages (P4, P3a et P3b) sur l'emplacement du parc P3 actuel permet d'atteindre une capacité de 13 000 places de parking en 2026 (hors abonnement, hors personnel et dépose) et d'éviter ainsi la saturation jusqu'en 2030.

Il est important de noter que le développement des places de parking est également pondéré en raison de la hausse de la part modale de transports en commun (PMTC), à laquelle AMP veille particulièrement. En effet, avec un objectif d'optimisation de l'accessibilité urbaine, AMP met au cœur de sa stratégie l'amélioration des accès vers l'aéroport et leur décarbonation.

Evolution des besoins en stationnement et de la capacité maximale de places disponibles (en milliers de places)





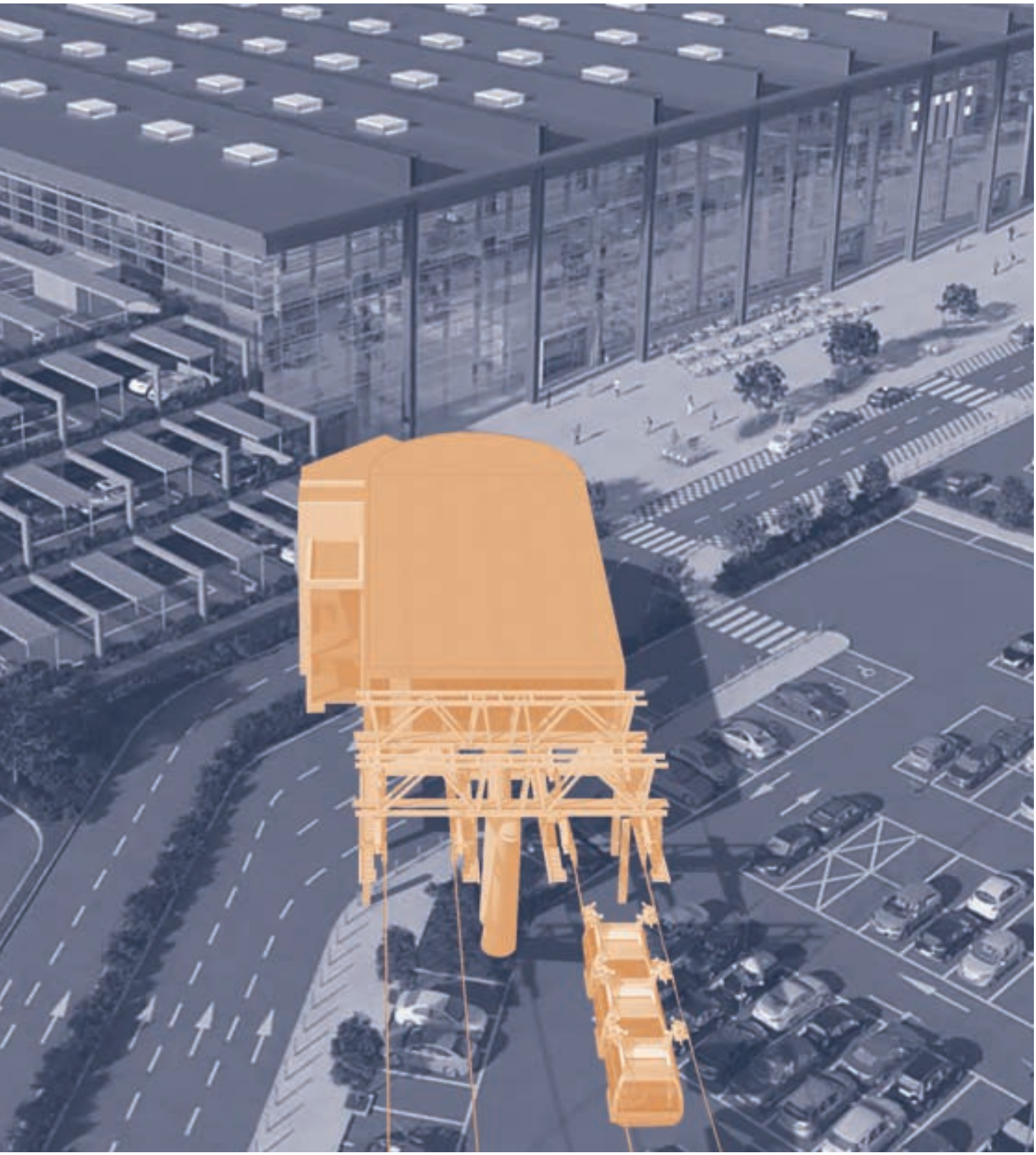
En janvier 2023, le Conseil métropolitain a validé le financement d'une liaison par câble entre la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence et l'aéroport.

Le projet vise à déployer un mode de transport en commun permettant d'assurer le parcours entre la gare et l'aéroport, en 6 minutes, en marquant un arrêt intermédiaire à proximité du site industriel Airbus Helicopters.

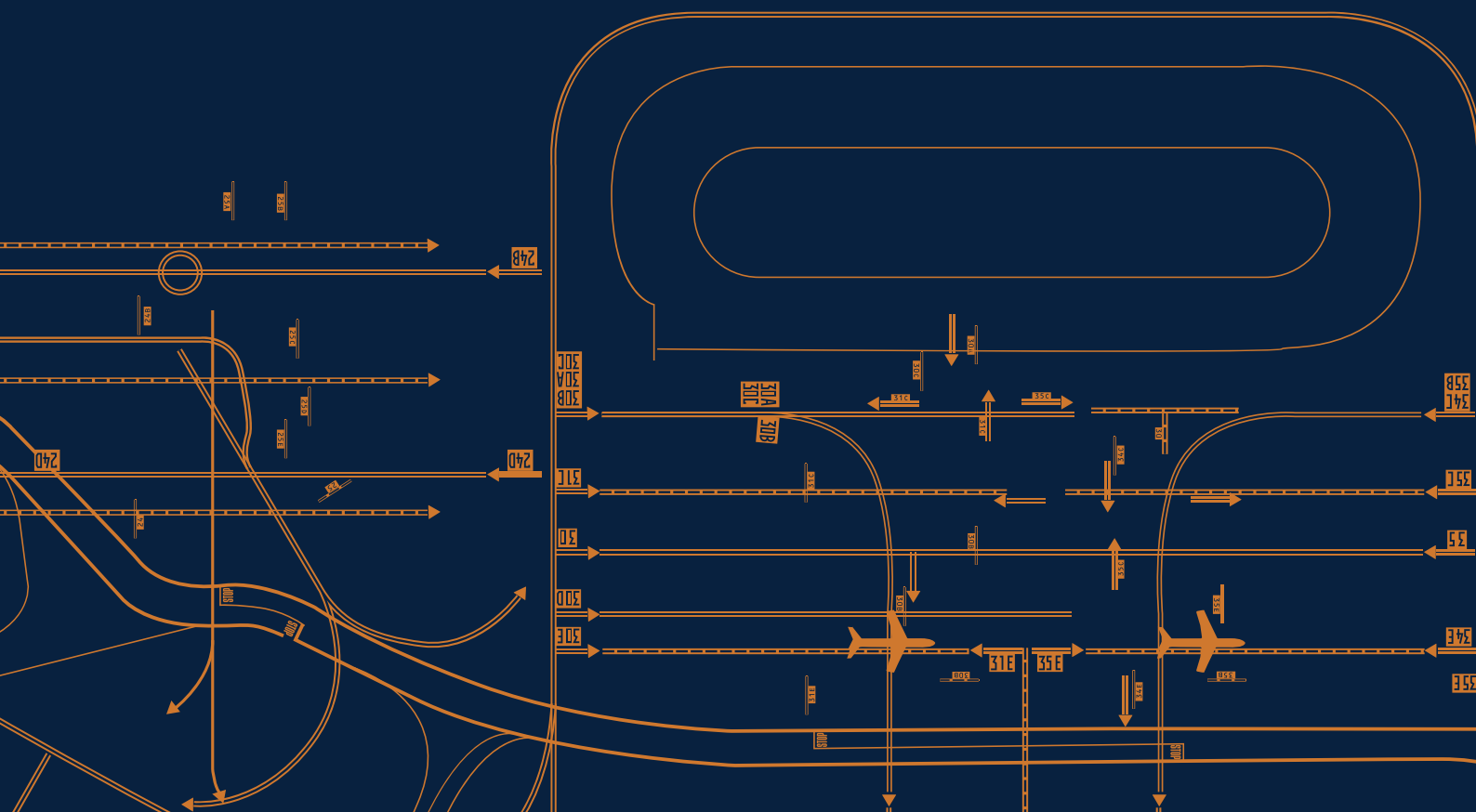
Le 7 février 2025, la convention tripartite de participation au financement du projet entre l'Aéroport Marseille Provence, Airbus Helicopters et la Métropole Aix Marseille Provence a été signée, marquant le lancement du projet dont la livraison est annoncée pour 2029.

Cette nouvelle offre de transport en commun a vocation à accélérer le report modal de la voiture vers le train, tout en garantissant un temps de parcours, en complément du bus.

En 2024, ce sont près de 660 000 passagers qui ont fréquenté la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence ; soit une progression de 13% par rapport à 2023. Cet essor témoigne du potentiel de report modal sur le rail dans les accès vers AMP. La liaison par câble offrirait donc un mode fiable et rapide dans la logistique du dernier kilomètre, incitant les passagers venus de toute la Provence à se reporter vers le train pour accéder à l'aéroport.



02. PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DE LA CAISSE AMENAGÉE



À RETENIR

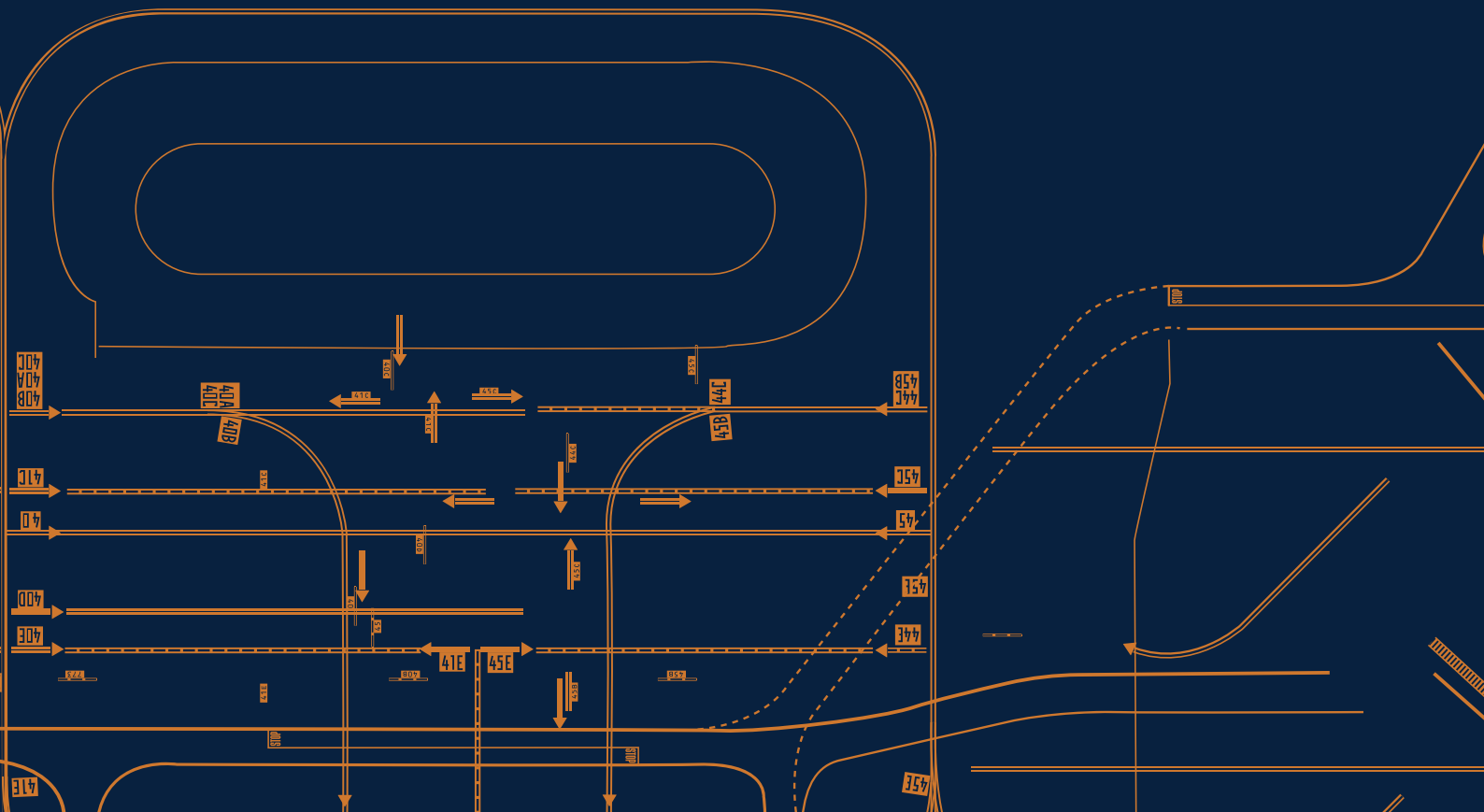
Le programme d'investissements d'AMP représente **près de 298 M€** sur les années 2026-2030 dont 275 M€ sur le périmètre de la caisse aménagée. Il est axé sur les grands enjeux auxquels devra faire face AMP dans les années à venir :

- **La réponse aux besoins capacitifs** de traitement des passagers du Terminal 2
- L'atteinte des objectifs de **développement durable**,
- Le maintien de la **pérennité des infrastructures aéronautiques** pour maintenir un bon niveau de service pour l'ensemble des usagers.

AMP prévoit que **25% des investissements de la caisse aménagée** programmés de 2026 à 2030 auront un impact RSE.

Les trois grands projets structurants du programme d'investissements caisse aménagée représentent 83,5M€ sur la période 2026-2030 :

- Programme de modernisation du Terminal 2 ;
- Remplacement des 18 passerelles équipées de leurs PCA ;
- Electrification des aires avions au large.



VUE GÉNÉRALE DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT ET IMPACT RSE

NB : l'ensemble des montants exprimés dans cette partie sont en euros constants de 2025

Le programme d'investissements d'AMP sur le périmètre de la caisse aménagée représente près de 275 M€ sur les années 2026-2030 sur un total AMP de 298 M€ . Il est axé sur les grands enjeux auxquels devra faire face AMP dans les années à venir. 192 M€ d'investissements sont propres au SPA, soit près de 70% des investissements de la caisse aménagée.

Les investissements des dernières années ont notamment porté sur un investissement majeur du Terminal 1 avec la construction du Cœur d'aéroport. L'expérience client et la qualité de service ont été améliorées par la simplification du parcours, une offre commerciale plus large dans un univers inspiré des figures urbaines provençales.

En 2025, les investissements prévus se concentrent sur :

- La finalisation du projet APOC (Airport Operations Centers),
- La livraison de la 2e tranche du projet de création de parcs auto équipés de panneaux photovoltaïques,
- La livraison finale du projet Cœur d'aéroport et notamment de ses éléments dédiés à l'amélioration de l'expérience client (création de lounges, d'espaces famille et repos…),
- Enfin, une part des investissements est aussi dédiée au maintien des infrastructures aéronautiques, et notamment en 2025, à l'amélioration de l'éclairage des aires avions.

Les enjeux des prochaines années porteront sur :

- La réponse aux besoins capacitifs de traitement des passagers du Terminal 2
- L'atteinte des objectifs de développement durable,
- Le maintien de la pérennité des infrastructures aéronautiques pour maintenir un bon niveau de service pour l'ensemble des usagers.

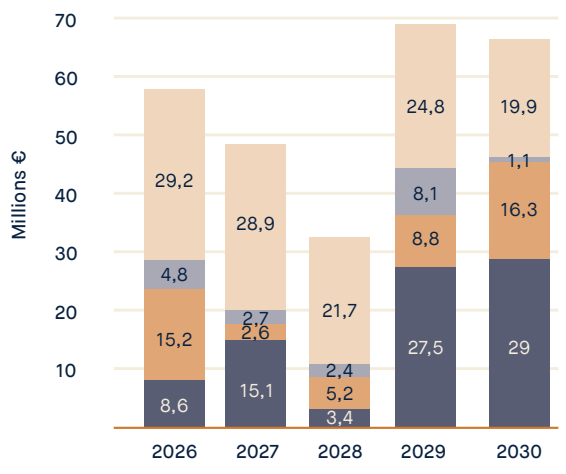
Investissements AMP 2026-2030

(en millions d'euros constants)

TYPOLOGIE PROJET	PROJETS D'INVESTISSEMENTS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL 2026-2030
GRANDS PROJETS	Modernisation du T2	600	1 000	5 500	2 000	27 000	25 000	60 500
	Remplacement des passerelles et équipement en PCA	260	7 580	9 570	1 940	540	10	18 640
	Electrification des postes au large	-	-	-	50	150	4 000	4 200
	Sous-total Grands Projets	860	8 580	15 070	1 990	27 490	29 010	83 540
AMELIORATION SERVICE CLIENT	Digitalisation du parcours passager - RITA	1 100	600	600	510	560	-	2 270
	Amélioration expérience client - installations terminales	4 490	3 110	500	-	-	-	3 610
	Car Rental Center	-	-	-	200	5 000	14 400	19 600
	Aequatio	-	550	1 280	-	-	-	1 830
	Aménagements opérateurs frêt	50	100	520	3 150	2 000	830	6 600
	Création de parcs auto	11 300	8 890	-	-	-	-	8 890
	Autres opérations service client	7 000	1 970	320	1 370	1 280	1 100	5 390
	Sous-total Amélioration service client	23 940	15 210	2 570	5 230	8 840	16 330	48 190
DECARBONATION	Parcs photovoltaïques des parcs à étage	800	1 180	-	-	-	-	1 180
	Bornes de recharge véhicules électriques	280	500	500	500	500	500	2 500
	Autosuffisance énergétique PV : autoconsommation	-	-	20	480	4 000	500	5 000
	Electrification des zones apparaux	200	2 630	620	-	-	50	3 310
	Accessibilité terrestre Aéroport - liaison par câble / Funitel	-	500	1 500	1 000	-	-	3 000
	Décarbonation scope 1	-	-	-	-	3 600	-	3 600
	Autres opérations décarbonation	-	-	30	400	-	-	430
	Sous-total Décarbonation	1 270	4 810	2 670	2 380	8 100	1 050	19 010
MAINTENANCE	Plan de rénovation des infras aéro - taxiways et aires avions	650	6 350	13 310	9 630	13 120	10 540	52 940
	Amélioration éclairage aires avions	3 260	1 810	500	-	-	-	2 310
	Réfection piste 1	-	-	-	-	200	600	800
	Aménagement aires avions zone sud est (ex BASC)	600	3 830	-	-	-	-	3 830
	Centre de Commandement Opérationnel - APOC	4 900	300	-	-	-	-	300
	Courants forts - capacité réseau AMP	20	230	3 600	2 000	1 500	500	7 830
	Migration système Vidéo sur réseau IP	500	500	300	380	50	50	1 280
	Traitement eaux pluviales	550	2 270	1 860	2 000	1 360	-	7 490
	Réseau Aduction Eau Potable	50	2 180	750	-	-	-	2 930
	Autres opérations maintenance	13 300	11 780	8 560	7 650	8 530	8 250	44 760
	Sous-total Maintenance	23 830	29 240	28 870	25 660	24 760	19 940	124 460
TOTAL CAISSE AMENAGEE		49 900	57 850	49 190	32 660	69 190	66 320	275 200
	Investissements non régulés sûreté	1 070	2 240	4 420	8 120	7 540	720	23 040
TOTAL HORS CAISSE AMENAGEE		1 070	2 240	4 420	8 120	7 540	720	23 040
TOTAL AMP		50 970	60 090	53 610	40 780	76 730	67 050	298 250

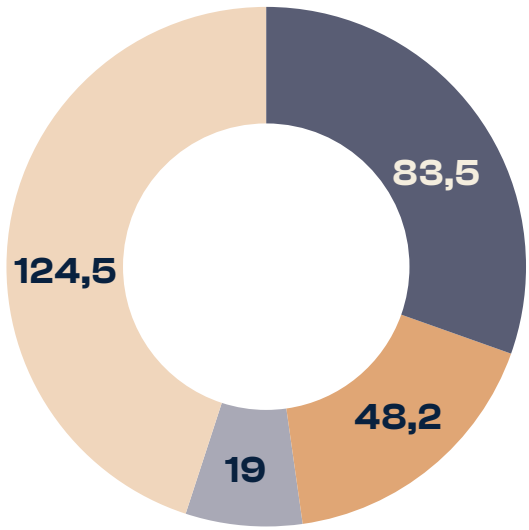
Les investissements 2026-2030 de la caisse aménagée se répartissent de la manière suivante :

Répartition des investissements de la caisse aménagée 2026-2030 par typologie d'investissements (en millions d'euros constants)



Répartition des investissements 2026-2030

(en millions d'euros constants)



■ Grands projets ■ Amélioration service clients
■ Décarbonation ■ Maintenance

AMP prévoit que **25% des investissements de la caisse aménagée** programmés de 2026 à 2030 auront **un impact RSE.**

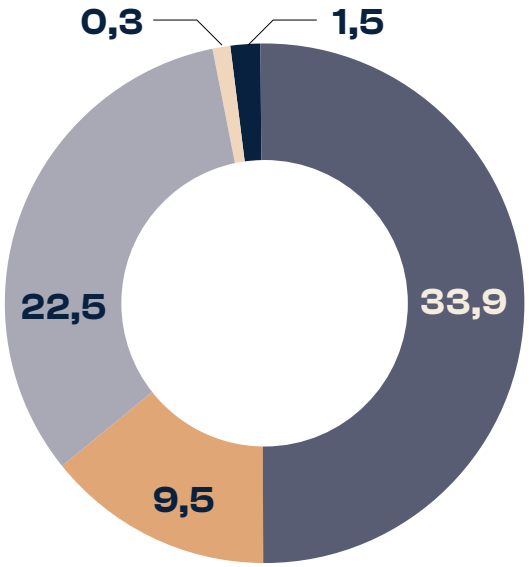
Les décisions prises par AMP en matière d'investissements tiennent systématiquement compte des incidences environnementales notamment sur les thématiques d'émissions de GES Scope 1 & 2, de biodiversité et milieux naturels, de qualité de l'air, de nuisances sonores, d'accessibilité à l'aéroport, de bilan énergétique et de consommation d'eau.

Répartition des investissements de la caisse aménagée 2026-2030 par critère RSE

(en millions d'euros constants)

Répartition des investissements 2026-2030

(en millions d'euros constants)



Programme investissements SPA 2026-2030 (en millions d'euros constants)

TYPOLOGIE PROJET	PROJETS D'INVESTISSEMENTS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTAL 2026-2030
GRANDS PROJETS	Modernisation du T2	500	840	4 600	1 670	22 590	20 920	50 620
	Remplacement des passerelles et équipement en PCA	260	7 580	9 570	1 340	340	10	18 840
	Electrification des postes au large	-	-	-	50	150	4 000	4 200
	Sous-total Grands Projets	760	8 420	14 170	3 060	23 080	24 930	73 660
AMELIORATION SERVICE CLIENT	Digitalisation du parcours passager - RITA	940	510	510	440	480	-	1 940
	Amélioration expérience client - installations terminales	2 040	2 660	430	-	-	-	3 090
	Autres opérations service client	5 380	1 370	230	960	890	770	3 760
	Sous-total Amélioration service client	8 360	4 540	710	1 400	1 370	770	8 790
	Autosuffisance énergétique PV : autoconsommation	-	-	10	250	2 110	260	2 630
	Electrification des zones apparaux	200	2 630	620	-	-	50	3 300
	Accessibilité terrestre Aéroport -liaison par câble /Funitel	-	300	910	600	-	-	1 810
	Décarbonation scope 1	-	-	-	-	1 900	-	1 900
	Autres opérations décarbonation	-	-	10	160	-	-	170
	Sous-total Décarbonation	200	2 930	1 550	1 010	4 010	310	9 810
MAINTENANCE	Plan de rénovation des infras aéro - taxiways et aires avions	650	6 350	13 310	9 630	13 120	10 540	52 950
	Amélioration éclairage aires avions	3 260	1 810	500	-	-	-	2 310
	Réfection piste 1	-	-	-	-	200	600	800
	Aménagement aires avions zone sud est (ex BASC)	600	3 830	-	-	-	-	3 830
	Centre de Commandement Opérationnel - APOC	3 480	210	-	-	-	-	210
	Courants forts - capacité réseau AMP	10	120	1 900	1 050	790	260	4 120
	Migration système Vidéo sur réseau IP	330	330	200	250	30	30	840
	Traitement eaux pluviales	360	1 460	1 200	1 290	880	-	4 830
	Réseau Aduction Eau Potable	30	1 410	480	-	-	-	1 890
	Autres opérations maintenance	8 360	6 840	5 480	4 900	5 460	5 280	27 960
	Sous-total Maintenance	17 080	22 360	23 070	17 120	20 480	16 710	99 740
TOTAL INVESTISSEMENTS SPA		26 400	38 250	39 500	22 590	48 940	42 720	192 000

Le programme d'investissements du périmètre SPA est **estimé à 192 M€**

Il s'agit des investissements relatifs spécifiquement aux infrastructures aéronautiques ou des projets partiellement affectés à ce périmètre comme les aérogares, les réseaux techniques et informatiques…

Les projets majeurs impactant ce périmètre sont les suivants :

- La part affectée au périmètre SPA du projet de modernisation du T2 évoqué plus bas,
- La part des travaux concernant les installations terminales et plus globalement l'amélioration du service client affectée au SPA,
- Les travaux de pérennité et de réfection des infrastructures aéronautiques : pistes, taxiways et aires avions,
- Le projet de remplacement des passerelles et la mise en place de PCA (Preconditioned Air),
- Les investissements de décarbonation concernant les infrastructures aéronautiques,
- La part des travaux de maintenance affectée au SPA.

LES GRANDS PROJETS

Les trois grands projets structurants du programme d'investissements caisse aménagée représentent 83,5M€ sur la période 2026-2030.

Il s'agit :

du programme de modernisation du Terminal 2

du remplacement des 18 passerelles équipées de leurs PCA

de l'électrification des aires avions au large

Concernant les aérogares, **la modernisation du Terminal 2** est un projet majeur estimé à 80M€ dont 60,5M€ sur la période du CRE et dont les travaux débuteront en 2027 pour une livraison en 2031.

L'objectif du projet est d'améliorer la performance fonctionnelle globale du terminal, en reconfigurant certaines fonctions, en construisant les surfaces nécessaires le cas échéant, en s'appuyant au maximum sur l'infrastructure existante et les surfaces déjà imperméabilisées.

Le projet de modernisation du T2 doit répondre aux objectifs suivants :

- Améliorer la qualité de service dans ce terminal,
- Accompagner le développement du trafic low-cost,
- Améliorer la performance énergétique du bâtiment pour en faire une référence environnementale.

Le projet consiste en la réalisation :

- D'une extension de la jetée d'embarquement pour créer 4 salles de pré-embarquement supplémentaires,
- D'une extension de l'aire de trafic pour créer 4 postes code C supplémentaires.

Un réaménagement de la zone côté ville est également prévu afin d'optimiser le fonctionnement du T2 (Go to Gate / commercial, zone de contrôle et traitement des bagages départ, zone de livraison des bagages arrivées).

Outre la portée capacitive du projet qui décongestionnera cette aérogare qui connait déjà des phases de saturation durant les programmes été et améliorera ainsi le confort des passagers. Les nouveaux aménagements auront un impact très positif sur l'expérience client et la qualité de service.

Concernant les installations terminales, **le remplacement de 18 passerelles télescopiques** est programmé à partir de 2026 pour un total de 18,8M€ jusqu'en 2029. En effet, des passerelles existantes ont été installées entre 1986 et 1998, leur durée de vie a été allongée jusqu'à maintenant par des travaux de réfection. Le remplacement de ces dernières assurera une meilleure disponibilité des équipements dont la vétusté actuelle crée des dysfonctionnements.

Ce projet intègre, de plus, l'installation d'unités de **pré-conditionnement d'air (PCA)** pour les avions à l'arrêt en remplacement des générateurs qui fonctionnent au fuel. L'installation des PCA servira la stratégie de décarbonation des activités de la plateforme.

L'électrification des postes avions au large a pour objectif de limiter au maximum le recours à l'APU pour les compagnies aériennes et donc en finalité de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Il prévoit soit la mise en place de trappes 400Hz, soit de GPU mobiles électriques, le choix de la solution technique étant en cours d'étude.

Le projet est estimé à 5M€ dont 4,2M€ sur la durée du CRE et devrait s'achever en 2031.

INVESTISSEMENTS D'AMELIORATION DU SERVICE CLIENT

Le programme d'investissements 2026-2030 prévoit 48,2M€ d'investissements concernant l'amélioration des services clients.

Le projet de **digitalisation du parcours passagers,** baptisé RITA, qui a débuté en 2024, se poursuit sur les années 2026-2030 pour un montant estimé à 2,3M€. Il s'agit de digitaliser le parcours passager depuis le domicile jusqu'à l'avion avec la mise en place de déposes automatiques des bagages, BLS (Bornes Libre-Service) d'enregistrement, ainsi que d'un parcours biométrique. Il a été choisi de mutualiser les équipements pour que toutes les compagnies puissent adhérer à la solution avec un investissement individuel limité.

Dans un objectif d'**amélioration de l'expérience client,** 3,6M€ seront dédiés au Terminal 1 en 2026 et 2027 pour traiter environ 1600 m² en zone départ/arrivées et salle d'embarquement. Les projets prévoient la rénovation de comptoirs côté ville mais surtout l'amélioration des zones d'accueil des passagers par l'installation d'assises diversifiées et thématiques (dont 5% accessible PHMR), des zones de travail, une ambiance lumineuse adaptée, de la végétation représentative de notre région et contribuant à tamiser l'ambiance, des éléments de décor concourant au thème retenu, le tout en harmonie avec les matériaux et l'ambiance architecturale du terminal.

Ces 2 projets montrent que l'expérience client est un axe fort de la stratégie AMP qui souhaite se réinventer en créant une expérience aéroportuaire distinctive et claire. Redonner du temps utile et du temps de plaisir à nos passagers est une promesse dans laquelle AMP s'investit depuis la livraison du Cœur et pour les prochaines années.

Sur les années 2026-2030, 6,6 M€ sont prévus pour des **aménagements pour les activités Fret**. Le projet est d'agrandir des bâtiments existants ou relocaliser des activités en zone ouest pour les entreprises FEDEX et DHL dans l'objectif de favoriser et d'accompagner le développement de leur activité et de répondre à leurs critères environnementaux.

Vue 3D des aménagements en salle d'embarquement

Vue 3D des 3 parcs auto équipés de parcs photovoltaïques.

Le projet de création d'un **Car Rental Center** (base loueur) permettra de rassembler dans une même zone :

- La base avant, aujourd'hui à proximité des aérogares, constituée de cabines, d'environ 600 places de stationnement ;
- Et la base arrière située à l'est de la plateforme qui permet notamment l'entretien et le stockage des véhicules.

L'objectif est de supprimer les allers-retours entre les 2 bases ce qui permettra d'améliorer les conditions de sécurité de circulation, de limiter les consommations de carburant et de libérer des surfaces en front d'aérogare pouvant être valorisées sur d'autres activités. Le montant estimé pour cette opération de 34M€ prévoit 19,6M€ sur la période CRE, la livraison étant prévue en 2031.

Un impact financier positif sur le chiffre d'affaires est attendu de cet investissement extra-aéronautique.

Aequatio est un projet de **valorisation foncière de 6 hectares en Zone Est de l'aéroport**. Il représente pour AMP un investissement de 1,8M€ en 2026 et 2027 correspondant à la libération de toute occupation du foncier. Ce projet immobilier vise à la création d'un pôle majeur de services aux industries faisant référence en matière de développement durable. Il s'agit d'un projet de diversification des sources de revenus pour l'aéroport.

Concernant les parcs autos, le projet de **création de places de stationnement** qui a débuté en 2023 se terminera au printemps 2026. La 2e tranche sera livrée mi 2025. 8,9M€ seront dépensés en 2026 pour livrer la 3e et dernière tranche du projet. Globalement, sur la totalité du projet, la réalisation de 3 477 places permettra de répondre aux besoins capacitifs tout en limitant la surcapacité.

INVESTISSEMENTS DE DÉCARBONATION

En rejoignant le mouvement Net Zéro de l'ACI Europe, AMP s'est engagé à atteindre zéro émission nette à horizon 2030 sur le périmètre de ses émissions de Scope 1 et 2, soit 20 ans avant l'objectif préconisé par les scientifiques pour stabiliser le réchauffement climatique planétaire à +1,5°C. Cette ambition se traduit dans le programme d'investissements de décarbonation qui est estimé à 19M€ (hors grands projets : PCA et électrification des aires au large).

Certains de ces nouveaux équipements contribueront également à l'amélioration des indicateurs de suivi des émissions du scope 3 hors demi-croisière.

Il s'agit des projets suivants :

La finalisation de la mise en place de **panneaux photovoltaïques** sur les nouveaux parcs autos en silos pour augmenter l'autoconsommation représentera un investissement de 1,2M€ en 2026.

En effet, les derniers niveaux des 3 nouveaux parcs sont et seront équipés de **centrales photovoltaïques.** Ces centrales pourront produire jusqu'à 3MWc de puissance maximale avec une production annuelle d'environ 4GWh.

Le projet **d'autosuffisance énergétique et d'autoconsommation avec la mise en service d'un parc photovoltaïque** en toiture du P7 représente un total sur la période de 5M€ de 2027 à 2030. La mise en place de panneaux photovoltaïques sur le parc P7 complétera les panneaux mis en place dans le cadre des travaux du parc P3-P4 dans l'objectif d'une production d'électricité pour l'autoconsommation.

De plus, **des bornes de recharge pour les véhicules électriques** à l'usage des clients seront également installées à terme dans ces nouveaux parcs, mais aussi sur l'ensemble des parcs existants. La création de ces bornes est estimée à 3M€ à horizon 2031 dont 2,5M€ de 2026 à 2030. Ce projet entre dans le cadre de la mise en conformité des parkings avec la loi LOM.

L'électrification des zones apparaux pour un total de 5,6 M€ est estimée à 3,3 M€ sur la période CRE et vise à accompagner les assistants en escale qui sont engagés dans l'électrification de leur flotte. AMP a la responsabilité d'installer les infrastructures nécessaires pour répondre à leurs besoins en alimentation électrique.

AMP participera au projet emblématique de **création d'une liaison par câble**, lancé par la Métropole Aix-Marseille-Provence pour améliorer l'accès en transport en commun à la plateforme. Cette liaison sera créée entre la gare SNCF VAMP (Vitrolles-AMP), Airbus dont le site est contigu à la plateforme et AMP. Une convention a été signée entre les 3 parties en février 2025.

3M€ seront investis d'ici 2028 pour l'amenée des réseaux et la viabilisation des zones destinées à recevoir les pylônes et les plateformes.

Enfin, **le programme de décarbonation SCOPE 1** prévoit notamment un remplacement des groupes électrogènes par des groupes à énergie non carbonée ; les solutions techniques n'étant à ce stade pas définitivement arrêtées. Un montant de 3,6 M€ est envisagé en 2029 pour ce programme qui permettra, entre autres, à AMP de respecter sa feuille de route de décarbonation pour atteindre le Net zéro à horizon 2030.

INVESTISSEMENTS DE MAINTENANCE

Les investissements de maintenance et de pérennité inclus dans le périmètre de la caisse aménagée représentent 124,5 M€ sur la période 2026-2030 (hors grand projet : remplacement des passerelles).

Un plan ambitieux et nécessaire de 92M€ de **rénovation et d'adaptation des infrastructures aéronautiques** comprenant les taxiways et les aires avions prévoit **53M€** d'investissement sur la période du CRE.

Les indicateurs d'état des taxiways indiquent notamment un état de vétusté important nécessitant des travaux de réfection lourde notamment pour des raisons de sécurité.

Plan de rénovation des infrastructures aéronautiques

En 2027, s'achèvera la **mise en conformité de l'éclairage** des aires avions pour **2,3M€** sur la période CRE.

Les travaux de réfection de la piste 1 prévus pour un total de 20M€ débuteront en 2029. Sur les années 2029 et 2030, un total de **0,8M€** sera investi.

L'aménagement des aires avions en zone sud-est (ex BASC- zone anciennement dévolue aux avions de la Sécurité Civile-) prévoit un investissement de **3,8M€** en 2026.

Il s'agit d'aires aménagées initialement au début des années 80 pour du stationnement d'aéronefs. AMP a décidé de mettre en conformité cette zone qui n'est plus exploitable en l'état, pour lui permettre d'assurer du stationnement avions occasionnel dans des conditions de sécurité optimales.

La capacité du réseau de distribution en courant fort devra être augmentée afin de s'adapter aux nouveaux besoins AMP pour un montant de **9,8M€** dont 7,8M€ sur la période du CRE. La phase étude est prévue en 2025 et 2026 et les travaux entre 2027 et 2034. Ce projet englobe une étude globale de nos installations et la projection des besoins d'AMP (besoins estimés à 10MVa pour une capacité actuelle de 4MVa).

Le projet d'élargissement et de migration du système vidéo sous IP est estimé à **1,3 M€** sur la période 2026-2030. La phase de migration est terminée. La poursuite du projet va désormais se concentrer sur la protection et la couverture périmétrique de l'aéroport, la mise en place de systèmes de vidéosurveillance intelligents et le renouvellement de certains composants pour maintenir ce système à l'état de l'art dans la durée.

Les travaux concernant les infrastructures pour le **traitement des eaux pluviales** dont l'objet est de se conformer au planning de réalisation accepté par la DDTM, se **poursuivront sur les années 2026-2030 pour** 7,5M€ avec le traitement du risque inondation et du risque de pollution sur les zones et bassins non encore traités.

La démarche d'amélioration du système de surveillance des bassins sera quant à elle, finalisée à horizon 2026.

Les travaux de réseaux AEP (Adduction Eau Potable) qui ont pour objectif de sécuriser l'approvisionnement d'eau potable et d'améliorer les conditions de distribution et de qualité d'eau représentent un budget de 2,9 M€ entre 2026 et 2027.

Enfin, de 2026 à 2030, l'enveloppe de **44,8M€** d'investissements divers de **remplacement et de pérennité** concernent :

- Les réseaux techniques : pour 18,4M€
- Les terminaux : pour 9,1M€
- L'évolution des réseaux, des infrastructures informatiques et des systèmes de cybersécurité : pour 11,4M€
- Les bâtiments : pour 2,7M€
- Les infrastructures aéronautiques : pour 1,9M€
- Le remplacement des véhicules : pour 0,7M€

03. QUALITÉ DE SERVICE

Avec le passage dans la catégorie des aéroports européens de 10 à 25 millions de passagers annuels (tel que défini par l'Airport Council International), nos références changent, nos ambitions aussi.

Lesquelles ?

REDÉFINIR LA PROXIMITÉ

Pour nous, elle ne se mesure pas en kilomètres, mais en lien humain. Si nous déployons la biométrie au porteur pour faire gagner du temps aux digital natives, c'est pour permettre à notre personnel, et celui de nos partenaires, d'être au contact de ceux qui en ont le plus besoin.

DIRE «BIENVENUE» DE BIEN DES MANIÈRES

Avec l'arrivée de nouvelles clientèles étrangères portées par le développement long-courrier de notre réseau dans les années à venir, nous redéfinissons notre politique d'hospitalité, à l'image de notre territoire, conviviale et sans chichi, mais partagée par le plus grand nombre, sous-traitants et partenaires.

PASSER DE LA SATISFACTION À LA FIDÉLISATION

Se repositionner sur de nouvelles activités comme la vente de vols directs en ligne nous permet de mieux connaitre les comportements de voyage de nos clients et personnaliser leur parcours à l'aéroport, en développant l'engagement de ceux ayant une forte propension à consommer nos autres services.

STRATÉGIE CLIENTS

Depuis janvier 2015, AMP s'inscrit dans le programme Airport Service Quality (ASQ) mis en place par l'Airport Council International.

L'ASQ est le seul programme comparatif à l'échelle mondiale qui permette la mesure et l'analyse de la satisfaction des clients lors de leur passage à l'aéroport.

Référence du monde aéroportuaire, ce programme permet à AMP de se comparer à des aéroports de sa catégorie, sur le plan national et international et de mieux détecter les axes d'amélioration de sa qualité de service.

AMP dispose également d'un programme complet de développement de la qualité qui s'appuie sur différents outils à disposition des équipes :

Le dispositif Smiley Box qui se base sur l'expression à chaud de la satisfaction des clients, par appui sur des bornes de Smiley (vert/orange/rouge) déployées au niveau des points clés du parcours passagers. Ce dispositif est en service depuis décembre 2018, avec plus de 80 bornes déployées dans l'ensemble des terminaux : au niveau de tous les postes d'inspection filtrage, dans tous les blocs sanitaires, dans toutes les salles de livraison bagages, ainsi que dans les points de restauration.

Un dispositif de tournées collaboratives qui vise un niveau de qualité constant et l'amélioration des équipements/services, afin de satisfaire les attentes des passagers et leur parcours. Ce dispositif passe par des tournées régulières sur le parcours passager et les installations, avec l'ensemble des équipes opérationnelles impliquées dans le parcours passager.

Le dispositif Mystral qui s'appuie sur les salariés bénévoles de l'AMP, formés au dispositif. Ces passagers mystères sont invités à suivre le parcours de passagers en déroulant un scénario prédéfini, et à compléter une liste de retours, qui portent aussi bien sur les infrastructures, les services, que la propreté ou la signalétique.

Des points métiers mensuels qui permettent le suivi des plans d'actions à la suite des tournées collaboratives, mais aussi une analyse croisée des résultats de la satisfaction client (Enquêtes ASQ, Smiley, demandes et réclamations passagers) partagée auprès de toutes les équipes impliquées dans le parcours passager.

L'analyse de la qualité de service grâce aux résultats des enquêtes ASQ et les plans d'action qui découlent des différents dispositifs mis en place, permettent à AMP de maintenir une qualité de service constante. AMP a identifié plusieurs indicateurs de satisfaction des passagers et de performance opérationnelle pour refléter la qualité de service au sein de l'aéroport.

Pour la période 2026-2030, les axes d'amélioration de la qualité sont :

L'aménagement de l'aéroport, avec l'arrivée du Cœur d'Aéroport en 2024, permet une fluidification du parcours passager et une amélioration de la satisfaction client liée à celle-ci. Cet axe influence plusieurs critères de la qualité de service, notamment l'ambiance, la propreté, la facilité d'orientation et la satisfaction générale des passagers. Celui-ci se focalise en priorité sur les passagers.

L'efficacité plateforme liée au gestionnaire, avec un axe important sur la ponctualité et la disponibilité des équipements côté piste au service des compagnies aériennes. Cet axe est concentré sur une métrique temps et efficacité, en priorité pour les clients de la plateforme.

PROPOSITION D'INDICATEURS

C'est au cours de 4 groupes de travail et d'échanges avec les compagnies aériennes représentées en CoCoEco, mais aussi avec les représentants locaux, qu'AMP a défini les indicateurs ainsi que les objectifs proposés ci-dessous.

Ce travail collaboratif a permis de prendre en compte la demande des usagers de refléter, à travers les indicateurs retenus, l'intégralité du parcours des passagers, de leur arrivée à l'aéroport jusqu'au départ de l'avion. La distinction entre le Terminal 1 et le Terminal 2 est également apparue indispensable.

Onze indicateurs ont été retenus pour suivre la qualité de service, qui se scindent en **2 grandes familles :**

LA SATISFACTION DES PASSAGERS et LA PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

Les indicateurs de satisfaction des passagers, basés sur des réponses aux questionnaires ASQ, permettent à AMP de mesurer le ressenti des passagers sur le T1 et le T2 et de mettre en regard les performances observées avec celles d'autres aéroports comparables.

Catégorie	Indicateurs	Code
Satisfaction des passagers	Satisfaction globale des passagers au départ T1	SGD-1
	Satisfaction globale des passagers au départ T2	SGD-2
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	SCE-1
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	SCE-2
	Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	SFO

Les indicateurs de performance opérationnelle, rendent compte de l'efficacité de l'aéroport en termes de disponibilité de ses ressources aéroportuaires indispensables aux tiers utilisant ses infrastructures. Ces indicateurs reflètent les gains d'efficience opérationnelle attendus.

Catégorie	Indicateurs	Code
Performance opérationnelle	Disponibilité des passerelles	DPT
	Disponibilité des postes 400Hz	DP400
	Taux d'avions au contact	TCA
	Taux de retard à 15 minutes des vols au départ (imputable au gestionnaire)	TRVD
	Disponibilité du système d'information voyageur	DSIV
	Disponibilité du système d'information d'enregistrement et d'embarquement	DSIEE

Concernant les indicateurs de satisfaction des passagers, les travaux d'envergure opérés en site exploité pour la construction du Cœur d'aéroport ont fortement impacté les résultats. ASQ n'étant pas en mesure de fournir des données standards présentant l'impact de travaux sur les notes, AMP a réalisé un benchmark mettant en avant l'évolution des notations sur d'autres aéroports français de taille comparable ayant effectué des travaux structurants de nature équivalente. C'est fort de cette étude que les objectifs ont été quantifiés, prenant en compte les travaux à venir.

Du côté de la performance opérationnelle, les objectifs reflètent les gains d'efficience opérationnelle attendus mais sont également impactés par certains travaux, notamment le remplacement des passerelles qui joue non seulement sur la disponibilité de celles-ci mais aussi sur le taux d'avions au contact.

Les objectifs fixés sont les suivants :

Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	*janv-déc 25*	*janv-déc 26*	*janv-déc 27*	*janv-déc 28*	*janv-déc 29*	*janv-déc 30*
Indicateurs satisfaction des passagers						
Satisfaction globale des passagers au départ T1	3,83	3,84	3,85	3,86	3,87	3,88
Satisfaction globale des passagers au départ T2	3,41	3,41	3,41	3,31	3,31	3,31
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	3,60	3,61	3,62	3,63	3,64	3,65
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	2,89	2,89	2,89	2,79	2,79	2,79
Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	3,72	3,72	3,72	3,62	3,62	3,62
Indicateurs performance opérationnelle (en %)						
Disponibilité des passerelles	98,00	98,20	98,50	98,80	99,20	99,20
Disponibilité des postes 400 Hertz	98,20	98,20	98,50	98,50	98,80	98,80
Taux d'avions au contact	90,00	80,00	80,00	88,00	88,00	88,00
Taux de retard à 15 minutes des vols au départ (imputable au gestionnaire)	0,30	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
Disponibilité du système d'information voyageur	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00
Disponibilité du système d'information d'enregistrement et d'embarquement	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00

Par ailleurs, des indicateurs de suivi, sans mécanisme d'ajustement financier sont proposés. Il s'agit d'indicateurs pour lesquels AMP ne porte pas seule la maitrise ou pour lesquels il n'existe pas d'historique.

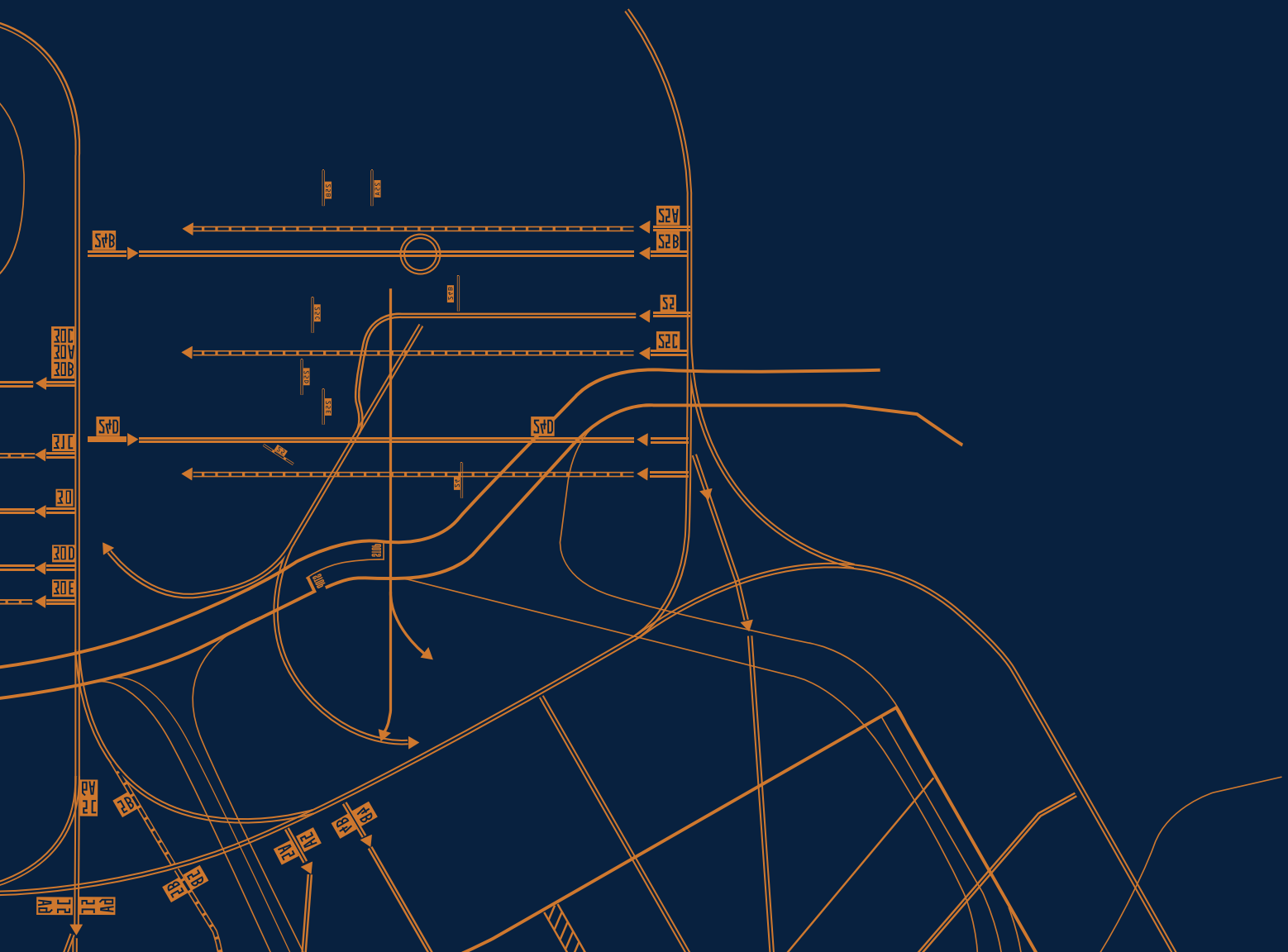
Le deux premiers, ponctualité des vols et satisfaction globale des passagers, reposent sur la collaboration et la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la communauté aéroportuaire. Ils représentent donc un engagement commun qui a souhaité être matérialisé par un suivi sans impact financier.

Le dernier concerne le taux de disponibilité du tri bagages. AMP propose de mettre en place un nouvel indicateur eu égard aux nouvelles installations mises en service.

Catégorie	Indicateurs	Code
Performance opérationnelle	Suivi de la ponctualité des vols	SPO
	Satisfaction globale des usagers	SGU
	Taux de disponibilité du tri bagages	TD-TRI

scilen

04. DÉVELOPPEMENT DURABLE



AMP s'engage depuis plusieurs années en faveur d'un développement aéroportuaire responsable en mettant en œuvre des actions fortes dans le domaine environnemental.

L'engagement d'AMP s'inscrit tout d'abord dans une stratégie de décarbonation ambitieuse basée sur plusieurs actions :

Réduire de 90% nos émissions de Scope 1 et 2 en décarbonant les principaux usages émetteurs de GES sur nos installations propres (chauffage, climatisation et électricité de secours) permettant d'atteindre le « Net Zero » sur nos émissions Scope 1 et 2 d'ici à 2030,

Contribuer à la neutralité carbone pour les émissions incompressibles en finançant des projets locaux Label Bas Carbone,

Déployer des centrales photovoltaïques destinées à l'autoconsommation et à la réinjection sur le réseau,

Inciter à l'électrification des usages et à l'émergence de technologies décarbonées,

Faciliter les accès à l'aéroport et encourager leur décarbonation en veillant à augmenter la part modale de transports en commun (PMTC), accélérer les grands projets structurants (liaison par câble) et développer un réseau de bornes IRVE sur la plateforme,

Coconstruire une filière de production et de consommation locale de carburants d'aviation durables avec le territoire,

Investir dans la décarbonation des activités sur le tarmac : réduire l'utilisation de l'APU et des engins thermiques (400 Hz, PCA, bornes de recharge pour e-GSE) et anticiper l'arrivée des avions hybrides-électriques.

AMP s'implique également en matière de préservation des ressources que sont l'eau et la terre. Ainsi, dans un contexte de stress hydrique croissant prévoyant des périodes de sécheresse plus fréquentes et prolongées, AMP souhaite déployer une trajectoire d'économie d'eau, et anticiper l'évolution de la règlementation en matière de traitement des eaux pluviales.

En matière de préservation de la biodiversité, AMP poursuit ses actions en faveur d'un aéroport zéro-phyto et s'engage à accélérer la mise en œuvre de solutions pour maintenir un équilibre entre zones imperméabilisées et non imperméabilisées, dans un contexte où le déploiement d'ombrières sur les parcs de stationnement implique la suppression d'environ 150 arbres.

Enfin, la préservation des ressources pouvant également être assurée par l'économie circulaire, AMP a défini une politique pour augmenter à court terme, le taux de valorisation des déchets générés par les activités aéroportuaires de la plateforme. La sensibilisation du personnel et des passagers aux règles de tri, en particulier grâce à l'amélioration de la signalétique et du design du mobilier, est au cœur de cette démarche.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

AMP poursuit sa stratégie de décarbonation et souhaite s'engager sur cet aspect en désignant plusieurs indicateurs dont un en incitation financière, afin de matérialiser sa démarche en visant une trajectoire responsable, à l'écoute de son environnement et de ses tiers.

Pour cela, la stratégie de développement durable d'AMP s'appuie sur plusieurs axes :

- **Le respect de son objectif Net Zero en 2030 et le suivi de ses émissions scope 1, 2;**
- **L'électrification de ses engins et équipements,** ainsi que la production d'électricité verte afin de former un cercle vertueux d'utilisation d'énergie bas carbone ;
- **L'accompagnement de ses usagers** vers des pratiques responsables.

Ces axes de développement durable suivent les objectifs environnementaux que l'aéroport s'est fixé à horizon 2030 :

- Accélérer la transition énergétique et la décarbonation de nos activités ;
- Améliorer la qualité de vie des populations riveraines par la réduction des nuisances sonores et des émissions de polluants atmosphériques ;
- Respecter et préserver la biodiversité sur notre emprise foncière ;
- Tendre vers plus de sobriété en ajustant au mieux nos consommations en énergie et en eau ;
- Réduire nos déchets et favoriser l'économie circulaire.

Les indicateurs choisis par AMP dans le cadre de son CRE respectent donc ces engagements et reposent sur les enjeux de durabilité précédemment cités : **énergie, transport, émissions, déchets, bruit et eau.**

En parallèle, Aéroport Marseille Provence s'engage à maîtriser ses impacts, notamment son empreinte sonore, dans le strict cadre de ses responsabilités. Pour cela, des actions concrètes sont engagées depuis plusieurs années en étroite coopération avec les parties prenantes (DSAC SE, SNA SSE) et la riveraineté :

- Incitation financière, par le biais des redevances, au renouvellement progressif des flottes d'avion ;
- Co construction de procédures de vol optimisées pour atténuer le bruit pour les populations riveraines avec les services de la DGAC ;
- Communication à partir de l'outil AEROVISION permettant de visualiser les trajectoires, de détecter les évènements sonores et d'apporter des réponses objectives à toute situation anormale ;
- Implication dans les études visant à limiter les nuisances sonores : révision du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), élaboration de l'Etude d'Impact sur l'Approche Equilibrée visant la mise en place de restrictions sur les vols de nuit (entre 22h et 06h).

PROPOSITION D'INDICATEURS

Comme pour la partie qualité de service, AMP a partagé les indicateurs ci-après ainsi que les objectifs associés avec les compagnies aériennes. En synthèse, il est proposé un indicateur soumis à incitation financière ainsi que 6 autres indicateurs de suivi.

Dans le but de pérenniser sa stratégie de développement durable, AMP propose d'inscrire dans son CRE un indicateur (« Pourcentage d'autoconsommation d'électricité (périmètre gestionnaire »)) assorti d'un malus financier uniquement. Cet indicateur permet à AMP de définir un indicateur dont il est l'unique acteur et dont il détient l'entière responsabilité.

Catégorie	Indicateurs	Code
Énergie	Pourcentage d'autoconsommation d'électricité (périmètre gestionnaire)	PAE

Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	janv-déc 25	janv-déc 26	janv-déc 27	janv-déc 28	janv-déc 29	janv-déc 30
Indicateur développement durable (en %)						
Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)	10,00	17,00	20,00	21,00	22,00	22,00

Les autres indicateurs de développement durable ont uniquement une vocation de suivi, pour certains dû au fait que leurs trajectoires dépendent de la collaboration avec des tiers.

Ces indicateurs répondent à des objectifs inscrits dans la stratégie de développement durable d'AMP et suivent la trajectoire de décarbonation de l'aéroport dont la cible est d'atteindre le Net Zero en 2030. Ils sont parfois un indicateur d'efficacité de l'exploitation d'une nouvelle infrastructure.

Catégorie	Indicateurs	Code
Transport	Pourcentage de personnes utilisant les transports en commun pour venir à l'aéroport	PTC
Emissions	Suivi des émissions scopes 1 et 2 (tCO2)	ECO2
Energie	Equipement du T1 en PCA (indexé sur le rythme de changement de passerelles au T1)	EPCA
Energie	Evolution de consommation des clients de la station carburant de l'aéroport	ECC
Déchets	Pourcentage de déchets valorisés	PDV
Eau	Gestion de l'eau par passager (l)	GE

6B
6A1
6A
5C
6A
5C
5B
5C
6A
5B
5B
5A
5A
4B
4B
5C
6A
5B
30E
30D
30
31C
30B
30A
30C
30B
30A
30C
24D
24D
25C
25
24B
25B
25A

05. PROPOSITION TARIFAIRE

À RETENIR

Proposition pour la période 2026-2030 :
Plafond d'évolution annuelle des tarifs de redevances aéroportuaires
IPCH - 0,80 % (à périmètre constant)

REDEVANCES SOUMISES AU PLAFOND

En application de l'article R. 6325-39 du Code des transports, le contrat de régulation économique doit également préciser les redevances dont les conditions d'évolution sont définies dans ledit contrat. Il s'agit a minima des redevances mentionnées à l'article R. 6325-4 (redevances d'atterrissage, de stationnement et par passager) et des principales redevances accessoires, à l'exception de celles dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat dans les conditions du 3ème alinéa de l'article R. 6325-9 du code des transports.

Redevances principales et accessoires

Au regard de ces dispositions, les redevances dont les conditions d'évolution sont stipulées dans le CRE sont les suivantes :

La redevance passagers perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, de services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, et d'installations de tri des bagages. Pour les aérogares mises en service après le 01 avril 2005, des tarifs différenciés peuvent être fixés en fonction des coûts d'investissements et d'exploitation afférents à ces aérogares et du niveau de qualité de service préalablement défini.

La 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 ;

La 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 ;

La redevance de balisage perçue en contrepartie de l'usage des installations de balisage lumineux nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation des aéronefs sur l'aérodrome de nuit ou par mauvaise visibilité ; ce service complémentaire de la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une redevance spécifique chez AMP ;

La redevance passerelles perçue en contrepartie de l'utilisation des passerelles télescopiques mises à disposition pour l'embarquement et le débarquement des passagers depuis ou vers l'aéronef ; ce service complémentaire de la redevance de stationnement fait l'objet d'une redevance spécifique chez AMP. Le Terminal 2 ne dispose pas de passerelle.

La redevance 400 Hertz perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs; ce service complémentaire de la redevance de stationnement fait l'objet d'une redevance spécifique chez AMP.

La redevance PCA perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de pré conditionnement d'air ;

La redevance carburant perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes permettant le ravitaillement en carburant des aéronefs ;

Un forfait pour les avions de moins de 6 tonnes couvre les redevances atterrissage, balisage et stationnement ;

La liste des redevances ci-dessus est susceptible d'évoluer en cours d'exécution du CRE, dans les limites fixées par les dispositions précitées du Code des transports.

Une nouvelle redevance relevant d'un service public aéroportuaire mise en place dans le contrat de régulation économique entrerait dans la liste des redevances soumises au plafond d'évolution tarifaire défini. AMP se laisse la possibilité de faire évoluer la structure tarifaire en créant de nouvelles redevances pendant la période du CRE, ces évolutions éventuelles seraient sans incidence sur la détermination du plafond tarifaire envisagé.

A compter de 2026, des unités de pré conditionnement d'air (PCA) seront opérationnelles sur les postes au contact du Terminal 1. Ce nouveau service fera l'objet d'une redevance propre payable pour chaque avion stationné.

Redevance PHMR

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite n'est pas soumise au plafond d'évolution tarifaire. Elle est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues par le code des transports, par le règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits de personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, de telle sorte que le chiffre d'affaires prévisionnel de cette redevance soit destiné à couvrir au plus les coûts imputables à cette activité.

PÉRIODES TARIFAIRES

L'article R. 6325-39 du Code des transports définit les éléments constituants le contrat de régulation économique (CRE). Il indique notamment que le CRE doit spécifier des périodes tarifaires successives, d'une durée n'excédant pas un an, qui déterminent les dates prévisionnelles d'entrée en vigueur des modifications des tarifs des redevances correspondant au début de chacune de ces périodes.

AMP propose que les périodes tarifaires concernées par le contrat de régulation économique soient les suivantes :

PÉRIODE TARIFAIRE 2026 :
du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2026

PÉRIODE TARIFAIRE 2027 :
du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027

PÉRIODE TARIFAIRE 2028 :
du 1er janvier 2028 au 31 décembre 2028

PÉRIODE TARIFAIRE 2029 :
du 1er janvier 2029 au 31 décembre 2029

PÉRIODE TARIFAIRE 2030 :
du 1er janvier 2030 au 31 décembre 2030

En fonction du délai d'instruction du contrat, la date de prise d'effet des tarifs de redevances pour l'exercice 2026 pourra être postérieure au 1er janvier. Dans ce cas, la hausse globale exposée dans le paragraphe suivant sera appliquée de façon rétroactive.

PROPOSITION D'EVOLUTION TARIFAIRE MOYENNE DES REDEVANCES SOUMISES AU PLAFOND

AMP s'engage à activer tous les atouts dont il dispose pour garantir une politique de modération tarifaire envers les compagnies aériennes tout en présentant un plan d'investissements conséquent.

L'objectif de cette politique tarifaire est d'apporter aux compagnies aériennes et aux autres usagers une visibilité toujours plus précise afin d'éviter les écarts et modifications de tarifs imprévisibles.

La maîtrise des charges à laquelle AMP s'efforce de se conformer permet d'améliorer le niveau de rentabilité de la plateforme afin de proposer un plan d'investissements ambitieux.

Ainsi, la proposition d'AMP pour le contrat de régulation économique 2026-2030 est une évolution annuelle moyenne des tarifs de redevances aéroportuaires de IPCH – 0 ,80% à périmètre de services constant.

2026	2027	2028	2029	2030	TCAM2026-2030
IPCH – 0,80%	IPCH – 0,80%	IPCH – 0,80%	IPCH – 0,80%	IPCH – 0,80%	IPCH – 0,80%

Cette proposition est basée sur une prévision de trafic dont le taux de croissance annuel moyen sur la période 2026-2030 est de 2,0%.

IPCH représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPCH 4018 E), calculée comme le rapport de l'indice du mois de décembre « n-3 » sur celui du mois de décembre « n-2 ». L'augmentation annuelle de la grille tarifaire prévue dans le contrat CRE est calculée comme suit :

$$GTR(n, T_{ref}(n)) = GTR(n-1, T_{ref}(n)) \times (1+P(n))$$

Où

- GTR(n-1) est le prix de l'ensemble des prestations considérées du périmètre SPA fixé à partir de la grille tarifaire de référence des redevances en vigueur à l'année n-1 ;
- P(n) est le taux « plafond » d'évolution des tarifs, soit le taux d'évolution des tarifs sans ajustements (IPCH - 0,80%).

MODULATION DES REDEVANCES ET MESURES INCITATIVES

Conformément à l'article L. 6325-1 du Code des transports, le montant des redevances peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

Modulation de la redevance d'atterrissage

Au titre de la réduction ou de la compensation des atteintes à l'environnement, l'article R. 6325-15 du Code des transports prévoit que la redevance d'atterrissage peut faire l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée, du jour de la semaine et de la performance des aéronefs en matière acoustique, de navigation aérienne ou d'émissions polluantes.

AMP permet aux usagers de bénéficier d'une modulation de la redevance d'atterrissage en fonction de la performance acoustique des appareils et de la période de la journée afin de dissuader les atterrissages entre minuit et 06h.

Il est proposé de reconduire cette modulation pour la période 2026-2030.

Modulation de la redevance de stationnement de nuit

Au titre de l'amélioration de l'utilisation des infrastructures, l'article R. 6325-15 du Code des transports prévoit que le montant des redevances peut faire l'objet de modulations temporaires en fonction de la période de la journée, de la semaine ou de l'année où le service est rendu, des catégories de trafic, des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations ou de la situation de celles-ci. Le montant des redevances peut également faire l'objet d'une réduction temporaire pour les exploitants d'aéronefs dont le volume ou l'évolution de tout ou partie du trafic, avec prise en compte éventuelle de la capacité offerte, dépassent certains seuils ou font l'objet d'un engagement contractuel de leur part.

AMP permet aux entreprises de transport de passager uniquement de bénéficier de la gratuité du stationnement compris entre 22h00 et 6h00 (heures locales) aux appareils stationnant au moins six heures consécutives dans cette tranche horaire à condition que la compagnie opère au moins 5 fréquences hebdomadaires pendant au moins une saison aéronautique IATA. Cette modulation vise à dissuader les compagnies aériennes de décoller sur cette tranche 22h-06h.

Il est proposé de maintenir cette modulation pour la période 2026-2030.

Mesures incitatives a la creation de lignes et developpement du trafic

L'article R. 6325-15 du Code des transports prévoit la mise en place de mesures incitatives temporaires :

a) Au titre de l'incitation à la création de nouvelles lignes : le montant des redevances peut faire l'objet d'une réduction temporaire pour des transporteurs aériens qui exploitent de nouvelles liaisons au départ de l'aérodrome et dont les zones de chalandise au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante.

b) Au titre du développement de trafic aérien : le montant des redevances peut également faire l'objet d'une réduction temporaire pour les exploitants d'aéronefs dont le volume ou l'évolution de tout ou partie du trafic, avec prise en compte éventuelle de la capacité offerte, dépassent certains seuils.

Le détail des mesures incitatives accordé est indiqué en annexe.

AMP propose donc les 2 mesures incitatives suivantes :

- Les mesures incitatives pour l'ouverture de nouvelles lignes sont la proposition d'un abattement sur les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, et passager sur les deux ou trois premières années d'exploitation d'une nouvelle ligne si l'offre remplit un certain nombre de critères. Notamment, il doit s'agir d'une ligne régulière à destination d'un aéroport non desservi de façon régulière. Un ensemble d'autres conditions permet de s'assurer de l'efficacité de la mesure incitative.
- Les mesures incitatives pour le développement du trafic aérien sont la proposition d'un abattement sur la redevance passagers pour les passagers départs supplémentaires sur une ligne existante dans le cas ou des conditions de croissance de l'offre et des passagers transportés sont réunies. Les lignes déjà soumises à la mesure création de lignes sont exclues de cette mesure.

MÉCANISMES D'AJUSTEMENT DU PLAFOND D'EVOLUTION TARIFAIRE

Conformément à l'article R6325-39 du code des Transports, le plafond d'évolution tarifaire, présenté plus haut, doit faire l'objet d'un ajustement en cas d'écart entre les éléments prévisionnels et ceux réalisés sur les différents paramètres du CRE suivants :

- Trafic
- Investissements
- Profits issus des activités extra-aéronautiques
- Qualité de service et développement durable

En complément de l'augmentation annuelle des tarifs prévue dans le contrat CRE, une grille tarifaire ajustée est calculée suivant des différents facteurs d'ajustement.

$$APT(n)=RES_{(APT)}(n-1) \times (1 + k) + TRAF(n) + INV1(n) + INV2(n) + INV3(n) + EXTR(n) + QDS(n)+DD(n)]$$

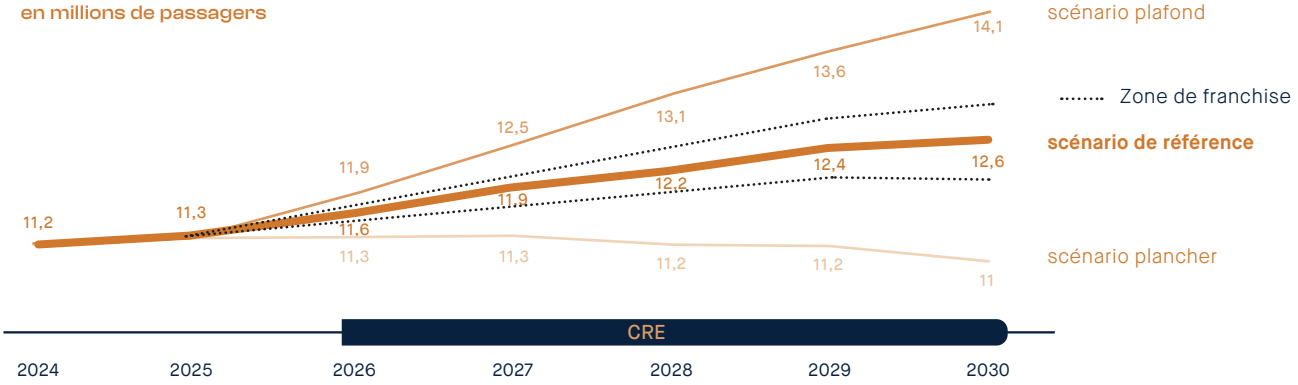
Où

- RES_{APT} (n-1) est le solde résiduel de l'ajustement du plafond tarifaire (APT) non apuré en n-1 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital
- TRAF(n) est la somme issue de l'application du facteur d'ajustement du trafic ;
- INV1(n), INV2(n) et INV3(n) sont les facteurs d'ajustement des investissements ;
- EXTR(n) est le facteur d'ajustement lié à l'évolution des profits résiduels des activités extra-aéronautiques
- QDS(n) et DD(n) sont les facteurs d'ajustement de la qualité de service et du développement durable.

Ajustement lié au trafic

Conformément au code des transports, le plafond d'évolution des tarifs des redevances encadrées par le CRE 2026-2030 intègre un mécanisme d'ajustement fonction de l'écart qui sera constaté entre le trafic réel et la prévision initiale.

Prévisions du trafic de passagers commerciaux.
Scénario plancher, de référence, plafond et zone de franchise
en millions de passagers



Trafic de référence

Pour calculer le facteur trafic de l'année n, le trafic de référence retenu correspond au nombre de passagers commerciaux hors transits arrivées + départs sur la période correspondant à l'année civile n-2

Données en kPax Période tarifaire *Période de référence*	2027 *janv-déc 25*	2028 *janv-déc 26*	2029 *janv-déc 27*	2030 *janv-déc 28*	2031 *janv-déc 29*	2032 *janv-déc 30*
$QTRef_n$	11 306	11 581	11 879	12 161	12 408	12 554
$QMaximum_n$	11 363	11 697	12 057	12 406	12 721	12 935
$QT\ Minimum_n$	11 250	11 465	11 701	11 919	12 101	12 182

AMP propose le mécanisme suivant :

Un indicateur fonction du nombre de passagers ;

Une zone de franchise correspondant à une évolution annuelle du trafic de passagers de +/- 1 % en 2026 puis +/- 0,5% les années suivantes ;

Le mécanisme d'ajustement se déclenche si le trafic sort de la zone de franchise. Le facteur correctif a pour but de compenser 50% du déficit ou de l'excédent de produits des redevances généré par le trafic.

Ce principe d'ajustement symétrique permet un juste partage du risque de trafic entre les compagnies aériennes et AMP.

Si le trafic constaté se situe ENTRE les bornes basses et hautes de la zone de franchise → Pas d'ajustement

Si le trafic constaté se situe AU-DESSUS de la borne haute de la zone de franchise → Ajustement

Si le trafic constaté se situe EN-DESSOUS de la borne basse de la zone de franchise → Ajustement

L'ajustement trafic se calcule de la manière suivante :

$$\text{Si } QTm_{n-2} \leq QT_{n-2} \leq QTM_{n-2} \text{ ou } n = 2027, \text{ alors } TRAF_n = 0\,;$$

$$\text{Si } QT_{n-2} > QTM_{n-2}, \text{ alors } TRAF_n = \left(-50\% \times \frac{QT_{n-2} - QTM_{n-2}}{QTref_{n-2}}\right) x\ RC\,(n-2)\,x\,(1+k)^2$$

$$\text{Si } QT_{n-2} < QTm_{n-2}, \text{ alors } TRAF_n = \left(50\% \times \frac{QTm_{n-2} - QT_{n-2}}{QTref_{n-2}}\right) x\ RC\,(n-2)\ x\ (1+k)^2$$

Où :

- QT_n est le trafic constaté à l'année n ;
- $QTref_n$ est le trafic de référence de l'année n ;
- QTM_n est le trafic maximum de la zone de franchise à l'année n ;
- QTm_n est le trafic minimum de la zone de franchise à l'année n ;
- RC est le montant des recettes constatées des redevances sur la période tarifaire n-2

Le facteur TRAF s'applique à la grille tarifaire en année n, se calcule en année n-1 sur la base des données de l'année n-2.

Plage de révision

La plage de révision correspond à une évolution annuelle de +/- 2,5% cumulés du trafic de référence.

Dans le cas où l'évolution du trafic s'écarterait deux années d'affilée de la plage de validité définie ci-après, la nécessité de réviser le contrat serait examinée :

Données en kPax Période tarifaire *Période de référence*	2028 *janv-déc 26*	2029 *janv-déc 27*	2030 *janv-déc 28*
QT Plafond (n)	11 871	12 472	13 073
QT Plancher (n)	11 292	11 285	11 249

Ajustement lié à la réalisation des investissements du périmetre SPA

AMP propose que les mécanismes d'ajustement distinguent les projets dits majeurs des autres investissements au sein du programme d'investissements pluriannuel.

Les projets majeurs se caractérisent par leur ampleur (développement ou maintenance lourde). L'accent est mis également sur les enjeux de transition écologique mis en avant dans les orientations stratégiques d'AMP. Ces projets ont en commun de comporter des paramètres exogènes importants pour leur réalisation : autorisations administratives, technologies nouvelles, phases d'études complexes, travaux en site exploité...

Pour la période 2026-2030, les investissements retenus sont :

- La modernisation du terminal 2 (développement)
- Le remplacement des passerelles avec mise en place de PCA (développement et décarbonation)
- L'électrification des aires au large (décarbonation)

Les grands projets font l'objet de 2 facteurs d'ajustement

- L'un lié au décalage dans le temps ou à l'abandon du projet
- Le second relatif à la réduction ou l'augmentation des dépenses d'investissements

Le mécanisme d'ajustement appliqué pour le reste du programme d'investissements sera uniquement corrélé à la réduction ou l'augmentation des dépenses d'investissements.

Ajustements portant sur les grands projets

INV 1 : Cas de décalage ou d'abandon des grands projets du périmètre SPA

Ce facteur vise à constituer une soulte afin de neutraliser l'avantage ou le préjudice résultant d'un décalage temporel des dépenses (partage financier)

- La soulte est valorisée au taux du CMPC
- La soulte est retenue à hauteur de 70% de sa valeur pour tenir compte de la contribution de l'extra-aéronautique au financement du périmètre régulé (SPA)
- La soulte sera calculée chaque année en comparaison avec les dépenses réelles mais ne sera rétrocédée qu'une fois le projet achevé (ou abandonné).
- Le cas échéant la soulte sera appliquée
  - Sur les tarifs 2030 pour les grands projets abandonnés ou achevés avant fin 2028,
  - Sur la trajectoire tarifaire du contrat suivant pour les projets terminés en 2029 et 2030.

INV 2 : Cas de réduction ou d'augmentation des dépenses d'investissements des grands projets du périmètre SPA

Ce facteur vise à compenser la différence de coûts résultant d'un dépassement ou d'une diminution des investissements réels par rapport aux prévisions initiales ramenées en euros courants.

- Le facteur s'applique à la mise en service de chaque projet.
- L'écart de charge lié aux investissements est rapporté à la base d'actif prévisionnelle diminuée de l'écart d'investissement
- Cet écart est retenu à hauteur de 70% de sa valeur pour tenir compte de la contribution minimale de l'extra-aéronautique au financement du périmètre régulé (SPA)
- Si les dépenses sont inférieures ou supérieures au montant prévu initialement, corrigé de la franchise, la moitié (50%) de cet écart sera pris en compte pour corriger l'évolution des tarifs. Une franchise évolutive sera appliquée :
  - 5% de franchise pour les années 2026 à 2028
  - 10% de franchise pour les années 2029 à 2030

Ajustements portant sur les autres dépenses d'investissement

INV 3 : Cas de réduction ou d'augmentation des dépenses d'investissement du périmètre SPA (hors grands projets)

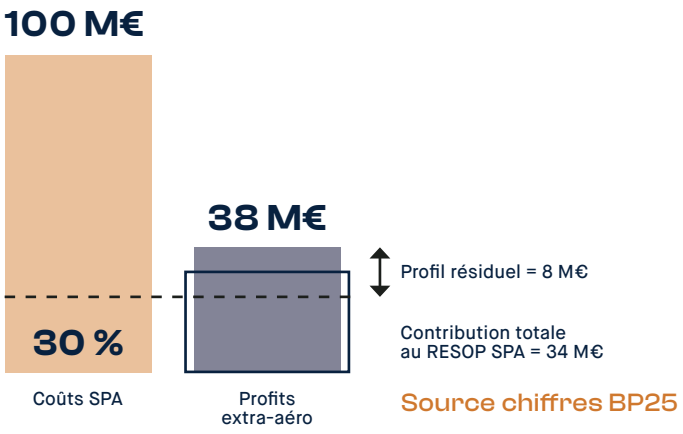
Ce facteur vise à compenser la différence de coûts résultant d'un dépassement ou d'une diminution des investissements réels par rapport aux prévisions initiales ramenées en euros courants.

- L'écart de charge lié aux investissements est rapporté à la base d'actif prévisionnelle diminuée de l'écart d'investissement
- Cet écart est retenu à hauteur de 70% de sa valeur pour tenir compte de la contribution minimale de l'extra-aéronautique au financement du périmètre régulé (SPA)
- Si les dépenses sont inférieures ou supérieures au montant prévu initialement, corrigé d'une franchise de 5%, la moitié (50%) de cet écart sera pris en compte pour corriger l'évolution des tarifs
- Les ajustements relatifs aux investissements cumulés de 2026-2028 impacteront les tarifs de l'année 2030. Les ajustements des années 2029 et 2030 impacteront le CRE suivant.

Ajustement lié aux profits extra-aeronautiques

Conformément à l'article 11.II de l'arrêté du 23 mai 2024, le profit extra-aéronautique contribue au résultat opérationnel SPA à hauteur de

- 30% des coûts du SPA
- Puis, lorsqu'il subsiste un profit résiduel, 50% de ce profit vient encore s'ajouter au résultat opérationnel SPA.



Le profit résiduel est donc la part de profit restant après la contribution de l'extra-aéronautique à hauteur de 30% des coûts du SPA.

AMP propose de mettre en place un mécanisme d'ajustement sur le profit extra-aéronautique résiduel par passager en fonction de l'écart constaté entre le profit résiduel réel et le prévisionnel.

Il vise à compenser, par l'ajustement du plafond de tarifs des redevances, 50% du déficit ou de l'excédent du profit résiduel par passager des activités extra-aéronautiques.

AMP propose le mécanisme suivant :

- **Si Br(n-2) < Bp(n-2), alors EXTR(n) = - 50% x (Br(n-2) – Bp(n-2)) x nombre de passagers réalisé (n-2)**
- **Si Br(n-2) > Bp(n-2), alors EXTR(n) = 50% x (Br(n-2) – Bp(n-2)) x nombre de passagers réalisé (n-2)**

Où :

EXTR = profit résiduel

Br est le profit résiduel extra-aéronautique **réalisé** par passager

Bp est le profit résiduel extra-aéronautique **prévisionnel** par passager

Le facteur est calculé en année n-1 sur la base des résultats de l'année n-2 et appliqué en année n.

Les profits résiduels par passager de référence sont les suivants :

Période tarifaire	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence	*janv-déc 25*	*janv-déc 26*	*janv-déc 27*	*janv-déc 28*	*janv-déc 29*	*janv-déc 30*
EXTRRef (M€)	7,9	9,3	13,0	16,1	18,7	18,9
QTRef (Kpax)	11 306	11 581	11 879	12 161	12 408	12 554
Bp (€/pax)	***0,70 €***	***0,80 €***	***1,10 €***	***1,33 €***	***1,51 €***	***1,50 €***

Ajustement lie à la qualité de service et au développement durable

La qualité de service, l'amélioration de la satisfaction clients ainsi que la performance opérationnelle seront au cœur de la stratégie d'AMP sur la période du CRE 2026-2030.

A ce titre, AMP propose 12 indicateurs de qualité de service et de développement durable assortis d'incitations financières.

Les objectifs des indicateurs QDS et DD sont les suivants :

Période tarifaire		2027	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence		*janv-déc 25*	*janv-déc 26*	*janv-déc 27*	*janv-déc 28*	*janv-déc 29*	*janv-déc 30*
Indicateurs satisfaction des passagers							
Satisfaction globale des passagers au départ T1	MI	3,87	3,88	3,89	3,90	3,91	3,92
	Objectif AMP	3,83	3,84	3,85	3,86	3,87	3,88
	mi	3,79	3,80	3,81	3,82	3,83	3,84
Satisfaction globale des passagers au départ T2	MI	3,44	3,44	3,44	3,34	3,34	3,34
	Objectif AMP	3,41	3,41	3,41	3,31	3,31	3,31
	mi	3,38	3,38	3,38	3,28	3,28	3,28
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	MI	3,64	3,65	3,66	3,67	3,68	3,69
	Objectif AMP	3,60	3,61	3,62	3,63	3,64	3,65
	mi	3,56	3,57	3,58	3,59	3,60	3,61
Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	MI	2,92	2,92	2,92	2,82	2,82	2,82
	Objectif AMP	2,89	2,89	2,89	2,79	2,79	2,79
	mi	2,86	2,86	2,86	2,76	2,76	2,76
Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	MI	3,76	3,76	3,76	3,66	3,66	3,66
	Objectif AMP	3,72	3,72	3,72	3,62	3,62	3,62
	mi	3,68	3,68	3,68	3,58	3,58	3,58
Indicateurs performance opérationnelle (en %)							
Disponibilité des passerelles	Objectif AMP	98,00	98,20	98,50	98,80	99,20	99,20
	mi	97,00	97,20	97,50	97,80	98,20	98,20
Disponibilité des postes 400 Hertz	Objectif AMP	98,20	98,20	98,50	98,50	98,80	98,80
	mi	97,20	97,20	97,50	97,50	97,80	97,80
Taux d'avions au contact	Objectif AMP	90,00	80,00	80,00	88,00	88,00	88,00
	mi	89,00	79,00	79,00	87,00	87,00	87,00
Taux de retard à 15 minutes des vols au départ (imputable au gestionnaire)	Objectif AMP	0,30	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35
	mi	0,35	0,40	0,40	0,40	0,40	0,40
Disponibilité du système d'information voyageur	Objectif AMP	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00
	mi	98,00	98,00	98,00	98,00	98,00	98,00
Disponibilité du système d'information d'enregistrement et d'embarquement	Objectif AMP	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00	99,00
	mi	98,00	98,00	98,00	98,00	98,00	98,00

Période tarifaire		2027	2028	2029	2030	2031	2032
Période de référence		*janv-déc 25*	*janv-déc 26*	*janv-déc 27*	*janv-déc 28*	*janv-déc 29*	*janv-déc 30*
Indicateur développement durable (en %)							
Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)	Objectif AMP	10,00	17,00	20,00	21,00	22,00	22,00
	mi	9,00	16,00	19,00	20,00	21,00	21,00

L'incitation financière se calcule sur la base d'un système de bonus-malus :

- Pour les indicateurs liés à la satisfaction des passagers : un bonus/mal est proposé
- Tandis que pour les indicateurs liés à la performance opérationnelle et au développement durable : seul un malus serait appliqué le cas échéant.

Typologie	Indicateurs de qualité de service et développement durable	Bonus/Malus
Satisfaction des passagers	Satisfaction globale des passagers au départ T1	+/- 0,04%
	Satisfaction globale des passagers au départ T2	+/- 0,04%
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T1	+/- 0,04%
	Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement T2	+/- 0,04%
	Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport	+/- 0,04%
Performance opérationnelle	Disponibilité des passerelles	- 0,04%
	Disponibilité des postes 400 Hertz	- 0,04%
	Taux d'avions au contact	- 0,04%
	Taux de retard à 15 minutes des vols au départ (imputable au gestionnaire)	- 0,04%
	Disponibilité du système d'information voyageur	- 0,04%
	Disponibilité du système d'information d'enregistrement et d'embarquement	- 0,04%
Développement durable	Pourcentage d'autoproduction d'électricité (périmètre gestionnaire)	- 0,04%
	Total du facteur d'ajustement de la qualité de service et développement durable	**+ 0,20% / - 0,48%**

Pour chaque objectif, il est défini des niveaux maximum (MI) ou minimum (mi) d'objectifs pour lesquels le bonus ou malus sont appliqués de manière progressive pour atteindre un niveau maximal de bonus/malus.

Pour chaque indicateur lié à la satisfaction des passagers, un mécanisme de bonus/malus dégressif est appliqué en fonction des seuils maximaux ou minimaux définis. L'évolution tarifaire annuelle maximale sera comprise entre + 0,20% et – 0,20%.

Concernant les indicateurs liés à la performance opérationnelle et au développement durable, seul un mécanisme de malus est appliqué à partir des seuils minimaux. L'évolution tarifaire annuelle maximale sera de – 0,40%.

Le mécanisme d'ajustement est le suivant :

Pour chaque indicateur « i » et pour chaque année « n » sur la période du présent contrat, un bonus/malus BMi(n) est calculé

• Si Ii(n) < mii(n) $BMi(n) = -PBMi \times RC_{(i)}(n-2) \times (1+k)^2$

où PBM est le niveau maximal du malus
où RC(i) est le montant des recettes constatées des redevances sur la période tarifaire n-2

• Si mii(n) ≤ Ii(n) ≤ Objectif i(n) $BM_i(n) = \left(-PBM_i \frac{I_i(n) - Objectif_i(n)}{mi_i(n) - Objectif_i(n)}\right) \times RC_{(i)}\ (n-2) \times (1+k)^2$

Où $RC_{(i)}$ est le montant des recettes constatées des redevances sur la période tarifaire n-2

• Si Objectif i(n) ≤ Ii(n) ≤ MIi(n) $BM_i(n) = \left(PBM_i \frac{I_i(n) - Objectif_i(n)}{MI_i(n) - Objectif_i(n)}\right) \times RC_{(i)}\ (n-2) \times (1+k)^2$

Où $RC_{(i)}$ est le montant des recettes constatées des redevances sur la période tarifaire n-2

• Si Ii(n)> MIi(n) $BMi(n) = PBMi\ RC_{(i)}(n-2) \times (1+k)^2$

où PBM est le niveau maximal du bonus
où RC(i) est le montant des recettes constatées des redevances sur la période tarifaire n-2

La valeur de QDS et DD pour l'année « n » se définit donc comme la somme des bonus-malus de chaque indicateur, calculés au titre de la qualité de service et du développement durable lors de l'année n-2 (entre le 1er janvier et le 31 décembre n-2) :

$$QDS(n) + DD(n) = \sum_{i=1}^{12} BM_i(n-2)$$

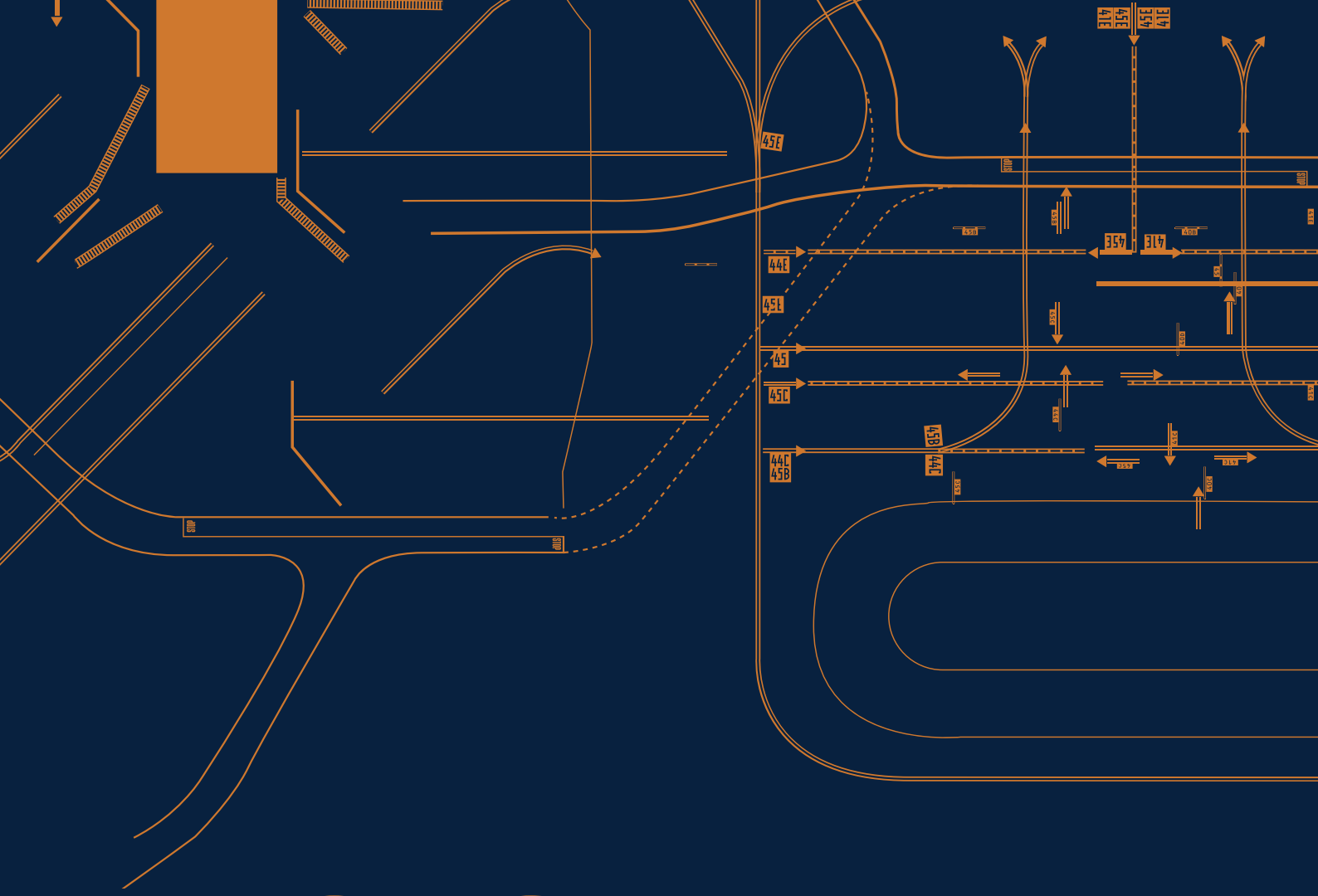
Dans le cas où pour chacun des indicateurs, le bonus ou malus était appliqué deux années consécutives, le niveau d'objectif de l'indicateur serait revu.

La définition des indicateurs est indiquée dans la partie annexe.

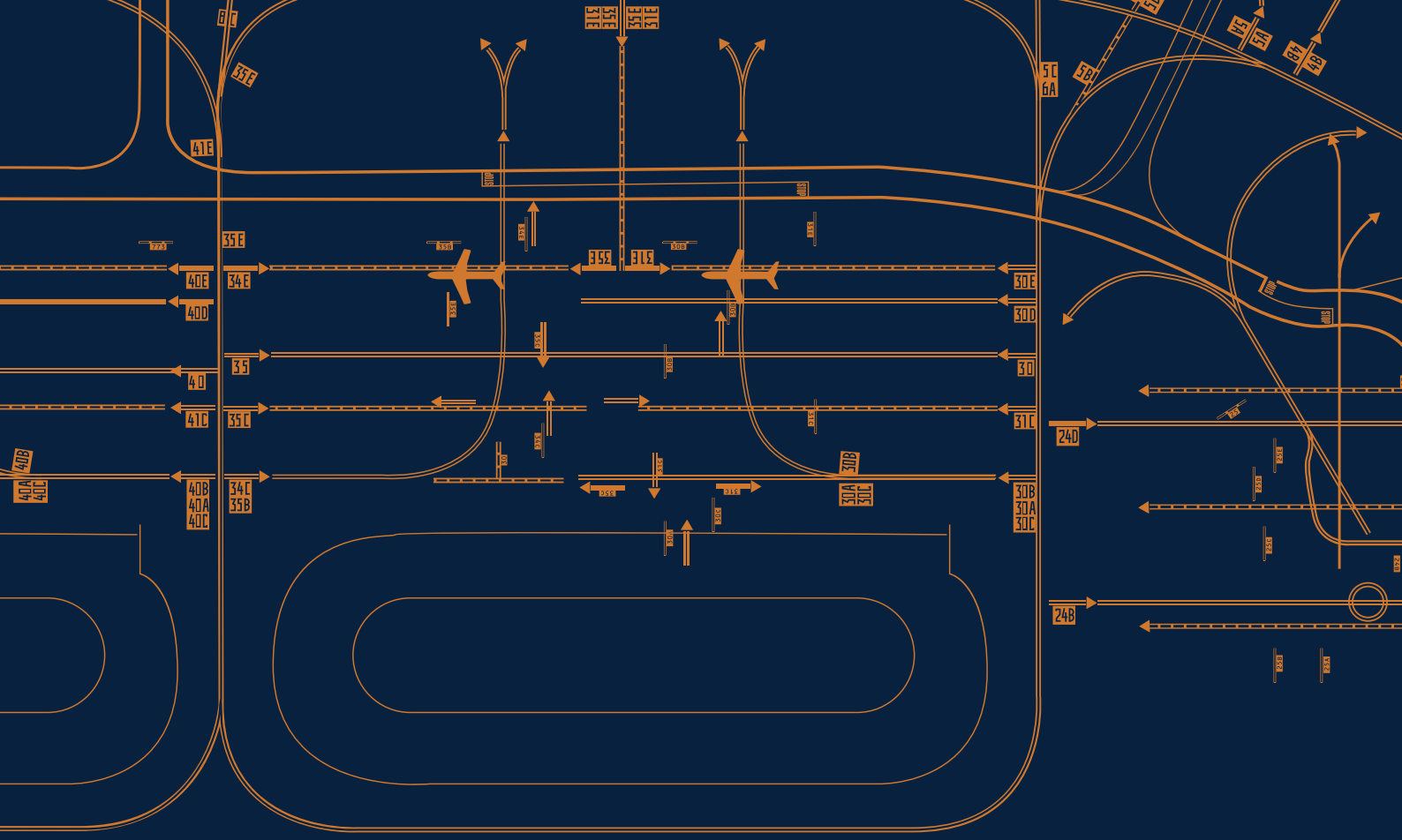
Autres ajustements

En cas d'évolution législative ou réglementaire impactant le niveau de coûts ou de revenus du périmètre régulé ou en cas de changements du périmètre de services couverts par les redevances soumises au plafond tarifaire, le principe de neutralité de ces évènements sera appliqué sur :

- Le calcul du résultat opérationnel SPA
- Le calcul de la contribution de 30% de l'extra-aéronautique contributif (basé sur les coûts du SPA y compris rémunération du capital)



06. ÉVOLUTION DE LA PERFORMANCE ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE



À RETENIR

- Augmentation des revenus de **4,3% par an en moyenne**
- Augmentation des charges de **3,4% par an en moyenne**
- Base d'actifs passant **de 388 M€ à 458 M€**

RÉGIME DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE ET PÉRIMÈTRE RÉGULÉ

Régime de régulation

Le code des transports, et ses articles L. 6325-1, L. 6327-1, L. 6327-2 et R. 6325-1 et suivants, fixent les principes de la régulation économique : conclusion d'un contrat pluriannuel, définition des services publics aéroportuaires et adéquation avec les coûts, consultation des usagers, modalités d'homologation,etc.

La voie de la régulation via des contrats pluriannuels conclus entre l'Etat et le gestionnaire aéroportuaire, est encouragée. En effet, le contrat donne une vision partagée du projet industriel sur un horizon allant jusqu'à 5 ans et détermine une trajectoire d'évolution tarifaire basée également sur des prévisions de trafic et des objectifs de qualité de service. Devant les enjeux actuels et prégnants de développement durable, la dimension RSE fait partie intégrante de ces contrats.

Cette vision pluriannuelle permet de déterminer le niveau de risque pris par l'exploitant et de définir ainsi, comme prévu par les textes, la juste rémunération des capitaux investis au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC). Cette rémunération est déterminée de manière prospective et mise en regard du plan d'affaires du périmètre régulé dans lequel le retour sur les capitaux employés (ROCE) est comparé au CMPC.

Le principal objectif poursuivi par AMP à travers le Contrat de Régulation Economique est de sécuriser son programme d'investissements, notamment au regard des projets liés à la transition énergétique et à la décarbonation de la plateforme. Avec ce projet industriel ambitieux, amorcé dès la sortie de la crise COVID, l'aéroport Marseille Provence se transforme pour offrir à ses passagers comme à ses usagers une qualité de service et une performance opérationnelle améliorées tout en cherchant des gains de productivité.

Ainsi, grâce à ce contrat, AMP poursuit sa démarche de transparence vis-à-vis des usagers et affiche ses engagements en matière de qualité de service et de RSE : des objectifs quantifiés, souvent assortis d'incitations financières, feront tous l'objet d'un suivi régulier avec des jalons annuels.

Le périmètre régulé

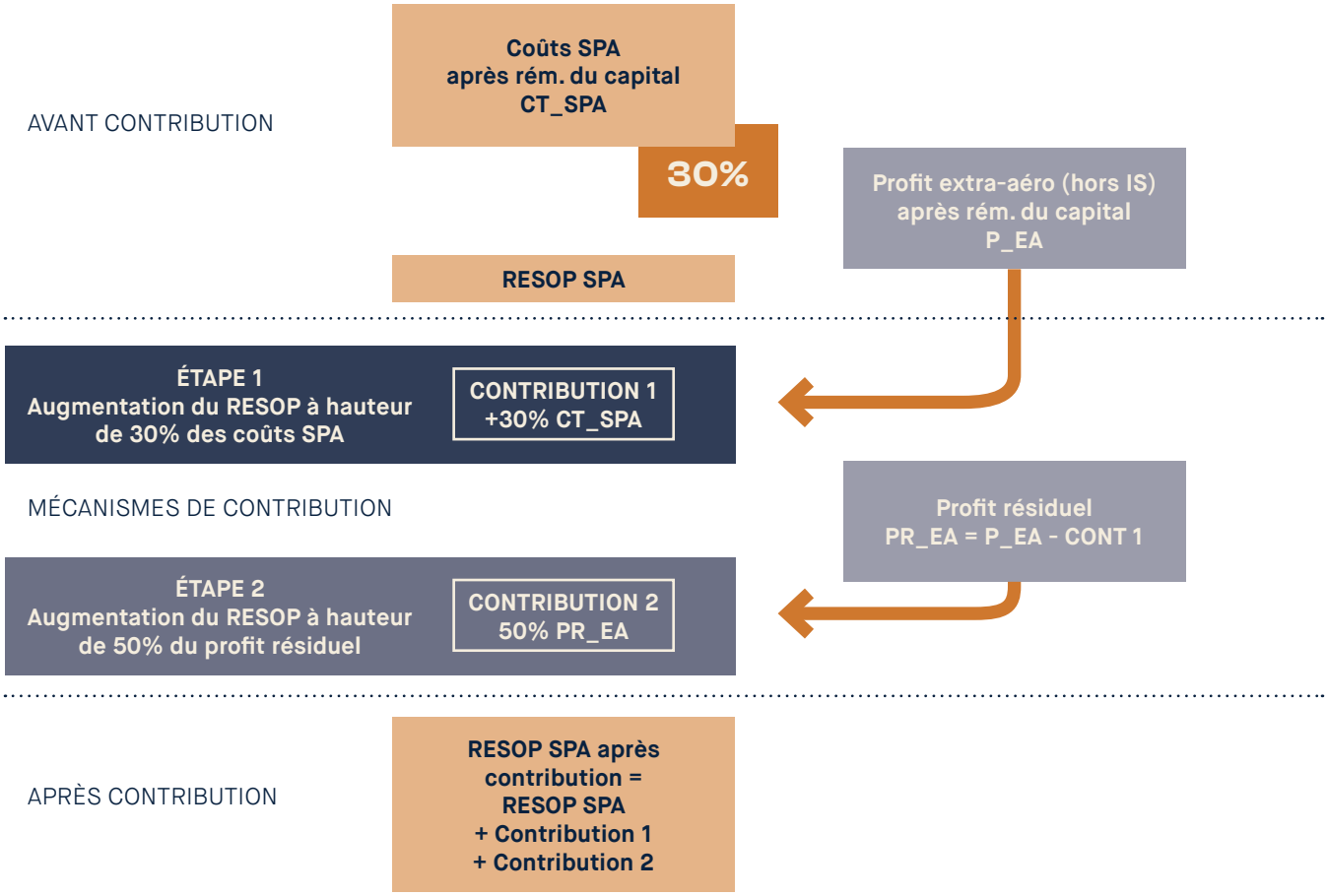
L'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus définit le périmètre régulé comme l'ensemble des services publics aéroportuaires (SPA).

Il s'agit de services fournis par AMP et directement nécessaires à l'exploitation des aéronefs. Ces services donnent lieu à la perception de redevances aéronautiques : atterrissage, stationnement, passagers, balisage...

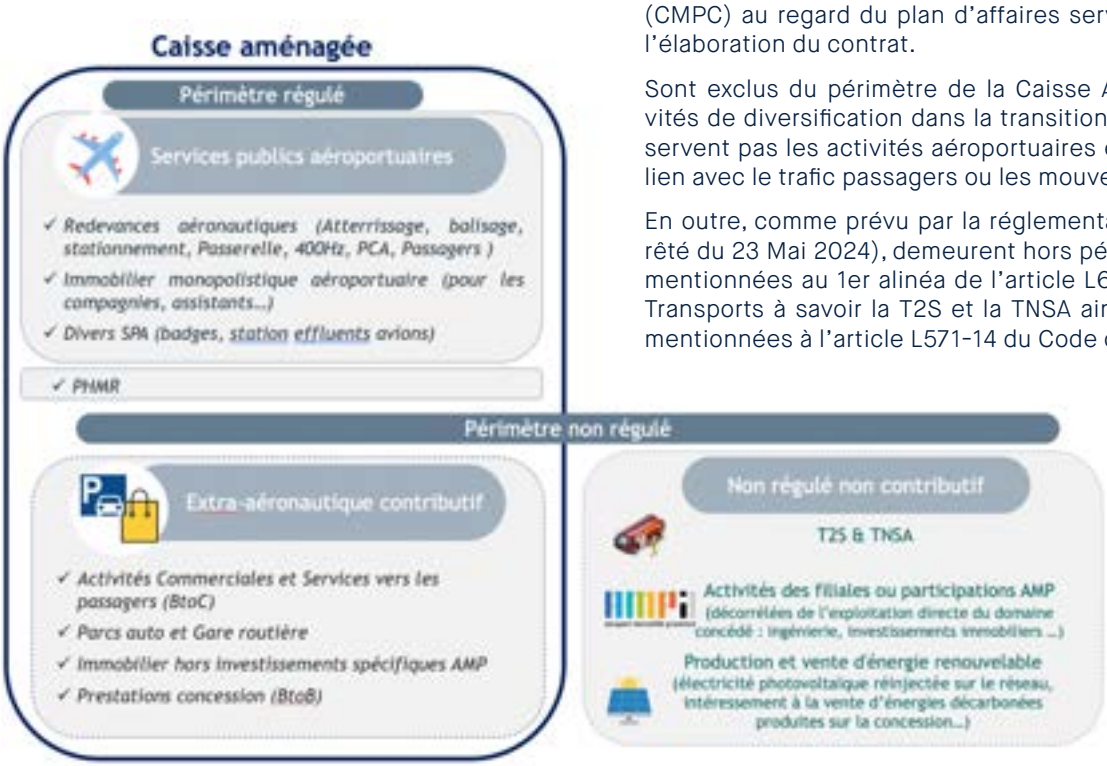
Le code des transports précise que les activités extra-aéronautiques (commerces, parcs autos et foncier hors activités filialisées) contribuent au financement du périmètre régulé par le reversement d'une proportion de leurs profits, laquelle diffère selon qu'un CRE a été conclu ou non.

Dans le cadre d'un CRE, un « aménagement de caisse » est possible. La contribution de l'extra-aéronautique au périmètre régulé est définie dans l'arrêté du 23 mai 2024 et s'opère en deux temps :

- les profits extra-aéronautiques du périmètre dit contributif viennent augmenter le résultat opérationnel du périmètre régulé SPA à hauteur de 30% des coûts des services publics aéroportuaires (y compris rémunération du capital).
- si, après cette première contribution, subsiste un profit résiduel de l'extra-aéronautique contributif, 50% de ce dernier vient encore augmenter le résultat opérationnel SPA.



Ainsi, le périmètre regroupant les activités SPA et extra-aéronautiques contributives sera désigné dans le présent dossier comme **« caisse aménagée ».**



C'est fort de cet abondement de l'extra-aéronautique contributif que la rentabilité des capitaux investis (ROCE) du périmètre régulé sera alignée au Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC) au regard du plan d'affaires servant de référence à l'élaboration du contrat.

Sont exclus du périmètre de la Caisse Aménagée, les activités de diversification dans la transition énergétique qui ne servent pas les activités aéroportuaires et les activités sans lien avec le trafic passagers ou les mouvements d'avions.

En outre, comme prévu par la réglementation (Art.11 de l'arrêté du 23 Mai 2024), demeurent hors périmètre les activités mentionnées au 1er alinéa de l'article L6328-3 du Code des Transports à savoir la T2S et la TNSA ainsi que les activités mentionnées à l'article L571-14 du Code de l'Environnement.

RÈGLES D'ALLOCATION DES ACTIFS DES PRODUITS ET DES CHARGES

L'article R6325-10 du code des transports spécifie que la comptabilité tenue par l'exploitant d'aérodrome permet d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances prévues par les articles R. 6325-4 et R. 6325-9.

AMP tient une comptabilité analytique qui répond à 2 objectifs principaux :

- Répondre aux exigences réglementaires : les articles R6325-4 à R6325-11 du code des transports, imposent aux exploitants d'aérodrome dont le trafic est supérieur à 100 000 pax, de tenir une comptabilité qui « permet d'identifier les coûts relatifs à chacune des catégories de redevances prévues par les articles R. 6325-4 et R. 6325-9. »
- Disposer d'un outil d'analyse et de gestion permettant de piloter la performance économique des différentes fonctions à travers une vision détaillée des activités.

Cette comptabilité de gestion est donc structurée de façon à répondre aux dispositions prévues par le Code des transports, à savoir :

- Distinguer les « services publics aéroportuaires » (SPA) des autres services rendus sur la concession, et pour chaque catégorie de services, identifier particulièrement les activités faisant l'objet de redevances (pour le SPA : atterrissage, stationnement, passager…).
- Respecter le principe d'adéquation du niveau des redevances au coût de revient du service rendu : la comptabilité analytique d'AMP est basée sur une méthode de calcul de coûts complets par activité.

Mais le modèle analytique a également été construit de façon à fournir à AMP des informations suffisantes pour remplir au mieux son rôle de gestionnaire de la concession aéronautique. Ceci se traduit par le calcul des coûts complets des équipements ou services qui n'entrent pas dans le périmètre SPA mais pour lesquels AMP s'applique à avoir une gestion rigoureuse des coûts d'unité d'œuvre ou de la marge. Citons, par exemple, les parcs de stationnement et l'attention portée sur la marge qu'ils dégagent.

La construction analytique est donc le meilleur équilibre trouvé entre :

- Le respect d'obligations réglementaires,
- Le respect de principes fondamentaux,
- Les besoins de gestion,
- La juste allocation de ressources pour faire fonctionner le modèle d'une ETI.

Pour rappel, dans sa décision n°2022-025 du 31/03/2022, l'Autorité de Régulation des Transports (ART) a instauré une période transitoire allant du 01 septembre 2022 au 31 décembre 2025 afin de permettre aux exploitants d'aérodrome de se conformer à ces principes.

Dans cette optique, AMP a engagé, depuis novembre 2023, une mission d'audit de sa comptabilité analytique qui lui permettra d'attester de sa conformité avec les règles édictées par l'ART et a entrepris les actions suivantes :

- Mise en place d'une cartographie applicative qui permet d'avoir une vision globale de l'ensemble des clés analytiques
- Tableau de synthèse détaillant les méthodes et procédures mises en place pour respecter les 8 principes édictés dans la décision N°2022-025 du 31/03/2022 de l'ART
- Documenter les méthodes d'allocation pour chaque clé analytique

PRINCIPES D'ÉLABORATION DU PÉRIMÈTRE RÉGULÉ

Principes généraux

Auditabilité

AMP documente au mieux les règles d'allocation et de répartition.

En outre, l'outil de gestion (progiciel SAP) portant le modèle analytique permet de tracer l'ensemble des écritures de charges comme de produits. Ainsi, un audit est diligenté chaque année auprès des Commissaires aux comptes (CAC) dans le cadre d'une mission relative aux comptes analytiques établis par AMP afin d'établir la juste réconciliation des comptes, la permanence des méthodes … Une attestation est établie par les CAC sur la base des travaux conduits.

Enfin, comptabilité générale et comptabilité analytique s'opérant dans un même outil de gestion, la traçabilité et l'auditabilité sont tout à fait satisfaisantes.

Homogénéité et non-discrimination

Le modèle est construit sur un découpage en objets homogènes reflétant l'organisation et l'outil de travail d'AMP. Certains objets représentent les différents services rendus par le concessionnaire quand d'autres matérialisent les équipements et infrastructures mis à disposition ou encore les moyens humains mis en œuvre pour faire fonctionner le tout. Les règles d'allocation sont identiques sur l'ensemble du modèle : chaque centre d'activité et chaque centre de coûts obéissent aux mêmes règles, à savoir affecter charges, immobilisations et produits en fonction de leur destination. Aucune différence n'est faite entre les périmètres régulés et non régulés, sauf dispositions particulières pour la Taxe de Sûreté et Sécurité (e.g. frais généraux capés à 10%), ni à l'intérieur du périmètre régulé entre SPA et autres services.

Pertinence

Le lien de causalité est le fondement majeur du modèle afin d'allouer recettes et dépenses ou d'établir des clefs d'allocation les plus pertinentes possibles.

L'allocation est déterminée en fonction de la destination de la dépense sur le centre de coûts bénéficiant de la charge engagée ou de l'actif immobilisé.

Côté produits, la granularité suffisamment précise des centres d'activité et des comptes comptables permet de lier chaque compte à une activité assurant ainsi une affectation directe, et exhaustive de chaque euro facturé. Le modèle largement partagé au sein des équipes AMP permet d'assurer la justesse des imputations, lesquelles sont également vérifiées par les services de la DAF, garants de cette comptabilité de gestion.

Priorité à l'imputation directe

D'un point de vue mécanique, tout engagement de dépense fait l'objet d'une commande qui porte, entre autres informations, l'imputation analytique. Au sein même du progiciel de gestion, un système automatisé de validation des commandes par les services de la Direction Financière a été implémenté afin de s'assurer de la juste affectation analytique de chaque dépense. Lorsque les dépenses sont transverses à plusieurs activités, l'allocation indirecte utilise des objets intermédiaires (centres de couts d'infrastructure ou opérationnels) pour répartir les dépenses transverses sur les activités au plus près de la réalité opérationnelle. L'allocation directe est privilégiée autant que possible.

Réconciliation et traçabilité

Le caractère probant de la comptabilité analytique est démontré annuellement grâce à un exercice de réconciliation entre comptabilité analytique et comptabilité générale. Cette réconciliation est auditée chaque année par les Commissaires aux Comptes. Par ailleurs, toutes les écritures, comptables comme analytiques, étant portées par un même progiciel intégré, la traçabilité est assurée.

Stabilité dans le temps

AMP reste vigilant sur la permanence des méthodes utilisées. Aussi, tout en respectant le principe de pertinence, AMP favorise des objets analytiques et des règles de répartition qui ne sont pas trop soumis à aléas afin d'éviter des variations erratiques ou des modifications du modèle. C'est un principe essentiel pour l'appropriation interne par l'encadrement : cette stabilité garantit un référentiel historique. Sauf changement majeur dans l'organisation et les opérations ou modification substantielle d'une infrastructure, les règles applicables demeurent identiques d'une clôture à l'autre. Lorsqu'un changement a lieu, AMP le met en évidence pour les Commissaires aux comptes qui vérifient également cet aspect lors de leur mission de certification annuelle.

Transparence

AMP présente déjà à l'Autorité de Régulation des Transports, dans ses dossiers de demande d'homologation, des informations sur la structure analytique et les principales règles d'allocation.

Tout comme pour la construction de son modèle, AMP s'est attaché à ce que la présentation de la structure et des règles soit la plus complète et fidèle possible mais reste compréhensible et lisible tout en y consacrant le temps et les ressources proportionnés.

STRUCTURE DU MODÈLE ANALYTIQUE

La comptabilité analytique est organisée en différents objets d'imputation (centres de coûts, centres d'activité) dans lesquels sont enregistrés les produits et les charges dès leur comptabilisation.

→ Le modèle AMP est structuré selon 3 types de centres différents :

→ Les centres d'activité qui représentent les services rendus,

→ Les centres dits d'infrastructures (CCI) qui représentent les équipements et infrastructures de la plateforme

→ Les centres organisationnels (CCM) qui représentent les moyens humains mis en œuvre.

Les Centres d'activité

Les prestations fournies par AMP aux différents usagers et donnant lieu à la perception de redevances sont matérialisées par des Centres d'activité.

Le Centre d'activité est donc l'objet du modèle analytique associé aux services rendus.

La déclinaison des activités répond à l'obligation issue du code des transports de distinguer les différents services rendus (atterrissage, stationnement, passager…) mais aussi de séparer les périmètres régulé et non régulé.

Si les principales activités ont leur propre centre, les activités moins importantes peuvent être regroupées dans un même centre, si cela a suffisamment de sens et surtout si cela respecte la séparation des périmètres.

Dans chaque activité sont enregistrées les recettes liées à l'activité en question ainsi que les dépenses relatives à l'activité. Ceci permet de déterminer la marge et le taux de couverture.

Les modalités d'allocation de ces recettes et dépenses sont détaillées plus loin.

Les centres d'infrastructures (CCI)

Ils correspondent aux principaux équipements ou infrastructures de l'aéroport : aérogares, parcs, réseaux, voiries…

Ces CCI contribuent à rendre un ou plusieurs services, selon leur nature.

Ces CCI sont les réceptacles de nombreuses dépenses affectées directement ou non selon les règles d'allocation décrites en annexe. En collectant l'ensemble des coûts externes (sous-traitance, achats d'énergie…) mais aussi internes (temps passés des personnels AMP) nécessaires à leur bon fonctionnement, AMP dispose du coût complet de chacune des infrastructures identifiées.

Par association d'une unité d'œuvre caractéristique à chaque équipement, les coûts complets du CCI sont répartis sur les activités ou autres centres de coûts utilisateurs.

Concernant le mode d'allocation des surfaces en aérogare (Terminal 1 + Terminal 2), AMP a retenu comme critère de répartition les surfaces occupées (m^2) pour chacune des fonctions identifiées : traitement des passagers, traitement des bagages, surfaces commerciales, salons, …

Les centres de coûts organisationnels (CCM)

Afin d'obtenir une modélisation complète des moyens utilisés, des centres de coûts organisationnels ont également été créés.

Ces centres de coûts sont le reflet de l'organisation hiérarchique interne AMP : ils collectent les dépenses associées au service concerné, (frais de personnel, frais de déplacements, coût des matériels informatiques, des bureaux…).

Ces centres de coûts se déversent sur les infrastructures ou les activités en fonction des temps passés ou d'autres unités d'œuvre (nombre de factures, nombre de passagers…)

Parmi ces CCM, certains n'ont pas de lien direct avec les activités. Il s'agit de services support pour lesquels il n'existe aucun lien de causalité évident avec les activités ou les autres centres de coûts. Les coûts afférents à ces unités constituent les Frais Généraux.

LES DIFFÉRENTES ALLOCATIONS

Allocation des produits

Le chiffre d'affaires est directement imputé sur le centre d'activité adéquat via l'enregistrement comptable du produit grâce à une association entre chaque compte de produit et une activité précise faite dans l'outil informatique. Cette automatisation garantit la fiabilité et l'exhaustivité de cette allocation.

Le niveau de granularité des comptes de comptabilité générale a été défini pour répondre à cet impératif tout en assurant la simplicité et la lisibilité du plan comptable.

Allocation des charges opérationnelles

Les charges d'exploitation sont affectées aux centres de coûts ou d'activité dès leur engagement, c'est-à-dire à chaque commande en fonction de la destination de la dépense et dans le respect de la structure analytique décrite en amont.

Les charges sont donc allouées :

- Soit directement aux activités (activité parcs autos, redevance passagers, ...)
- Soit aux centres de coûts infrastructures ou organisationnels (qui eux-mêmes se déverseront sur les activités selon le mode de répartition qui leur est propre).

L'allocation directe est privilégiée autant que possible.

Allocation des actifs

L'allocation de biens immobilisés est réalisée également dans le progiciel de gestion SAP.

Une fiche d'immobilisation est créée dans SAP à chaque réception avec l'imputation analytique associée (centre d'activité ou centre de coûts selon la destination du bien).

Dès que le bien est mis en service, les dotations aux amortissements liées à ces biens sont automatiquement comptabilisées sur l'objet analytique adéquat.

Mécanisme de répartition

L'objectif de la comptabilité analytique d'AMP est de disposer des coûts complets de chaque service rendu.

Ainsi, tous les coûts imputés sur les centres de coûts infrastructures et organisationnels doivent être transférés sur les Centres d'activité qui représentent lesdits services.

Pour cela, un mécanisme de cycles de répartition est mis en œuvre dans le progiciel SAP qui collecte l'ensemble des données comptables.

Les cycles consistent à déverser les coûts d'un centre émetteur sur un centre récepteur. Ces déversements s'appuient sur des clés de répartition qui dépendent de la nature du centre de coût émetteur : surfaces pour les bâtiments, consommations de fluides pour les réseaux, temps passés pour les centres de coûts organisationnels ...

Les clés et unités d'œuvre sont propres à chaque émetteur. Elles ont été choisies pour :

Leur pertinence par rapport au centre de coûts émetteur (e.g. relevé de consommation pour les fluides, m^2 pour les bâtiments, ...) ;

La disponibilité de l'information et sa possible mise à jour régulière afin d'avoir des résultats conformes

Leur stabilité dans le temps qui permet de garder une permanence de méthode mais aussi de disposer de référentiels.

Le tableau présenté en annexe recense les principales clés des CCI.

Traitement des frais généraux

Les différents postes de coûts entrant dans l'assiette de frais généraux sont des centres de coûts organisationnels.

Un pourcentage de frais généraux est calculé en rapportant le montant total des coûts complets affectés aux centres de coûts de frais généraux au montant total des autres charges. Ce mark up est appliqué au montant total des dépenses de chaque centre d'activité.

Notons également le plafonnement à 10% des frais généraux sur les activités de la Taxe de Sûreté et Sécurité (T2S) et de la Taxe sur les nuisances sonores (TNSA).

CMPC CIBLE

Définition et méthode de calcul

Le coût moyen pondéré du capital (CMPC), qui correspond au coût moyen des différentes sources de financement, représente le rendement attendu par les actionnaires (et créanciers) d'un actif compte tenu de son risque. Le CMPC doit refléter le risque de non-réalisation des prévisions et la « valeur temps » de l'argent.

Le CMPC est calculé en pondérant le coût de la dette financière nette et celui des fonds propres en fonction de leur poids respectif.

Le CMPC se calcule selon la formule suivante :

$$CMPC = Kf * \frac{FP}{FP+D} + Ke\,(1-t) * \frac{D}{FP+D}$$

Avec Kf = cout des fonds propres
Ke = cout de la dette
FP = Valeur de marché des Fonds Propres
D = Valeur de marché de la Dette financière
T = taux d'impôts (taux normatif)

Détermination du cout des Fonds Propres

Le coût des Fonds propres est généralement estimé par application du Modèle d'Evaluation des Actifs financiers (MEDAF). Il permet d'estimer le taux de rendement exigé par un actionnaire selon la relation suivante :

$$Kf = Rf + + \beta * Pm + Ps$$

Avec Rf = taux sans risque
ß = coefficient de risque sectoriel de la société
Pm = Prime de marché
Ps = prime de risque spécifique liée à la taille

Le Beta d'un titre financier est un coefficient de volatilité ou de sensibilité qui indique la relation existante entre les fluctuations de la valeur du titre et les fluctuations de marché.

	Bêta Désendetté	
	2 ans	5 ans
Flughafen Wien Aktiengesellschaft	0,26	0,72
Flughafen Zürich AG	0,71	0,85
Fraport AG	0,5	0,65
Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna S.p.A	0,57	1,02
Aena S.M.E., S.A.	0,83	0,85
Aéroports de Paris SA	0,7	0,82
Moyenne retraitée	0,59	0,82
Médiane retraitée	0,63	0,83

Coût de la dette

Le coût de la dette correspond au taux sans risque augmenté d'un spread reflétant le risque sectoriel.

Le coût de la dette est considéré après impôts.

APPLICATION DANS LE CADRE DE LA RÉGULATION

Dans le cadre de la régulation économique, le CMPC est utilisé pour apprécier la rentabilité du périmètre régulé. Si ce périmètre régulé se limite aux activités aéronautiques, la rentabilité est, elle, appréciée après contribution des activités extra-aéronautiques.

L'Autorité de Régulation des Transports a établi fin 2023 des lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports.

Aéroport Marseille Provence a donc adapté son calcul pour tenir compte de ces recommandations ce qui conduit à retenir les paramètres suivants :

TAUX SANS RISQUE	Le taux sans risque, tel que recommandé par l'ART, doit se situer dans une fourchette comprise entre la moyenne 5 ans des OAT 10 ans et la moyenne 1 an des OAT 10 ans, émises par l'Etat français. C'est la valeur haute de la fourchette qui a été retenue (3,1% au 16 avril 2025). En effet, hors cadre régulatoire, le taux sans risque retenu correspondrait aux moyennes 3/9/12 mois des obligations de maturité 10 ans et 30 ans émises par l'Etat (3,3% au 31/12/24)
PRIME DE RISQUE DE MARCHÉ	Les notes d'analystes consacrées à des sociétés françaises publiées entre octobre et décembre 2024 indiquent un rendement de marché attendu en moyenne de 9,1% et en médiane de 9%. Ainsi, dans un calcul « hors régulation », la prime de risque de marché s'établit à 6%. La régulation, via les directives de l'ART, s'appuie sur une vision historique qui extériorise depuis 1900 une moyenne de 4,6%, valeur retenue dans le calcul du CMPC cible AMP. Cette prime de risque, plutôt basse, conforte le choix d'une valeur en haut de fourchette pour le taux sans risque (cf ci-dessus)
BETA	Le coefficient beta est fondé sur un échantillon de comparables (6 sociétés opérant dans le même secteur). Les calculs reposent sur des observations Capital IQ au 15/03/25 sur des périodes de 2 et 5 ans, et aboutissent à une fourchette entre 0,61 et 0,83. Dans ses directives, l'ART recommande une fourchette comprise entre 0,60 et 0,65. La valeur de 0,65 est retenue dans le calcul du CMPC pour Aéroport Marseille Provence.
RATIO D'ENDETTEMENT	Le ratio d'endettement de 64% correspond à la situation d'endettement spécifique à AMP (ratio de dette sur fonds propres moyen) sur la période 2025-2029.
COÛT DE LA DETTE	Le coût de la dette est compris dans une fourchette entre (i) le coût de la dette pondérée d'AMP tenant compte des nouvelles souscriptions d'emprunt réalisées début 2024 (hors ligne non tirées), et (ii) les éléments de marché au 16 avril 2025, i.e. le taux sans risque présenté précédemment, associé à un spread de 1,2%, calculé sur un échantillon de sociétés comparables notées entre B- et BBB+ par S&P, soit une fourchette entre 2,4% et 4,3%. La valeur retenue dans les calculs est 3,7%. En s'inscrivant dans une vision à 5 ans, la valeur retenue doit refléter le fait que des emprunts futurs auront tendance à tirer ce taux vers le haut et que la valeur du taux sans risque est faible.
TAUX D'IMPOSITION	Taux normatif 25,8%

Cela conduit à retenir un **CMPC cible de 5,7 %** sur la période 2026-2030.

Taux sans risque	3,10%
Prime de risque du marché	4,60%
Bêta désendetté	0,65
D/FP	64%
Bêta réendetté	0,96
Prime de risque pays	0%
Prime de taille	0%
Prime de risque spécifique	0%
COUT DES FONDS PROPRES	**7,50%**
COUT DE LA DETTE AVANT IMPOTS	3,70%
Taux d'imposition	25,80%
CMPC	5,70%

CRITÈRES QUALITATIFS INFLUENÇANT LE RISQUE → RISQUES SPÉCIFIQUES À AMP

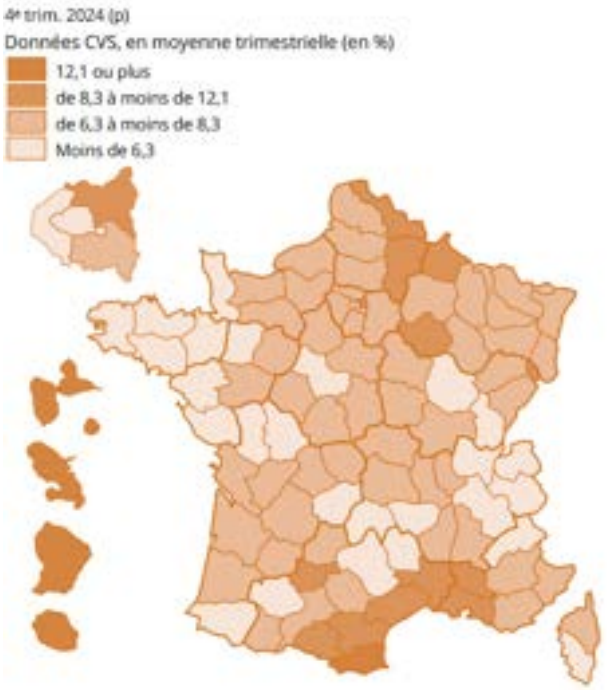
Le calcul du CMPC tel que présenté n'intègre aucune prime de risque additionnelle, ni au titre de la taille ni au titre de risques spécifiques pour AMP.
Or AMP fait aussi face à certains risques liés à des phénomènes structurels.

Un engagement pluriannuel

En donnant une plus grande visibilité aux différentes parties prenantes, le contrat de régulation engage l'exploitant sur une valeur de CMPC pour la durée totale du contrat.
Le risque pris dans la fixation de la valeur pour 5 années (par rapport à une homologation annuelle) plaide pour une valeur de CMPC plutôt en haut de fourchette.

L'environnement économique

Le taux de chômage en Provence compte parmi les plus élevés de France, et se place très au-dessus de celui des zones de chalandises de Paris, Lyon, Nice, Toulouse, Bordeaux et Nantes.
AMP opérant dans un environnement économique plus tendu, le CMPC devrait tendre vers le haut de la fourchette



Taux de chômage localisé au 4e trimestre 2024 : comparaisons départementales
(source Insee)

L'intensité concurrentielle et localisation

Aix et Marseille sont reliés par 26 fréquences quotidiennes de TGV sur Paris et plus généralement sur l'axe Nord-Sud avec les 3 autres principales métropoles françaises (Lyon, Paris, Lille).

Sur l'axe Est-Ouest, l'ouverture récente à Trenitalia contribue aussi à dynamiser la concurrence du rail.

A la concurrence du ferroviaire s'ajoute celle des aéroports régionaux proches. Dans le Sud-Est de la France, l'aéroport Marseille-Provence est en concurrence directe avec ceux de Nice et de Lyon, respectivement à 2 heures de trajet en voiture ou en train. Cette proximité avec d'autres aéroports est un facteur de risque puisqu'il crée une concurrence accrue : sur une zone géographique délimitée, la présence de plusieurs aéroports à 2h de trajet peut conduire à un arbitrage de la part des passagers. Les habitants de la zone de chalandise proche de Marseille ont, in fine, le choix entre 3 aéroports.

Sur le territoire français, c'est l'une des zones dans laquelle la mise en concurrence est la plus importante.

Le niveau élevé de concurrence en matière de mobilité tire vers le haut le niveau de CMPC.

La concentration des compagnies aériennes clientes

Marseille est exposée pour 37% de son trafic 2024 à la compagnie low-cost la plus réactive et la plus puissante d'Europe, Ryanair. Celle-ci a d'ores et déjà annoncé son intention de réduire sa desserte de la France depuis l'annonce de la hausse de la TSBA. Un nouveau renchérissement envisagé de cette taxe pour l'année 2026 se traduirait par une nouvelle contraction, tout comme la probable hausse du tarif sûreté/sécurité de la taxe aéroport.

Le taux global de trafic low cost à Marseille est dans la moyenne régionale française mais en termes de « hard low-cost », seul l'aéroport de Beauvais est plus exposé.

De manière générale, il est observé que les compagnies low-cost sont plus enclines et agiles que les compagnies traditionnelles pour mettre fin à des lignes jugées moins performantes ou agir en réponse à des éléments influençant les prix des vols (coût du kérozène, taxation…). Du fait d'une proportion importante de chiffre d'affaires réalisée auprès de ce type de compagnie, AMP est très sensible à de telles décisions.

Ceci expose AMP a un risque plus élevé qui devrait se traduire par une valeur de CMPC plus haute.

Rappelons les incertitudes politiques économiques et sociales en 2025 en France qui donnent un relief particulier à ce risque.

La flexibilité des infrastructures

L'existence de deux aérogares séparées limite la flexibilité des infrastructures d'AMP. Les services offerts, très différents (espace par passager, confort en salle d'embarquement, passerelles vs embarquement à pied, …), excluent une mutualisation sans lourds travaux.

La contrainte capacitive tend à renforcer le risque pour l'exploitant et donc la valeur du CMPC.

ÉVOLUTION DES REVENUS, DES COÛTS OPÉRATIONNELS DE LA CAISSE AMENAGÉE ET DU PÉRIMÈTRE RÉGULÉ

L'extra-aéronautique contribue à hauteur de 30% des coûts du SPA dans le périmètre régulé sur la période du CRE de 2026 à 2030, puis, si le bénéfice est supérieur à cette limite de 30%, 50% du surplus de bénéfice supérieur à cette limite contribue également au périmètre régulé,

Les chiffres de 2024 et 2025 sont présentés en caisse unique, avec 100% d'intégration au périmètre régulé,

L'inflation globale annuelle (IPCH) est modélisée à 2,0% pour les années du CRE,

L'inflation des tarifs est à IPCH - 0,80% soit 1,2% pour les années du CRE,

Les facteurs d'ajustement ne sont pas actifs.

Évolution des revenus totaux

Evolution des revenus totaux de la caisse aménagée (2025-2030) en millions d'euros courants

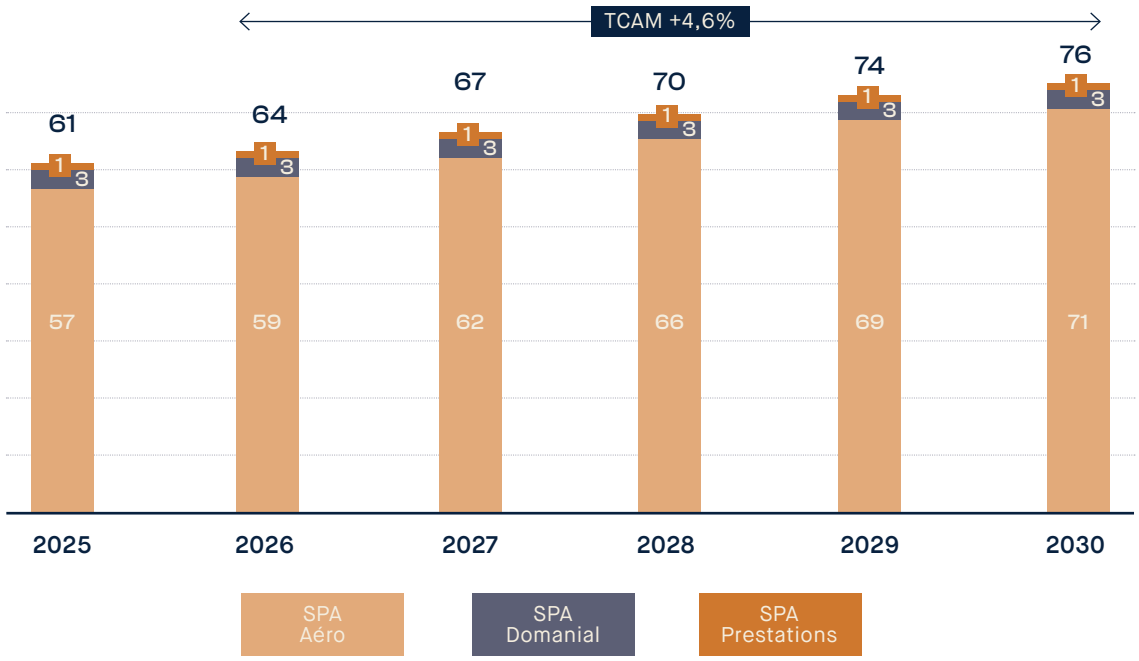
Les revenus augmenteront de 4,3% en moyenne par an sur la durée du CRE, passant de 166 à 199 millions d'euros courants. Les revenus aéronautiques représenteront en moyenne 38% des revenus de la caisse aménagée chaque année durant le CRE.

La hausse des revenus aéronautiques, de 4,6% en moyenne par an sur le CRE 2026-2030, sera la combinaison de la progression du trafic de passagers de 2% en moyenne par an, de la hausse des tarifs proposée à IPCH -0,8% en moyenne par an, d'effets de structure tels que l'ouverture de nouvelles capacités et l'évolution du mix trafic traduisant une ouverture vers l'Europe Non Schengen et l'international qui améliore mécaniquement les redevances perçues par passager.

La hausse des revenus extra-aéronautiques, de 4,6% en moyenne par an, résultera de l'évolution des recettes générées par les commerces, les parkings, le domanial, la gare routière et les autres prestations.

Evolution des revenus SPA

Evolution des revenus SPA
(2025-2030) en millions d'euros courants



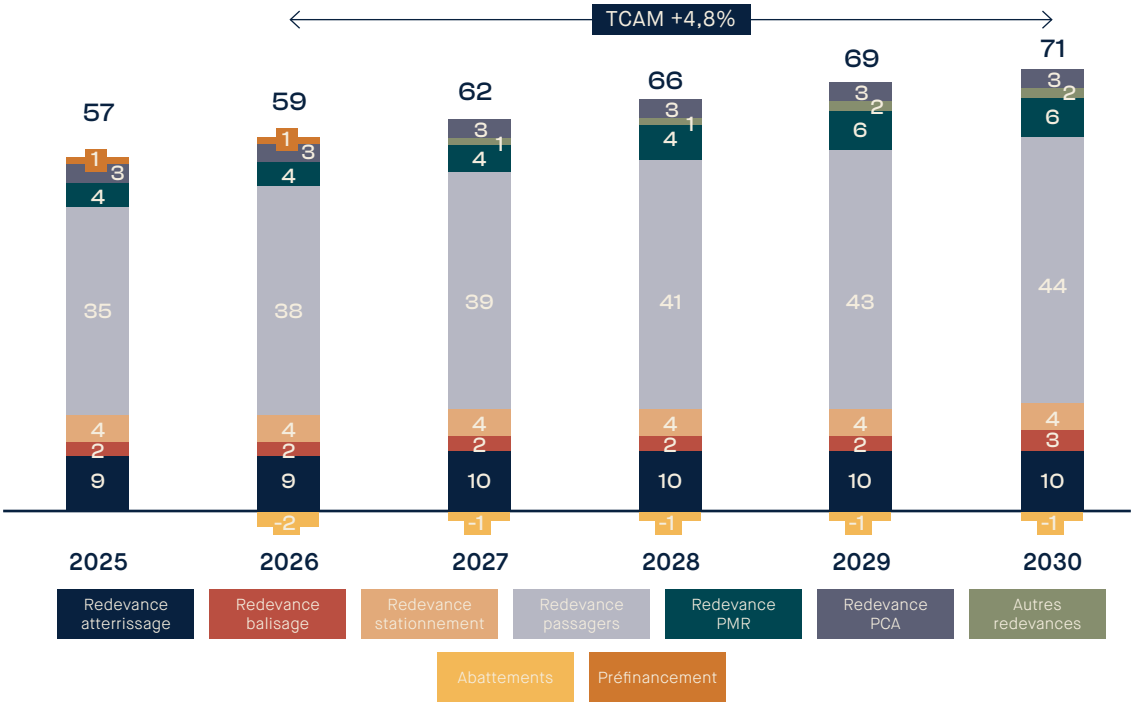
Les revenus SPA sont principalement liés aux revenus aéronautiques qui correspondent aux redevances payées par les compagnies aériennes. Ceux-ci représentent 93% du total des revenus du SPA en début de CRE et 94% des revenus du SPA en fin de CRE, ils augmentent en moyenne de 4,8% par an. Le détail des revenus aéronautiques est détaillé dans la sous-section suivante.

La hausse des revenus SPA aéronautiques découle principalement de :

- La hausse prévue du trafic de 2% par an ;
- La hausse des tarifs, proposée à IPCH - 0,8% en moyenne par an de plus que l'inflation ;
- L'amélioration de la structure de trafic de passagers et de la hausse de l'emport moyen, qui permet une hausse des revenus par rotation et par passager au regard de l'internationalisation du trafic.

Evolution des revenus SPA - aéronautiques

Evolution des redevances aéronautiques du SPA (2025-2030) en millions d'euros courants



Les revenus SPA – Aéro sont constitués des redevances suivantes :

La redevance atterrissage avant abattements représente 15% des revenus aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son TCAM est de 2,9%. Au-delà de l'augmentation du trafic et de l'effet d'inflation sur les tarifs, sa hausse est permise par l'amélioration de la MTOW moyenne qui passe de 68 tonnes en 2025 à 69 tonnes en 2030.

La redevance balisage avant abattements représente 3,7% des revenus aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE. Son TCAM est de 1,9%. Sa hausse est essentiellement permise par l'augmentation du trafic et l'effet d'inflation sur les tarifs.

La redevance stationnement avant abattements représente 6% des revenus aéronautiques en début et en fin de CRE. Son TCAM est de 1,6%. Sa hausse est essentiellement permise par l'augmentation du trafic et l'effet d'inflation sur les tarifs.

La redevance passagers avant abattements est le premier contributeur aux revenus aéronautiques, à 63% en début de CRE et à 62% en fin de CRE avec un TCAM de 4,1%. La part des passagers non Schengen passe de 33% en 2026 à 34% en 2030. Au-delà de l'augmentation du trafic et de l'effet d'inflation sur les tarifs, sa hausse est permise par l'amélioration du mix trafic qui lui est favorable.

La redevance PMR représente 8,2% des revenus aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son TCAM est de 10,6%. Cette redevance couvre intégralement les coûts engendrés par cette activité. Sa hausse est essentiellement permise par l'augmentation du trafic.

La redevance PCA est une nouvelle redevance introduite par AMP en 2026. Elle représente 2,6% des revenus aéronautiques en fin de CRE. Chaque année, sa hausse est permise par l'augmentation du trafic mais principalement par l'installation de PCA sur les nouvelles passerelles de l'aéroport.

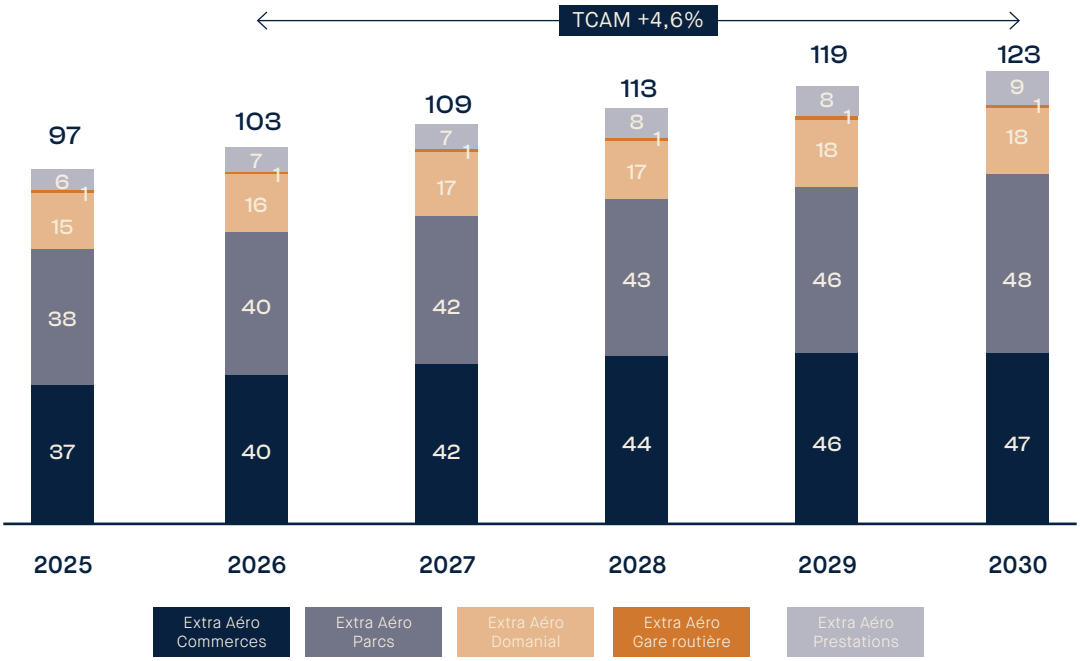
Les autres redevances sont composées de l'utilisation des passerelles, de la distribution de 400 Hz, d'un forfait de redevances aéronautiques et des redevances d'aviation générale. Elles représentent 4,2% des revenus aéronautiques en moyenne sur le CRE.

Les abattements regroupent les mesures incitatives pour les ouvertures de ligne et les incitations au développement du trafic sur les lignes existantes. Ils sont importants en première partie de CRE car de nombreuses nouvelles lignes sont ouvertes en 2024 et 2025 et ces abattements s'appliquent pendant 2 à 3 ans. Ils diminuent sur la deuxième partie du CRE, le nombre d'ouverture de nouvelles lignes étant moins important.

Le préfinancement correspond à une avance sur redevance collectée en 2022 et constatée comptablement en 2025 et 2026.

Evolution des revenus extra-aéronautiques

Evolution des redevances Extra-aéronautiques de la caisse aménagée (2025-2030) en millions d'euros courants



Après une hausse des revenus entre 2024 et 2025 liée à l'impact d'une année pleine de la livraison du Cœur et à la négociation menée par AMP sur les contrats d'occupation des exploitants de commerces et services aux passagers, les revenus Extra-aéronautiques devraient poursuivre leur croissance pour passer de 103 M€ en 2026 à 123 M€ en 2030 soit 4,6% par an en moyenne. Ils sont principalement composés des revenus des commerces et des parkings.

→ La hausse des revenus des commerces, de 4,3% par an en moyenne, découle principalement de :

→ La hausse prévue du trafic de 2% par an ;

→ L'amélioration du panier moyen au T2 à partir de 2026 conformément aux dispositions des contrats commerciaux actuels et des renégociations à prévoir du contrat restauration ;

→ L'amélioration du panier moyen au T1 en lien avec des gains de productivité consécutifs aux ouvertures progressives des commerces les années précédentes (effet apprentissage).

→ La hausse des revenus des parkings de 4,6% par an en moyenne, découle principalement de la hausse prévue du trafic de 2,0% par an et du traitement des problématiques historiques de saturation.

→ La hausse des revenus du domanial de 3,4% par an en moyenne, découle principalement de l'inflation et du développement des activités d'opérateurs de fret et de maintenance aéronautique sur la plateforme.

AMP a pour ambition de développer les revenus clients dans les terminaux et notamment ceux générés à travers l'amélioration visée de l'expérience client, cela se traduit dans la croissance prévue des revenus extra-aéronautiques. En lien avec cet objectif, les revenus des prestations devraient augmenter d'environ 8% par an en moyenne.

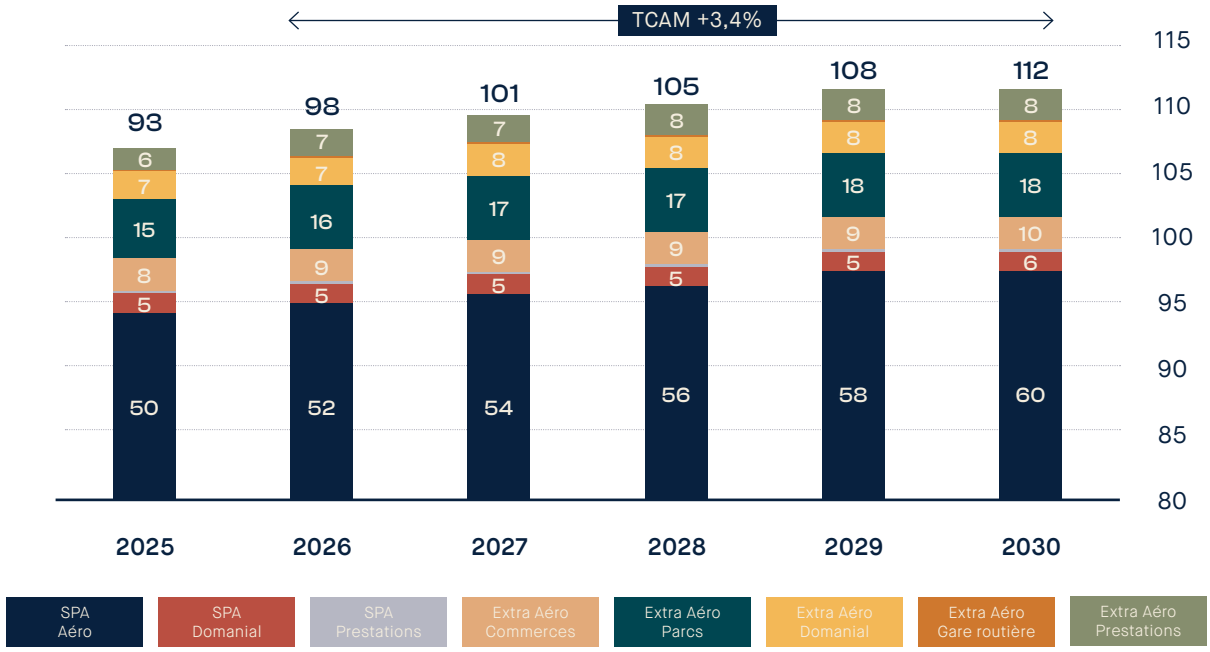
Évolution des coûts

La maitrise des coûts et la rigueur financière fixées par un aéroport sont des preuves d'engagement fort quant à sa volonté de préserver la compétitivité de sa plateforme et de proposer une politique tarifaire modérée pour les compagnies aériennes.

AMP ambitionne de fait une maitrise des OPEX (charges d'exploitation hors dotations aux amortissements et autres charges) de la caisse aménagée qui évolueront en cohérence avec les investissements réalisés relatifs au segment aéronautique. Notamment, les OPEX issus du domaine extra-aéronautique par passager départ en euros courants seront optimisées et n'augmenteront pas. L'évolution mécanique des OPEX sera de 3,4% par an en moyenne sur la durée du CRE, due à l'augmentation du trafic, aux augmentations de capacité et aux autres investissements structurants mis en service sur la période.

EVOLUTION DES OPEX

Evolution des OPEX de la caisse aménagée (2025-2030) en millions d'euros courants

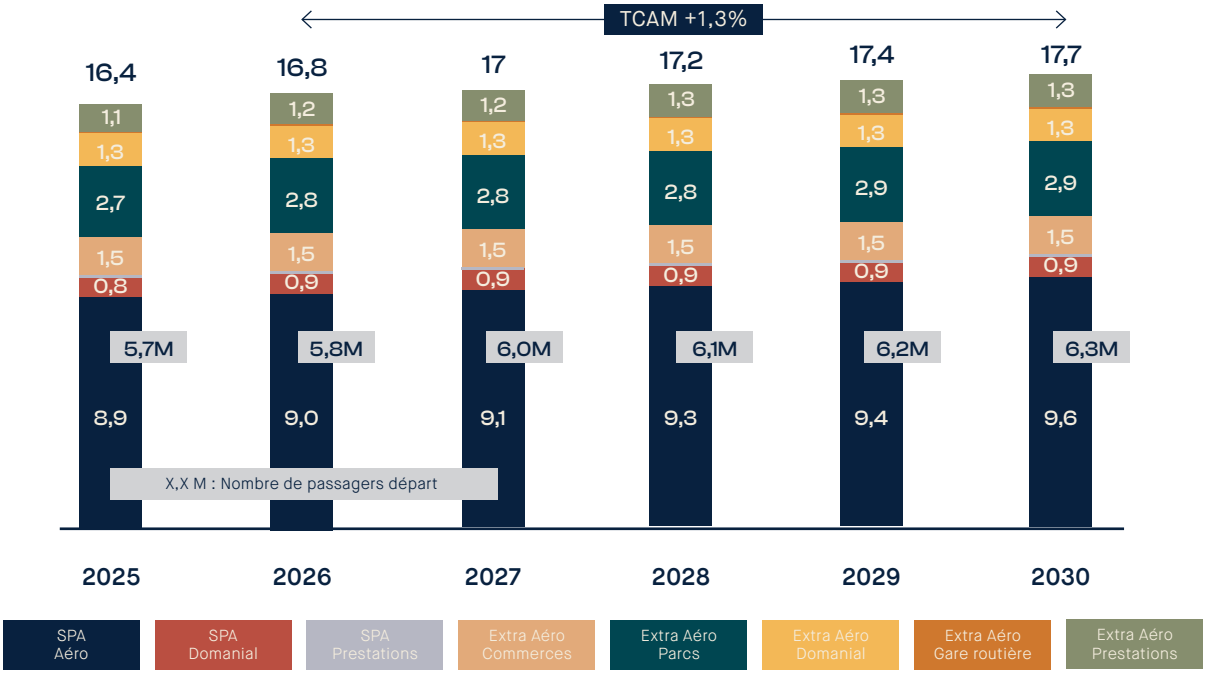


Les OPEX de la caisse aménagée augmenteront en moyenne de 3,4% par an sur la période du CRE 2026-2030, passant de 98 à 112 millions d'euros. Cette évolution sera tirée par la hausse des charges liées au SPA qui augmenteront de 3,5% par an sur le CRE et par la hausse des charges liées à l'extra-aéronautique augmentera annuellement de 3,2%, toujours en euros courants. En termes de structure des OPEX, la prédominance des charges SPA reste la même tout au long du CRE, couvrant 60% des OPEX.

La hausse des charges d'exploitation du segment aéronautique provient de la mise en service de projets structurants rattachés essentiellement à ce segment (le cœur d'aéroport est mis en service en milieu d'année 2024). La mise en service des Unités d'Air Préconditionné (PCA) contribuera également à faire augmenter les OPEX du segment aéronautique.

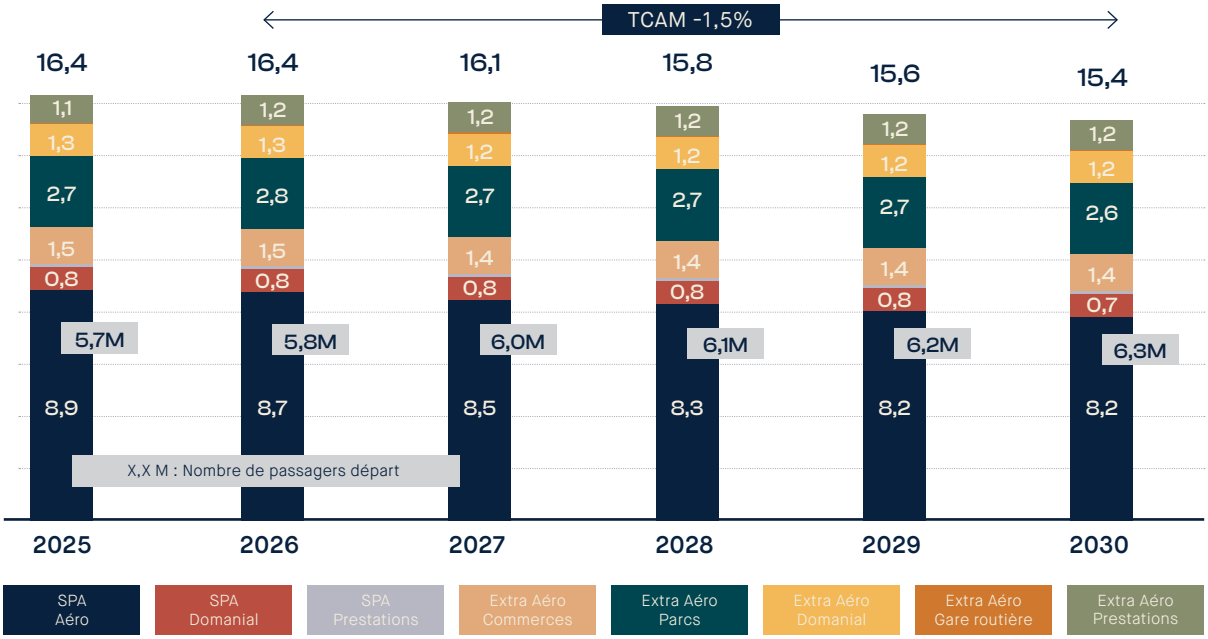
Evolution des OPEX de la caisse aménagée en euros courants (2025-2030)

par passager départ



Le montant des OPEX par passager départ augmente de 16,8 euros à 17,7 euros sur la durée du CRE, soit un TCAM de 1,3%. Les charges d'exploitation issues des segments aéronautiques et extra-aéronautiques sont maîtrisées avec une hausse annuelle moyenne respective de moins de 1,4% et de 1,2% en euros courants, illustrant une optimisation continue de la gestion de ces coûts.

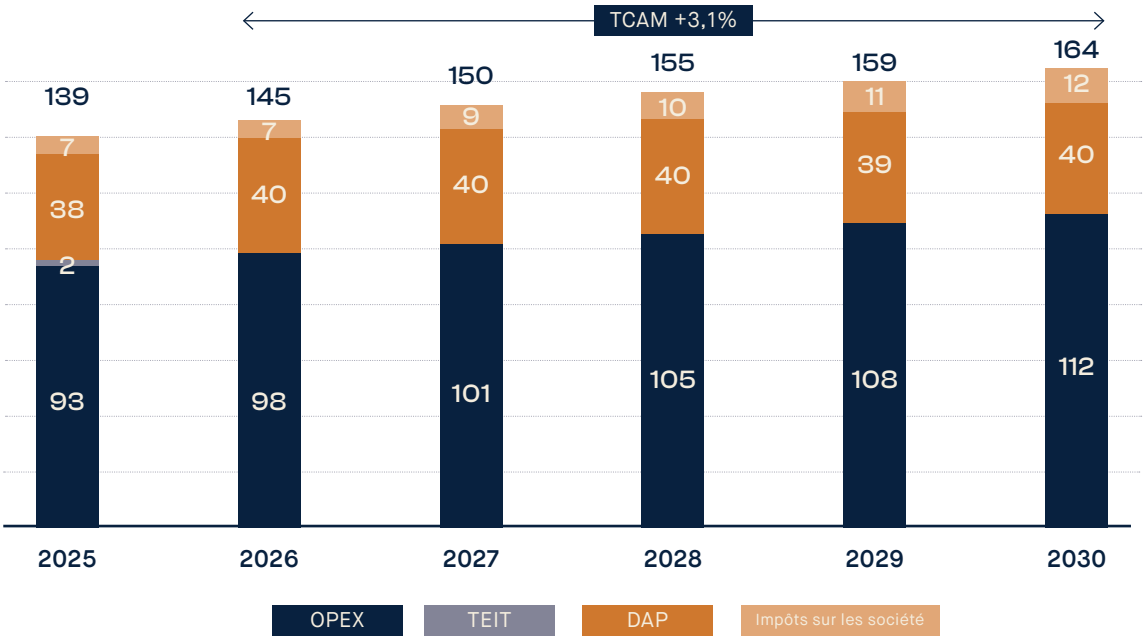
Evolution des OPEX en euros constants de la caisse aménagée (2025-2030)) par passager départ



En euros constants, les OPEX par passager départ diminue de -1,5% par an. Ils baissent pour le segment extra-aéronautique (-0,7%) et le segment aéronautique (-2,1%). L'autosuffisance énergétique explique en partie cette baisse. De plus, d'une non-sensibilité au trafic d'une grande majorité des OPEX combiné à une augmentation du trafic, résulte une diminution des OPEX par passager.

ÉVOLUTION DES AUTRES COÛTS

Evolution des charges caisse aménagée (2025-2030) en millions d'euros courants



Le total des charges augmentera de manière équivalente à celui des OPEX (TCAM de 3,4%), passant de 145 millions d'euros en 2026 à 164 millions d'euros en 2030 avec un TCAM de 3,1%.

Les dotations aux amortissements et provisions augmenteront, quant à elles de 2,5% par an en moyenne.

Les OPEX couvrent 68% en moyenne chaque année sur la durée du CRE. La TEIT est payée en 2025 pour un montant d'1,8M€, puis n'est plus payée sur la durée du CRE.

LEVIERS DE MAÎTRISE DES COÛTS D'EXPLOITATION

AMP s'est fixée comme ambition de maîtriser les coûts d'exploitation en dépensant au plus juste.

Ainsi, en euros courants et exprimés en nombre de passagers départ, les coûts d'exploitation n'augmenteront que de 1,3% par an en moyenne sur la durée du CRE illustrant les efforts en matière de gains de productivité et de maîtrise des coûts externes. Ces coûts seront orientés à la baisse pendant toute la durée du CRE si on les exprime en euros constants (valeur 2025). Cela même alors qu'il existe un certain nombre d'effets périmètres qui nécessite le déclenchement de nouvelles dépenses (passerelles et PCA, RITA, électrification des aires au large et le développement de nouveaux produits en aérogare).

Des plans de sobriété énergétique, le développement de l'autoconsommation et des énergies renouvelables ainsi qu'une optimisation de la maintenance et équipements sont également des leviers permettant de maîtriser les coûts.

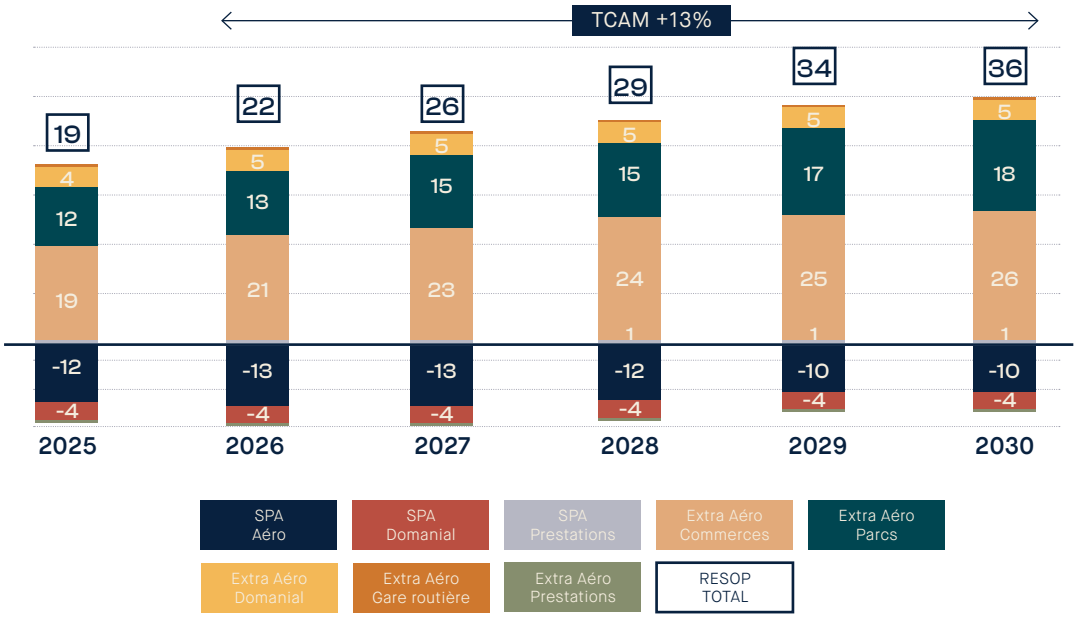
ÉVOLUTION DU RÉSULTAT OPÉRATIONNEL ET DE LA BASE D'ACTIFS

Evolution du résultat opérationnel

Le résultat opérationnel augmentera dans un premier temps en 2026 (15%) avec la mise en place de la caisse aménagée. Le résultat opérationnel sera également impacté par la mise en service et le début des amortissements des investissements liés au cœur d'aéroport. A partir du début du CRE, le résultat opérationnel va augmenter de manière continue, de 13% par an en moyenne sur la période 2026-2030.

Evolution du résultat opérationnel (2025-2030)

en millions d'euros courants



L'évolution du résultat opérationnel repose sur l'ensemble des raisons détaillées précédemment, notamment la croissance du trafic, la trajectoire des tarifs aéronautiques fixée à IPCH - 0.80%, l'optimisation des revenus Extra-aéronautiques et avant tout à la maîtrise des charges d'exploitation décrite précédemment. Il atteindra 35,8 M€ en 2030.

Le résultat opérationnel SPA après évolution tarifaire et avant contribution de l'extra-aéronautique s'améliorera mais restera largement négatif à -13,4 M€ en fin de CRE.

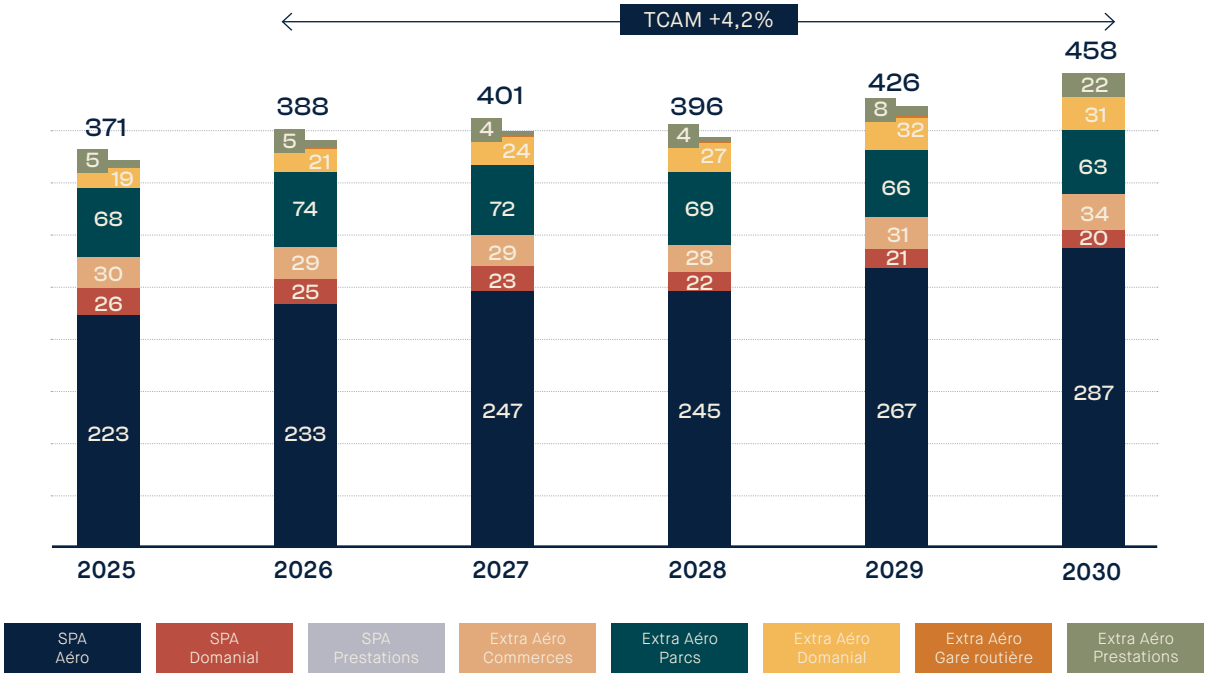
L'optimisation des revenus et la bonne maitrise des coûts permettra une amélioration annuelle moyenne de 6,7% du résultat opérationnel de l'ensemble du segment Extra- aéronautiques.

Evolution de la base d'actifs

Au regard des investissements structurants décrits dans les précédents chapitres, la base d'actifs du périmètre de la caisse aménagée augmente fortement en amont du CRE sur les années 2023 (+36%) et 2024 (+22%). Ces hausses sont essentiellement dues aux investissements liés au Cœur d'aéroport livrés de la mi-2023 à début 2025, mais aussi aux investissements des parcs à étage et du centre de commandement opérationnel.

Evolution de la base d'actifs (2025-2030)

en millions d'euros courants



La base d'actifs de la caisse aménagée passera de 388 M€ à 458 M€ sur la période du CRE, soit une augmentation moyenne de 4,2% par an.

Cette augmentation est plus concentrée sur le SPA (+4,5% en moyenne et +3,7% en moyenne par an pour l'Extra- aéronautiques).

En 2030, la base d'actifs de la caisse aménagée s'élèvera à 307M€ pour le SPA (67%) et 151 M€ (33%) pour l'Extra- aéronautiques. Le total des investissements sur la période du CRE 2026-2030 s'élève à 275 M€ sur la caisse aménagée, dont 192 M€ sur le SPA (en euros constants 2025).

La hausse est due aux projets structurants présentés dans le chapitre relatif aux investissements qui peuvent être rappelés ci-dessous (montants en euros constants 2025) :

Pour les investissements capacitifs :

- L'agrandissement du T2 pour 60,5 M€ investis sur la durée du CRE (qui n'est pas nécessairement le montant total du projet) ;
- Le parc à étages pour 8,9 M€ investis sur la durée du CRE.

Pour les investissements dans les services clients :

- La base arrière des loueurs pour 20 M€ investis sur la durée du CRE.

Pour les investissements de maintenance :

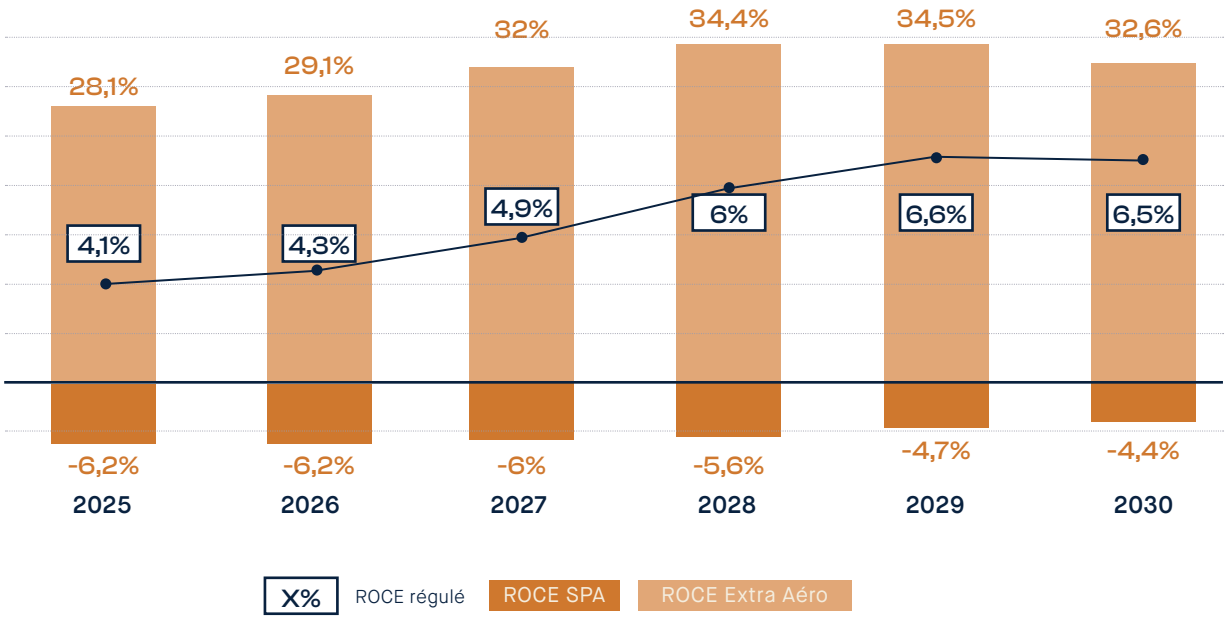
- Le plan de rénovation des taxiways pour 53M€ investis sur la durée du CRE ;
- Le remplacement des passerelles télescopiques et le PCA pour 18,8M€ investis sur la durée du CRE.

La très grande majorité des investissements est soit directement rattachée au périmètre régulé, soit elle ne l'est pas. Certains projets notamment relatifs à la sûreté tels que la migration du système vidéo sur réseau IP sont répartis entre les deux périmètres au prorata de la part de la sûreté dans leur utilisation.

Répartition des investissements

Les investissements sont rattachés à des centres de coûts qui correspondent à une infrastructure, à une activité de maintenance ou à un service bien précis de la plateforme. Chaque centre de coûts est réparti dans les segments analytiques tels que définis par AMP (segments SPA : Aéronautique, Domanial, Prestations et segments Extra-aéronautiques : Commerces, Parcs, Domanial, Gare Routière et Prestations). Les investissements clairement identifiés comme n'appartenant pas à au périmètre régulé tels que les investissements de sûreté sont exclus d'emblée avant même d'être rattachés à un centre de coût.

Evolution du ROCE du périmètre régulé (2025-2030) et décomposition par segments



*avec hausse des tarifs; sans contribution de l'extra-aéro

L'augmentation significative de la base d'actifs de la caisse aménagée, liée aux investissements du cœur d'aéroport, dégrade le ROCE en amont du CRE. La dynamique du résultat opérationnel et la maitrise des coûts permettront d'améliorer le ROCE du périmètre régulé et d'assurer l'objectif de convergence du ROCE périmètre régulé avec le CMPC.

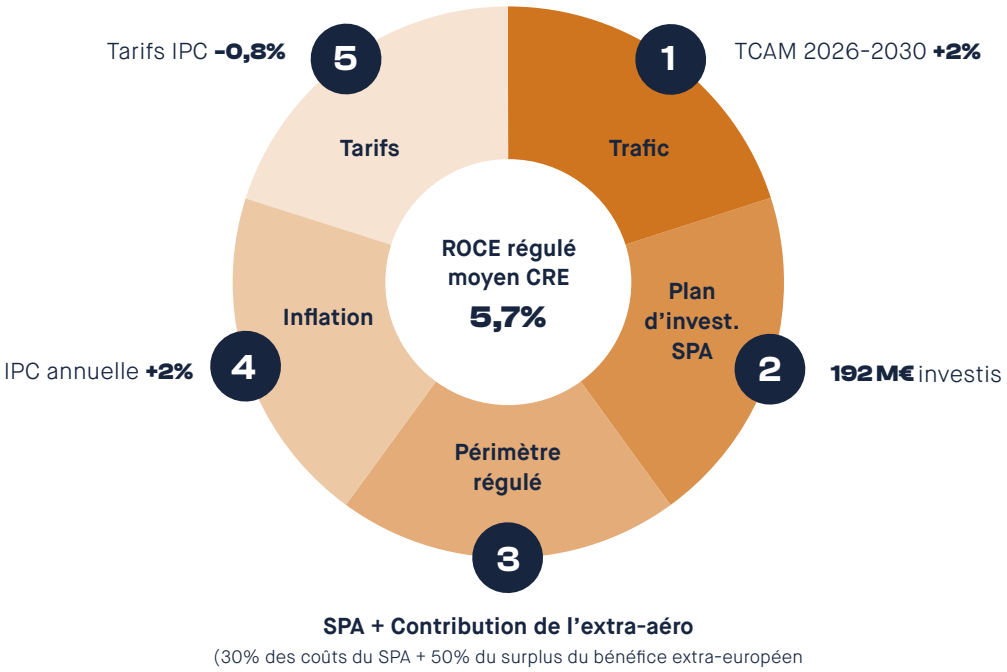
Le ROCE SPA s'améliore dès 2026, mais il reste loin du niveau atteint en 2023 qui est de -2,8%. Le ROCE extra-aéronautique oscille quant à lui entre 29% et 35% mais reste très éloigné des niveaux historiques puisqu'il était égal à 56% en 2022 (livraison des parcs à étage P4, P3 et P3B de 2024 à 2026)

ÉQUILIBRE GÉNÉRAL DU CONTRAT ET ANALYSE DE SENSIBILITÉ (% ROCE)

Synthèse de l'équilibre du contrat

La proposition d'AMP pour le CRE 2026-2030 repose sur l'équilibre suivant

Synthèse des paramètres dimensionnant le ROCE 2026-2030



Sensibilité globale du ROCE

L'analyse de la sensibilité du ROCE moyen 2026-2030 de la caisse aménagée (SPA + Extra-aéronautiques) régulé vis-à-vis des principaux paramètres du plan d'affaires est récapitulée dans le tableau ci-dessous.

Impact des différents paramètres de sensibilité sur le ROCE moyen (2026-2030) après réajustement tarifaire

Leviers de sensibilité	ROCE moyen sur le CRE
Scénario de trafic plafond (+7,5% en 2030)	+0,4%
Scénario de trafic plancher (-7,5% en 2030)	-0,4%
+0,5% ; -0,5% d'IPCH par an sur le CRE	+0,0% ; -0,0%
+0,5% ; -0,5% d'inflation additionnelle des tarifs par an sur le CRE	+0,2% ; -0,2%
+10% ; -10% de CAPEX par an sur le CRE	-0,1% ; +0,1%
+5% ; -5% d'OPEX par an sur le CRE	-0,3% ; +0,3%

7A
7E
1E
6E
1E
6B
6B
6A1
6A1
6A
5C
5E
6A
5C
6A
5B
5B
5A
5A
4B
4B
5B
31E
31E
31E
30E
30D
30D
30D
31C
30B
30A
30C
30B
30A
30C
24D
24D
25C
25
24B
25B
25A

07.

ANNEXES

BILAN DES ANNÉES PRÉCÉDENTES

Le principe de régulation applicable pour AMP sur la période 2020-2024 est celui de la caisse unique avec homologation annuelle des tarifs aéronautiques. L'objet de ce bilan est de retracer de manière succincte les 5 années qui précèdent la mise en place de notre contrat de régulation économique et de rappeler les principaux éléments du contexte nous ayant conduit à entreprendre cette démarche.

Dans un contexte de pandémie mondiale et de réduction drastique des possibilités de déplacement, AMP a enregistré en **2020** et **2021** des résultats négatifs et un trafic inférieur de plus de 50% au niveau d'avant crise. Pour faire face à ces difficultés, AMP a entrepris des actions fortes de restriction des dépenses.

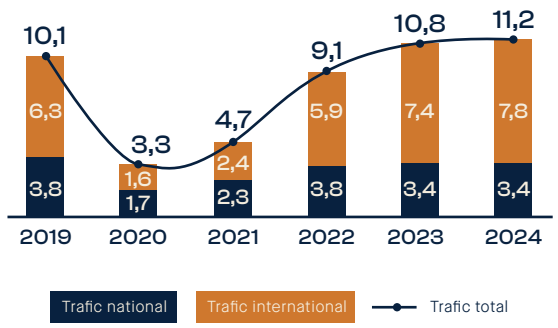
L'année **2022**, encore impactée par des fermetures de lignes aériennes au 1er trimestre, a marqué le début d'une reprise du trafic dès le printemps. L'adaptation de nos modes de fonctionnements, héritée de ces années de crises a joué son rôle en contenant les dépenses. Si ceci a permis de redresser la barre plus rapidement que prévu, la contrepartie a été d'observer certaines tensions en matière d'accueil des passagers et de performance opérationnelle des équipements. S'en ressent la note ASQ qui a diminué en 2022 après 4 années de hausse.

Si les années **2023** et **2024** sont des années plus solides en matière de trafic avec des niveaux supérieurs à 2019, il a fallu faire face à un afflux de projets qui ont été mis en sommeil lors de la pandémie et à la réactivation de projets capacitifs indispensables tels que les parcs à étages. La période 2020-2024 a vu le lancement des travaux du cœur d'aéroport, projet majeur de la plateforme qui porte les investissements annuels à des niveaux jamais atteints, dépassant la barre symbolique des 100 millions d'euros en 2022 et 2023. La poursuite de la mise à niveau de nos infrastructures et la volonté d'engager AMP dans la transition énergétique via un plan d'investissement ambitieux à horizon 2029 impliquent la nécessité de sécuriser la trajectoire tarifaire pour les 5 ans à venir. C'est la démarche dans laquelle s'inscrit AMP en se lançant dans un CRE.

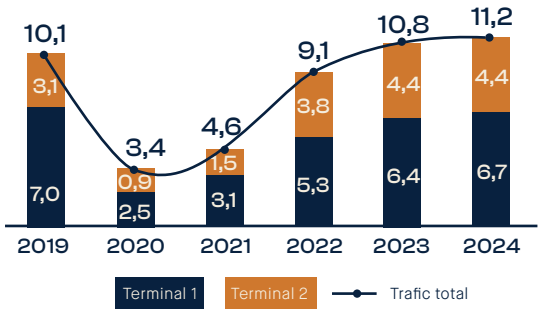
Evolutions (trafic aérien, de l'impact économique et social et de l'environnement local)

Bilan 2019-2024

TRAFIC AMP HISTORIQUE PAR FAISCEAU
(en millions de passagers)



TRAFIC AMP HISTORIQUE PAR TERMINAL
(en millions de passagers)

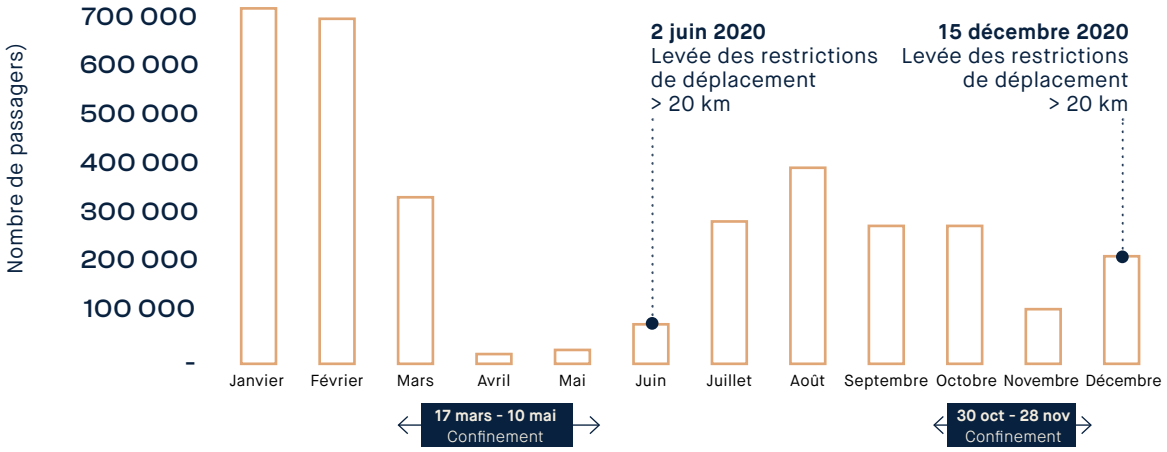


Le point de départ de cette rétrospective de trafic est l'année **2019** qui s'affiche comme une année record avec plus de 10 millions de passagers, en progression de près de 8% par rapport à 2018 portée par l'international et les provinces françaises. En 2019, le trafic international représentait 62% du trafic total.

L'année **2020** restera marquée par la crise pandémique de Covid-19 avec pour conséquence une baisse historique du trafic passagers de 66,9%.

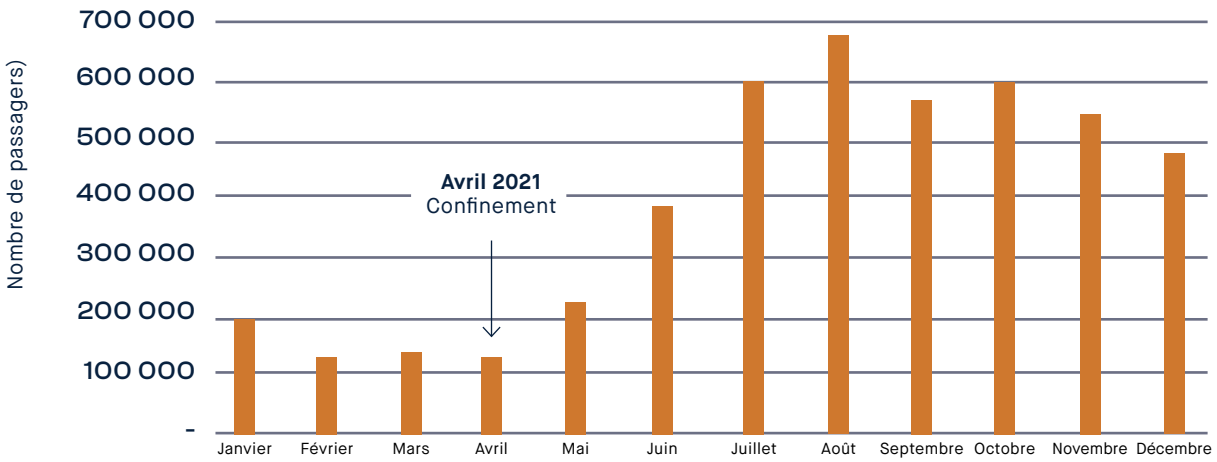
Après un trafic en croissance de 3,1% en janvier 2020 et encore à l'équilibre en février l'accélération de la propagation de la pandémie en Europe et dans le monde à compter du mois de mars a entrainé la suspension progressive de l'ensemble des lignes aériennes régulières.

Evolution mensuelle du trafic 2020



Toujours impacté par la pandémie entrainant des périodes de confinement et des restrictions de déplacement, et malgré campagnes massives de vaccination, le trafic de l'année **2021** est en retrait de -54,1 % par rapport à l'année 2019.

Evolution mensuelle du trafic 2021



Ce n'est qu'en **2022**, après un début d'année difficile dû à une recrudescence épidémique (variant Omicron) que la reprise s'amorce. L'embellie apparaît au printemps avec notamment l'arrivée d'un cinquième avion basé Ryanair au terminal 2.

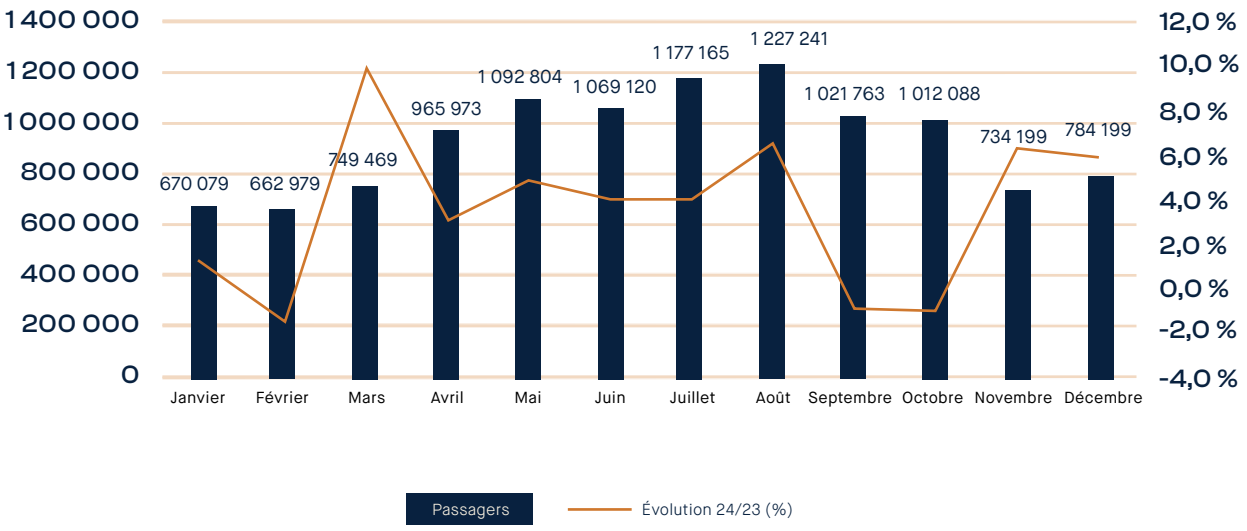
Fin 2022, l'aéroport Marseille Provence est l'aéroport affichant la meilleure dynamique de reprise de trafic parmi les principaux aéroports régionaux français. Le trafic international représentait 65% du trafic de l'AMP, contre 62% en 2019.

En 2023, AMP a accueilli 10 800 254 passagers, soit + 6,4 % par rapport à 2019 et +18,1% par rapport à 2022. Le trafic passagers atteint donc en 2023 un nouveau record, avec un nombre de mouvements commerciaux en léger recul par rapport à 2019 (-0.7%), ce qui s'explique d'une part par l'utilisation par les compagnies aériennes d'avions de plus grande capacité sièges, et d'autre part par une augmentation des coefficients de remplissage. Le trafic international représente alors près de 69% du trafic à l'AMP.

L'année 2024 est une année de consolidation du niveau de trafic. Celui-ci s'élève à 11 167 485 passagers, soit une progression de +3,4% par rapport à l'année 2023

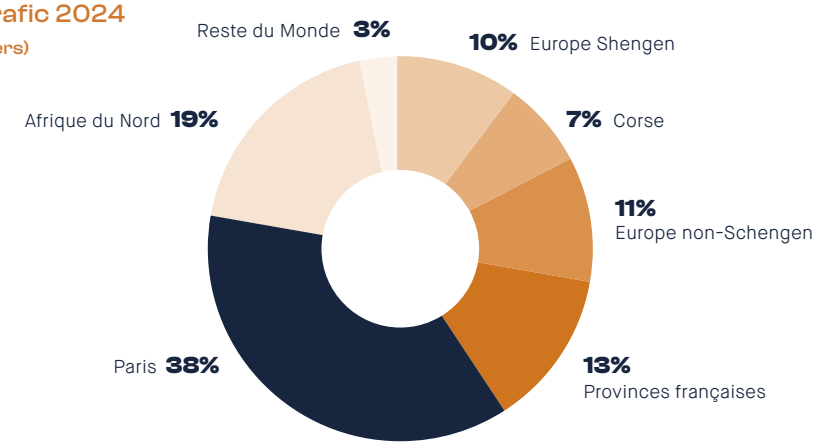
Tous les mois affichent une progression de trafic par rapport à 2023, hormis le mois de février (-1,5% en raison d'un positionnement défavorable des vacances scolaires par rapport à 2023) et les mois de septembre et octobre (baisses de trafic de respectivement -1,0% et -1,1%, qui s'expliquent principalement par la tenue à Marseille de plusieurs matchs de coupe de monde de rugby en 2023, dont certains avaient généré de forts volumes de passagers étrangers : spectateurs anglais, irlandais…). Comme en 2023, l'aéroport Marseille Provence a accueilli plus de 1 million de passagers durant 6 mois consécutifs, de mai à octobre. En août, pour la première fois dans son histoire, le trafic mensuel de l'aéroport a dépassé la barre des 1,2 million de passagers.

Trafic mensuel 2024



Répartition du trafic 2024

(en millions de passagers)



Programme d'investissement

Les investissements de la caisse aménagée AMP sur les années 2020-2024 représentent 300M€ sur un total de 350M€ (les 50.6M€ autres concernant les missions de sûreté).

Durant les années 2020 et 2021, la crise COVID a imposé à AMP une grande prudence sur les décisions d'investissements. Seul le projet de création du Cœur d'aéroport et les projets impératifs de pérennité ont été maintenus pour assurer l'exploitation des infrastructures et ne pas obérer la reprise de l'activité.

Les principaux projets ont été les suivants :

Le projet de création de places de stationnement autos, débuté en 2019, a été stoppé en mars 2020, faisant l'objet d'une dépréciation d'actifs puis a été relancé dès 2023. La création de près de 3477 places est prévue au total d'ici mai 2026.

Le projet de création du Cœur d'aéroport dont les études ont débuté en 2017 a connu les premiers travaux préparatoires en 2020, puis la réalisation de l'aérogare et du BHS (Bagage Handling System en sous-sol du Cœur) de 2021 à 2024.

Le BHS est en exploitation depuis l'été 2023 et l'ouverture au public du Cœur d'aéroport (extension du terminal 1) a eu lieu le 17 juin 2024.

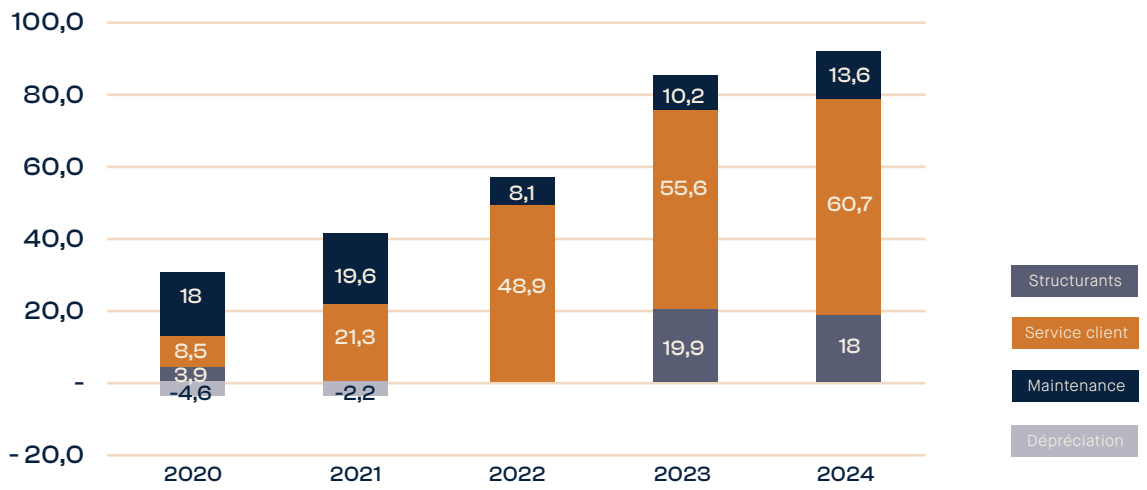
Les investissements de maintenance et de renouvellement ont représenté 23% des investissements entrant dans le périmètre de régulation sur la période 2020-2024. Ils ont notamment été maintenus pendant la période de la crise COVID. Ils ont eu pour vocation de traiter aussi bien la vétusté des aérogares et bâtiments que celle des pistes et aires de stationnement. Ils ont aussi été consacrés au maintien des systèmes et réseaux informatiques.

Programme investissements 2020-2024

en milliers d'euros

TYPOLOGIE PROJET	PROJETS D'INVESTISSEMENTS	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
PROJETS STRUCTURANTS	Parc à étages	2 608			19 245	16 968	38 821
	Autres investissements structurants	1 247	183	114	611	1 071	3 226
	Sous-total projets structurants	**3 855**	**183**	**114**	**19 856**	**18 039**	**42 047**
AMELIRATION SERVICE CLIENT	Cœur d'aéroport	6 545	20 141	47 405	50 337	47 607	172 035
	Installations terminales	1 353	955	814	2 835	7 452	13 409
	Autres investissements services clients	602	176	691	2 395	5 608	9 472
	Sous-total Amélioration service client	8 500	21 272	48 910	55 567	60 667	194 916
MAINTENANCE	Investissements pistes taxiways et aires avions	3 234	223	95	211	463	4 226
	Installations terminales				133	6	139
	Pérennité bâtiments, bâtiments techniques et adm.	11 135	16 365	3 145	797	3 287	34 729
	Réseaux techniques et informatiques	409	1 377	2 345	1 664	938	6 733
	Autres investissements de maintenance / pérennité	3 217	1 634	2 499	7 353	8 950	23 653
	Sous-total Maintenance	**17 995**	**19 598**	**8 085**	**10 158**	**13 644**	**69 480**
	Dépréciation d'actifs	-4 556	-2 239	-46			-6 841
TOTAL CAISSE AMENAGEE		**25 794**	**38 814**	**57 063**	**85 581**	**92 350**	**299 602**
	Investissements non régulés sûreté	4 179	570	15 047	24 320	6 454	50 569
TOTAL HORS CAISSE AMENAGEE		**4 179**	**570**	**15 047**	**24 320**	**6 454**	**50 569**
TOTAL AMP		**29 972**	**39 384**	**72 110**	**109 901**	**98 804**	**350 171**

Répartition des investissements 2020-2024 en millions d'euros



QUALITÉ DES SERVICES RENDUS ET PROGRAMME RSE

Programme de qualité de service

Depuis janvier 2015, AMP s'inscrit dans le programme Airport Service Quality (ASQ) mis en place par l'Airport Council International.

L'ASQ est le seul programme comparatif à l'échelle mondiale qui permette la mesure et l'analyse de la satisfaction des clients lors de leur passage à l'aéroport.

Référence du monde aéroportuaire, ce programme permet à AMP de se comparer à des aéroports de sa catégorie, sur le plan national et international et de mieux détecter les axes d'amélioration de sa qualité de service.

Evolution de la note ASQ AMP

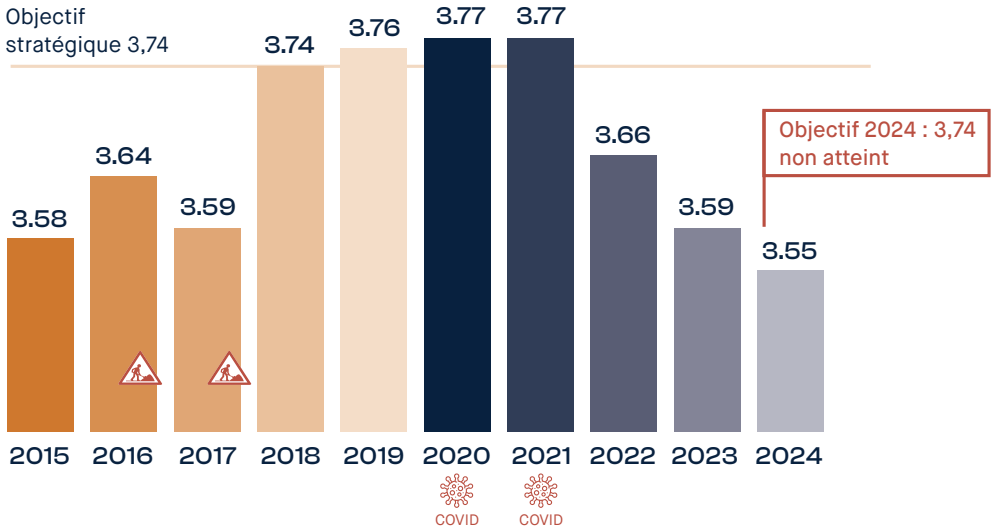
Avec 11 167 485 passagers, soit +3,4% vs 2023, l'année 2024 devient notre année de référence en termes de trafic passagers.

Le Terminal 2 a souffert de cette forte affluence surtout pendant l'été, il a pu accueillir jusqu'à plus de 19 000 passagers le samedi 3 août et pour la première fois, dépasser la barre des 500 000 passagers mensuels toujours sur le mois d'aout.

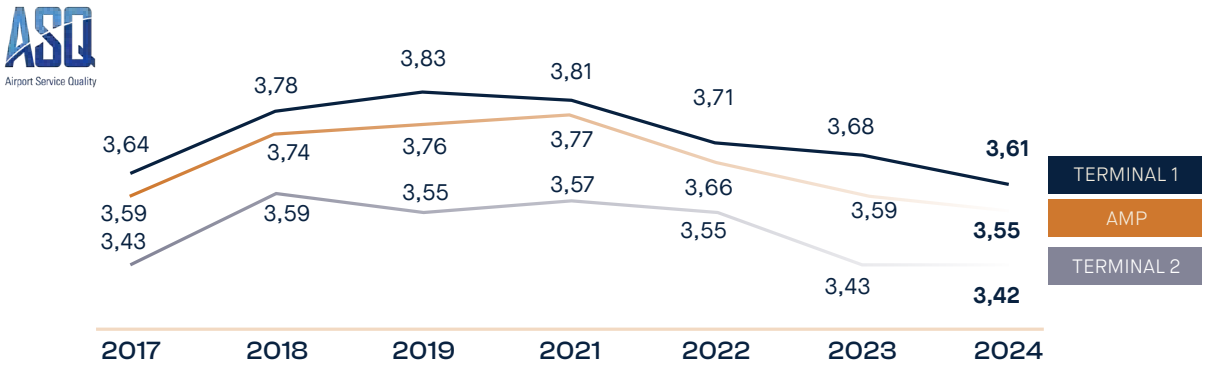
Le Terminal 1, quant à lui, a été très impacté par les travaux du Cœur au 1er semestre.

Notes ASQ trimestrielles 2024

Q1 2024 : 3.41/5
Q2 2024 : 3.42/5
Q3 2024 : 3.64/5
Q4 2024 : 3.72/5

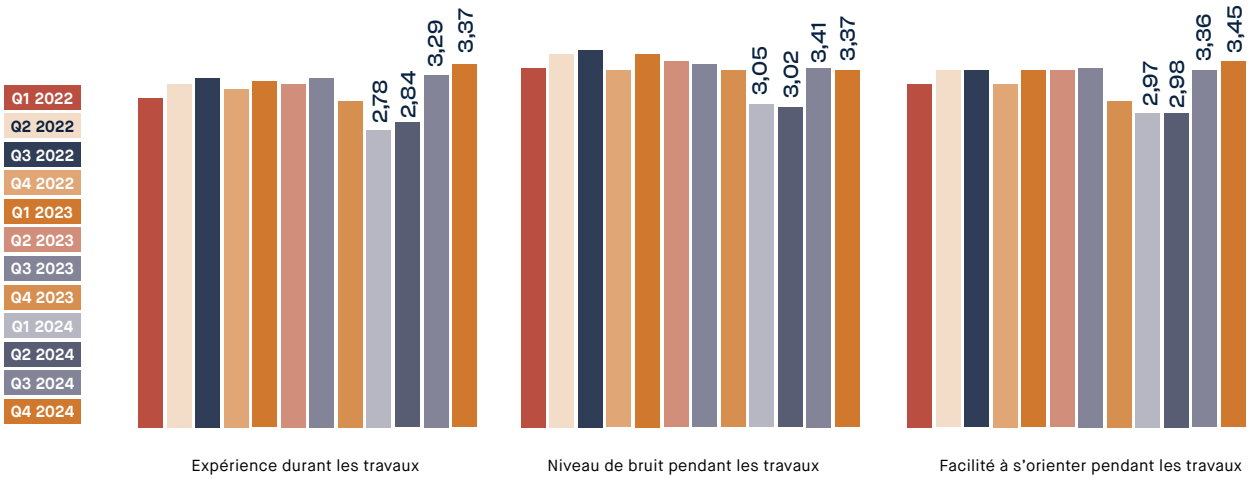


Evolution de la note ASQ AMP par terminal



Pour l'ASQ, **la note annuelle AMP de 3,55** est due à la baisse de la note du **TERMINAL 1 à 3,61** fortement impacté par les travaux.
Le **TERMINAL 2** est également en légère baisse dans une moindre mesure, impacté par le trafic soutenu dans le T2 notamment sur la période été.

Notes ASQ travaux 2022 à 2024



La période intense de travaux en lien avec ouverture du Cœur d'aéroport s'est achevée au premier semestre 2024. Une nette amélioration à compter du deuxième semestre 2024 avec des notes inédites sur ces critères allant de 3.37 à 3.45.

Le prisme RSE dans la stratégie d'AMP

Energie et décarbonation

Aéroport Marseille Provence est engagé dans une stratégie ambitieuse de réduction de son empreinte carbone : atteindre le NetZero sur les émissions dont il a la complète maîtrise, au plus tard en 2030. Cela correspond à un objectif de réduction de 90% de nos émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'année de référence 2013. Cet engagement est cadré par le dispositif « Airport Carbon Accreditation » dont AMP a atteint le niveau 4 « Transformation », le 10 octobre 2022, ce qui le positionne en pointe auprès des aéroports les vertueux en la matière en Europe (ADP, Swedavia etc…).

Pour atteindre son ambition de décarbonation, AMP a déjà beaucoup investi. On peut notamment citer la nouvelle centrale thermo-frigorifique, inaugurée en novembre 2021. La consommation de gaz et les émissions de CO2 afférentes ont ainsi été réduits de 55% en 2023 par rapport à 2019.

Pour soutenir l'électrification des usages (voitures électriques, apparaux électriques, 400 Hz), un important projet d'écosystème énergétique sera mis en place, articulé autour de la production d'énergie photovoltaïque (à partir de 2024, sur le parking à étages P3/P4) pour de l'autoconsommation, dans un premier temps.

La mise en place d'une centrale de géothermie est espérée à partir de 2028 et permettra à elle seule de réduire à presque néant les émissions liées au chauffage de l'aéroport. A l'horizon 2030, AMP pourrait ainsi atteindre sa cible de 600 tonnes d'émissions résiduelles. Pour mémoire, elles étaient de 5300 tonnes en 2013.

AMP s'est lancé dans un grand plan de sobriété, cadré par l'ISO50001 « Management de l'énergie ». Obtenue en 2021, cette norme a fait l'objet de renouvellements de certification successifs. Le plan de sobriété énergétique mis en œuvre à la suite des annonces gouvernementales a permis des économies de 770 MWh pour la chaleur et de 517 MWh pour la climatisation en 2023 par rapport à 2022.

La décarbonation de l'énergie et la frugalité constituent les priorités d'AMP et adressent tout à la fois les enjeux de transition et de crise énergétique.

Accessibilité et mobilité durable

De 8% en 2007, la part modale des transports en commun atteint désormais 19% (en cumul annuel en 2023). Pour soutenir ce report modal rapide, une liaison par câble a été décidée par la Métropole. Avec une mise en service prévue en fin d'année 2027, cette liaison permettra de relier la gare Vitrolles-Aéroport Marseille Provence au Terminal 1 avec une desserte intermédiaire au niveau de l'actuelle base arrière des loueurs, pour les besoins d'Airbus notamment. Ce projet permettra de réduire la perception de la rupture de charge auprès des clients de l'aéroport grâce à une arrivée directement sur le quai de la gare, et aux 73 trains quotidiens de pleinement jouer leur rôle d'amplificateur de zone de chalandise vers Arles, Avignon, Orange, Montélimar, Valence, Nîmes, Montpellier, Béziers et Narbonne. Les études de conception-réalisation vont démarrer d'ici la fin d'année 2024.

Un comparateur de mobilité, qui à travers de l'innovation, permettra d'accélérer le report modal de la voiture individuelle vers des mobilités partagées (bus, train, covoiturage) est toujours en projet pour la fin d'année 2024.

Qualité de vie des populations riveraines

Un aéroport constitue une source de nuisance pour les populations riveraines. Cette nuisance s'exprime à travers la gêne sonore et l'émissions de polluants atmosphériques.

Le ressenti étant propre à chaque individu, Aéroport Marseille Provence a déployé AEROVISION permettant aux populations riveraines d'objectiver la gêne sonore en offrant la possibilité de visualiser avec une très grande précision la circulation aérienne et de la corréler avec ses stations de mesure de bruit.

En complément à cet outil, AMP a financé une étude d'Approche à Vue Main Gauche pour les approches en pistes 31 (face au Nord). Elle a été conçue avec l'appui des chefs pilotes des principales compagnies aériennes présentes à Marseille et fait l'objet de tests en simulateurs. En service depuis janvier 2023, elle gagne progressivement en notoriété auprès des équipages. Les mesures de bruit réalisées permettent d'attester d'une réduction de -5 à -10 dB pour les habitants des quartiers des Hauts de l'Estaque (16ème arrondissement de Marseille), comparativement aux approches règlementées ILS et RNP-Z. Son codage en RNP+VPT par le SNA est prévu pour 2024 ce qui devrait en faire la procédure majoritaire pour les atterrissages en 31.

A ces actions s'ajoute également la mobilisation de l'aéroport auprès du SNA SSE pour veiller à trouver toujours des solutions permettant de contenir les nuisances sonores.

Enfin, l'aéroport Marseille Provence participe à l'élaboration de l'Etude d'Impact selon l'Approche Equilibrée (EIAE) lancée par le préfet de région en 2023. Celle-ci vise à proposer des restrictions sur les vols la nuit, entre 22h et 06h. Elle est pilotée techniquement par la DSAC-SE, avec l'appui du bureau d'étude To70.

Cette étude associe toutes les parties prenantes (élus, acteurs économiques et aériens, riverains) afin de considérer les attentes de chacun et d'aboutir à des propositions de restrictions les plus équilibrées, basées sur une expertise technique et une analyse des impacts sanitaires et socioéconomiques. Celle-ci devrait aboutir d'ici la fin d'année 2025.

Biodiversité et promotion des espaces naturels

L'aéroport est également en première ligne concernant le respect de la biodiversité. En tant qu'opérateur foncier majeur au sein de son territoire d'appartenance, Aéroport Marseille Provence a la chance d'accueillir des espèces exceptionnelles et prend l'engagement de protéger ce patrimoine naturel tout en le mettant en valeur auprès des populations locales. Un recensement faunistique a été réalisé lors des 4 dernières saisons. Cet inventaire des habitats constitue une donnée précieuse. Il permet tout à la fois de mieux comprendre notre patrimoine biodiversité mais également d'en intégrer les contraintes dans notre schéma de composition générale.

En outre, AMP est résolument engagé dans une politique Zéro-Phyto pour le désherbage des sols côté ville et côté piste.

Tarif des redevances

Au cours de la période 2020-2024, AMP a fait évoluer sensiblement la structure des tarifs et les tarifs des redevances aéronautiques soumis à homologation annuelle. L'évolution des différentes redevances est présentée dans le tableau ci-dessous.

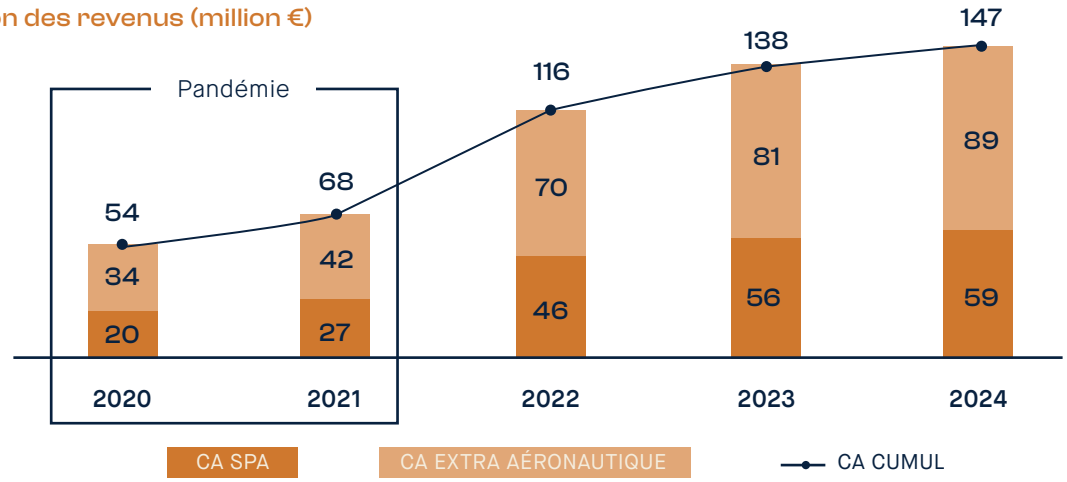
Evolution des tarifs des redevances SPA sur la période 2020-2024

Redevances SPA	Détail de la redevance	2020	2021	2022	2023	2024	TCAM 2020-2024
Redevance d'atterrissage	Atterrissage	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
	Forfait (atterrissage + balisage + stationnement) - de 2 à 6 tonnes	0,0%	3,4%	2,2%	11,7%	0,0%	4,2%
Redevance de balisage	Balisage	0,0%	5,5%	2,0%	15,0%	0,0%	5,5%
Redevance de stationnement	Moins de 6 tonnes	0,0%	2,3%	3,7%	15,0%	0,0%	5,1%
	Plus de 6 tonnes - Aire trafic	0,0%	2,0%	4,0%	Entrée en vigueur d'une nouvelle grille tarifaire		
	Plus de 6 tonnes - Aire garage	0,0%	2,9%	2,9%			
	Plus de 6 tonnes - Aire restreint	0,0%	2,9%	2,9%			
	Plus de 6 tonnes - Aire au contact (6h-22h)					0,0%	
	Plus de 6 tonnes - Aire au large (6h-22h)					0,0%	
	Plus de 6 tonnes - Aire restreint (6h-22h)					0,0%	
	Plus de 6 tonnes - Aire au contact (22h-6h)					0,0%	
	Plus de 6 tonnes - Aire au large (22h-6h)					0,0%	
	Plus de 6 tonnes - Aire restreint (22h-6h)					0,0%	
Redevances passagers	**Passagers Terminal 1 - Schengen**	**0,0%**	**3,6%**	**1,3%**	**3,9%**	**0,0%**	**2,2%**
	Passagers Terminal 1 - Non Schengen	**0,0%**	**3,7%**	**1,3%**	**4,0%**	**0,0%**	**2,2%**
	Passagers Terminal 2 - Schengen	**0,0%**	**1,5%**	**0,7%**	**8,6%**	**0,0%**	**2,6%**
	Passagers Terminal 2 - Non Schengen	**0,0%**	**6,9%**	**9,9%**	**11,7%**	**0,0%**	**7,0%**
Redevance PHMR	**PHMR avec taux de notification préalable >=65%**	**0,0%**	**30,2%**	**1,4%**	**-12,9%**	**0,0%**	**3,6%**
	PHMR avec taux de notification préalable >=65%	**0,0%**	**29,3%**	**1,3%**	**-11,8%**	**0,0%**	**3,7%**
Utilisation des passerelles	Utilisation passerelle par 1/4 heure indivisible	0,0%	4,0%	5,0%	0,0%	0,0%	2,2%
Distribution du 400 Hertz	Usage fréquent (> 25 prises par quinzaine)	0,0%	0,0%	2,0%	11,6%	0,0%	3,3%
	Usage occasionnel	0,0%	0,0%	2,0%	11,7%	0,0%	3,3%
Redevance de carburant (par m3)	Carburants moteurs à pistons	0,0%	0,0%	2,0%	5,1%	0,0%	1,7%
	Carburant réacteurs	0,0%	0,0%	2,0%	4,9%	0,0%	1,7%
	Carburants vols d'entraînements	0,0%	0,0%	2,2%	5,3%	0,0%	1,8%

Panorama économique et financier Périmètre SPA et extra aéronautique

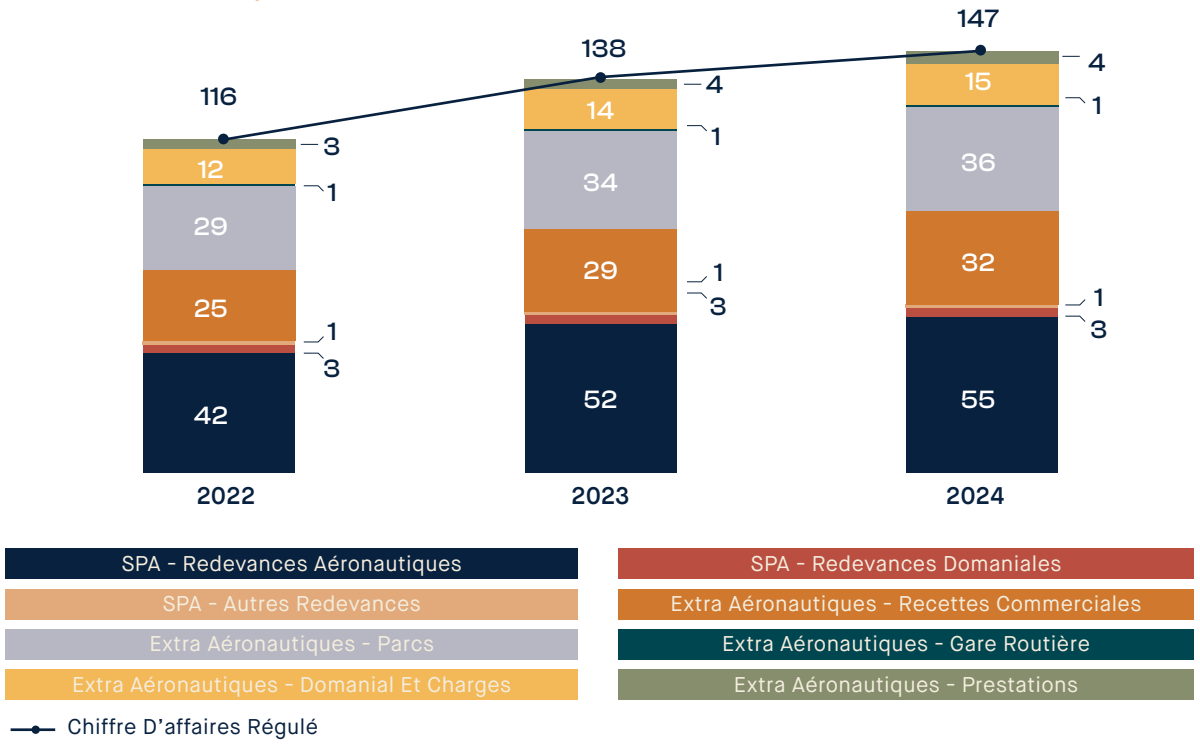
Revenus du périmètre SPA et EXTRA AERONAUTIQUE

Évolution des revenus (million €)



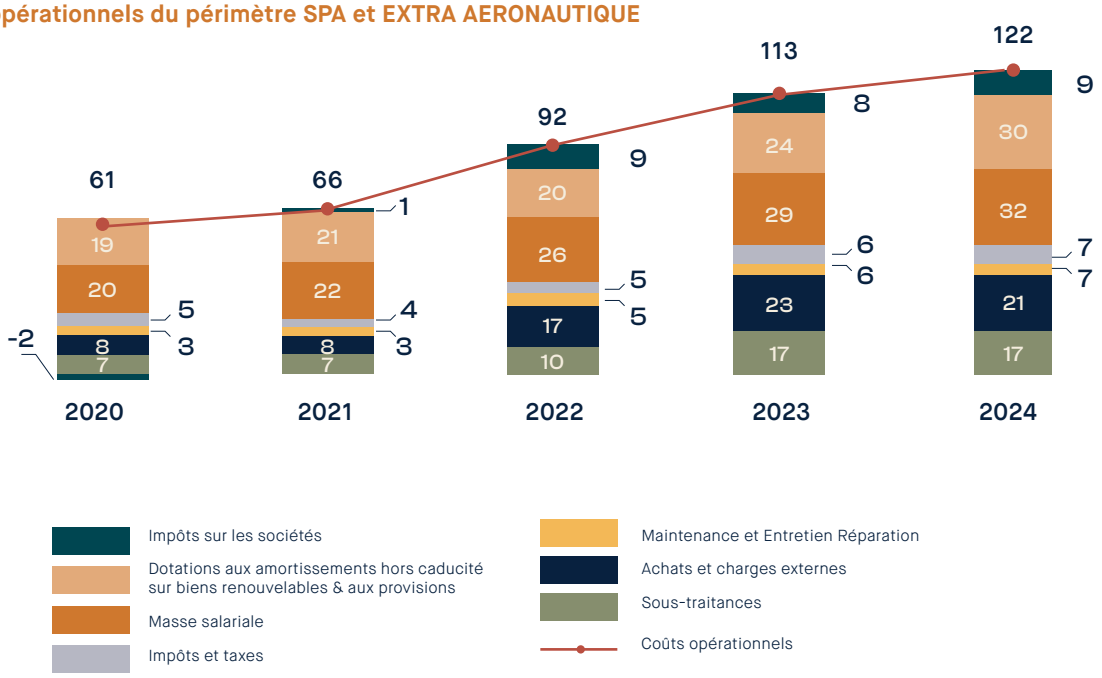
Sur la période 2022-2024, les revenus aéronautiques (+13,2%) ET extra-aéronautiques (+12,5%) ont évolué dans des proportions semblables quand le trafic a connu une hausse de 10,5%. Les revenus sont détaillés ci-dessous par activités du périmètre régulé.

Évolution des revenus par activités (million €)



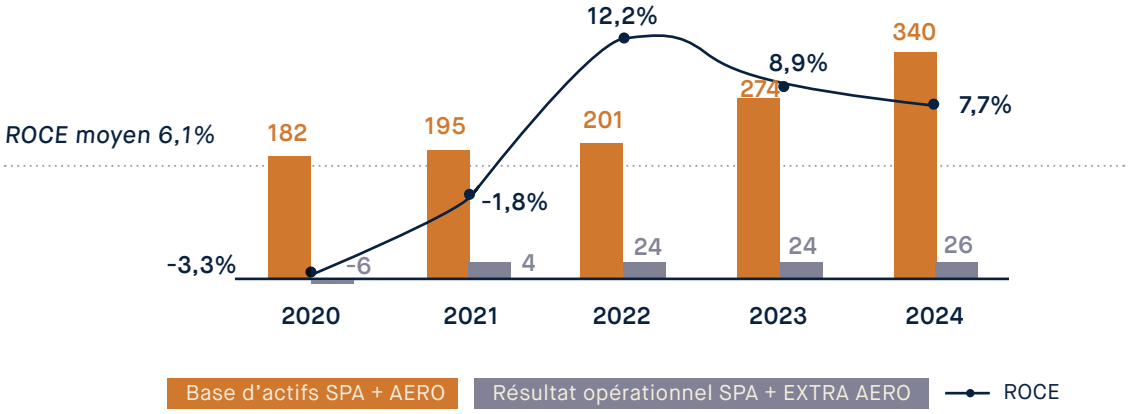
Les redevances commerciales ont été boostées comparativement au trafic par une reprise plus forte des faisceaux internationaux alors que les parcs autos ont connu une croissance sensiblement plus faible du fait d'une saturation des installations consécutivement à la reprise rapide du trafic. Par ailleurs, les commerces bénéficient en 2024 d'une demi-année d'ouverture du cœur d'aéroport et son parcours passagers mutualisé qui s'est accompagné d'une renégociation des contrats boutiques et restauration.

Coûts opérationnels du périmètre SPA et EXTRA AERONAUTIQUE



Le niveau des coûts opérationnels a été contenu sur la période considérée malgré une explosion des coûts de l'énergie. En 2023, en euros constants, le niveau de coûts demeure inférieur au niveau de 2019, malgré un trafic supérieur ce qui illustre une évolution des coûts maîtrisée.

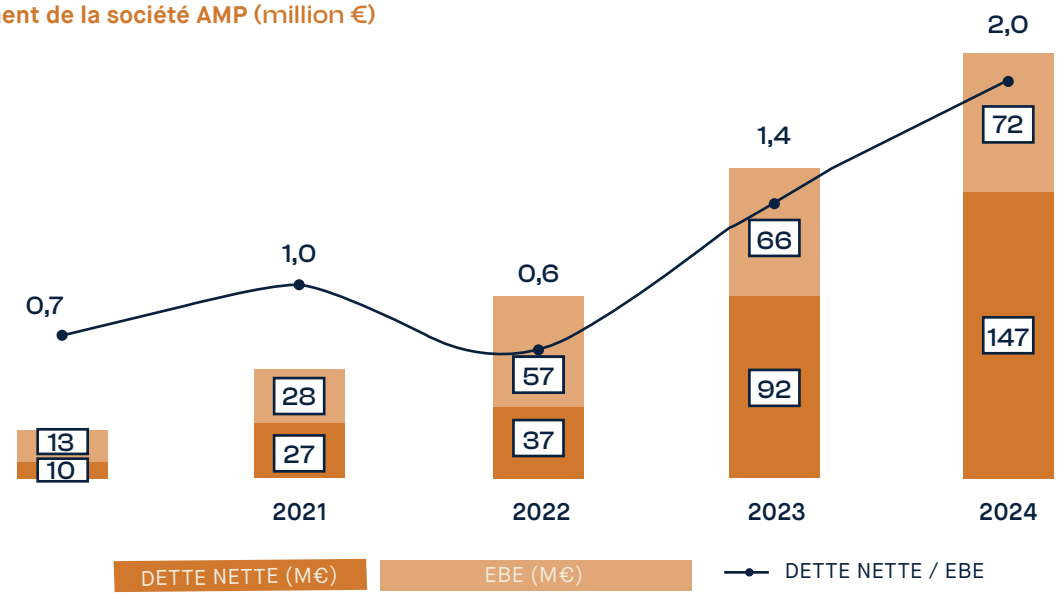
Rentabilité du périmètre SPA et EXTRA AERONAUTIQUE (million €)



Le redressement du ROCE à un niveau historique en 2022 s'explique par la combinaison d'une reprise du trafic plus rapide qu'anticipé et des coûts opérationnels encore largement maîtrisés. Les années 2023 et 2024 sont des années de transition avec un retour progressif au niveau de rentabilité plus classique avec la hausse de la base d'actifs consécutive aux travaux du cœur d'aéroport et des parcs à étages.

Il est à noter que le ROCE moyen AMP SA (incluant la T2S) sur la période 2020-2024 est de 5,9%

Financement de la société AMP (million €)



Afin de financer ses investissements sur la période 2020-2024, AMP a eu recours de manière accrue à des emprunts bancaires, portant la dette à des niveaux historiques et à des ratios d'endettement record.

DÉFINITIONS DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

INDICATEURS N°1 & N°2

Satisfaction globale des passagers au départ du T1 (SGD-1) et du T2 (SGD-T2)

1/ Objectif : améliorer la satisfaction globale des passagers au départ de l'aéroport sur les terminaux 1 et 2

2/ Calcul :

SGD = SGDn où SGDn = évaluation de l'indicateur pour l'année n (2026-2030), où SGD est la moyenne arithmétique des notes obtenues entre 1 (mauvais) et 5 (Excellent) sur la période n (arrondie au centième près), allant du 01 janvier n-1 au 31 décembre n-1 (les « sans opinion » sont exclus de ce calcul)

INDICATEURS N°3 ET N°4

Satisfaction des passagers sur le confort des salles d'embarquement (SCE-1/SCE-2)

1/ Objectif : améliorer le confort des salles d'embarquement du point de vue des passagers au départ de l'aéroport sur les terminaux 1 et 2

2/ Calcul :

SCE = SCEn où SCEn = évaluation de l'indicateur SCE pour l'année n (2026-2030), où SCE est la moyenne arithmétique des notes obtenues entre 1 (mauvais) et 5 (Excellent) sur la période n (arrondie au centième près), allant du 01 janvier n-1 au 31 décembre n-1 (Les « sans opinion » sont exclus de ce calcul).

INDICATEUR N°5

Satisfaction des passagers sur la facilité à s'orienter dans l'aéroport (SFO)

1/ Objectif : améliorer les temps de transit des passagers dans l'aéroport

2/ Périmètre d'application et calcul :

SFO = SFOn où SFOn = évaluation de l'indicateur SFO pour l'année n (2026-2030), où SCE est la moyenne arithmétique des notes obtenues entre 1 (mauvais) et 5 (Excellent) sur la période n (arrondie au centième près), allant du 01 janvier n-1 au 31 décembre n-1 (Les « sans opinion » sont exclus de ce calcul).

INDICATEUR N°6

Disponibilité des passerelles télescopiques (DPT)

1/ Objectif : améliorer le taux de disponibilité des passerelles du terminal 1 pour les compagnies aériennes

2/ Calcul :

$$DPT = \frac{\sum_{i=1}^{PD} NPDi}{\sum_{i=1}^{PT} TPi}$$

où PD : période (en pourcentage de l'année) où la passerelle i est disponible

où NPDi: nombre de passerelles i disponibles

Où PT : période totale (en pourcentage de l'année) où les passerelles sont théoriquement disponibles (heures d'ouverture de l'aéroport)

Où TPi : nombre total de passerelles prises en compte par cet indicateur

La valeur de DPT utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 01 janvier n-1 au 31 décembre n-1

Sont exclus :

- Les temps relatifs aux opérations de maintenance préventive (passerelles et PCA)
- Les arrêts causés par des dégradations volontaires, mauvaises utilisations ou un sinistre
- Les arrêts programmés liés à des opérations de rénovation ou amélioration

INDICATEUR N°7

Disponibilité des postes 400 Hertz (DP400)

1/ Objectif : améliorer le taux de disponibilité des postes 400 Hertz (Terminal 1 et Terminal 2)

2/ Calcul :

$$DP400 = \frac{\sum_{i=1}^{PD} NPDi}{\sum_{i=1}^{PT} TPi}$$

où PD : période (en pourcentage de l'année) où le poste i est disponible

où NPDi: nombre de postes i disponibles

Où PT : période totale (en pourcentage de l'année) où les postes sont théoriquement disponibles (heures d'ouverture de l'aéroport)

Où TPi : nombre total de postes pris en compte par cet indicateur

La valeur de DP400 utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 01 janvier n au 31 décembre n-1

Sont exclus :

- Les temps relatifs aux opérations de maintenance préventive (convertisseurs et trappes)
- Les arrêts causés par des dégradations volontaires, mauvaises utilisations ou un sinistre
- Les arrêts programmés liés à des opérations de rénovation ou amélioration
- Les arrêts d'un équipement disposant d'une redondance (poste double ou trappe adjacente)

INDICATEUR N°8

Taux d'avions au contact (TAC)

1/ Objectif : maintenir un taux d'avions au contact malgré la période intense de travaux (Terminal 1 et Terminal 2)

2/ Calcul :

TAC = MPC(n)/TPM(n)

où MPC(n) : mouvements passagers traités au contact pour l'année n. Dans le cas d'une touchée mixte (arrivée au contact, départ au large ou inversement), il est décompté 1 MPC sur les 2 mouvements

où TPM(n) : total des mouvements passagers pour l'année n

INDICATEUR N°9

Taux de retard à 15 minutes des vols au départ (imputable au gestionnaire) (TRVD)

1/ Objectif : Réduire les retards au départ des vols dont les causes sont imputables au gestionnaire sur le Terminal 1 et le Terminal 2

2/ Calcul :

TRVD = (NR(n)/NV(n))*100

où NR(n) : nombre de retards au départ pour l'année n

où NV(n) : nombre de vols pour l'année n

INDICATEUR N°10

Disponibilité du système d'information voyageurs (DSIV)

1/ Objectif : Tendre vers une disponibilité quasi-permanente du service Vista et réduire les cas d'indisponibilité

2/ Calcul :

DSIV = TDSV/TT

où TDSV : temps de disponibilité des serveurs VISTA

où TT : temps total de fonctionnement des serveurs hébergés dans les data centers AMP

INDICATEUR N°11

Disponibilité du système d'enregistrement et d'embarquement (DSIEE)

1/ Objectif : Tendre vers une disponibilité quasi-permanente du service Crews et réduire les cas d'indisponibilité

2/ Calcul :

DSCV = TDSC/TT

où TDSC : temps de disponibilité des serveurs CREWS

où TT : temps total de fonctionnement des serveurs hébergés dans les data centers AMP

INDICATEUR N°12

Pourcentage d'autoconsommation d'électricité (périmètre gestionnaire)

1/ Objectif : Suivre une trajectoire d'augmentation de l'autoconsommation d'électricité produite par le gestionnaire (panneaux photovoltaïques parkings)

2/ Calcul :

PAE = TEP/TEU

où TEP : total de l'électricité produite via PV (en GWh) réinjectée dans le réseau AMP par an

Où TEU : total de l'électricité consommée par AMP par an

PROPOSITION TARIFAIRE

Impact des modulations tarifaires

en M€	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total 2026-2030
Modulation création de nouvelles lignes	0,8	1,1	0,8	0,6	0,3	0,1	2,8
Modulation aménagement des horaires	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	4,6
Modulation développement de trafic	0,1	0,5	0,5	0,7	0,7	0,5	2,9
	1,8	2,5	2,2	2,2	1,8	1,5	10,3
Taux de remise sur redevances SPA	*3,2%*	*4,2%*	*3,7%*	*3,4%*	*2,8%*	*2,3%*	*3,2%*

Evolution des tarifs de la redevance pour assistance aux personnes à mobilité réduite

Proposition tarifaire 2026 : Hausse des tarifs de la redevance PMR de + 15%

	2025	2026
CA (M€)	3,6	4,2
Coûts (M€)	4,6	4,9
Tarif		
Taux de notification >=65%	0,61	0,70
Taux de notification <65%	0,67	0,77
Evolution tarif		15,00%
Taux de couverture	77%	85%

Prévision d'évolution des tarifs sur la période 2026-2030

Période tarifaire	2026	2027	2028	2029	2030
Evolution tarif PMR (*)	15,00%	15,00%	10,00%	4,00%	4,00%

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

Evolution des tarifs des redevances SPA

Plafond d'évolution = IPCH – 0,80 % avec évolution IPCH entre décembre 2023 et décembre 2024 = 1,8%

Cela représente un CA total de 531 k€

Afin de faire converger les taux de couverture par redevance, AMP propose une évolution des tarifs différenciés :

Redevances	% hausse
Atterrissage	0,0%
Balisage	2,0%
Stationnement	3,0%
Passerelle	6,0%
400 Hertz	-4,0%
PCA	0,0%
Passager T1	1,0%
Passager T2	1,0%
Carburants	0,0%
Total hors PHMR	*1,0%*

Grille tarifaire 2026

REDEVANCE D'ATTERRISSAGE

0-2 tonnes	
Atterrissage	16,27 €
Forfait atterrissage + balisage + stationnement	83,93 €
Frais de recouvrement (Pour facture différée, due au non-respect du paiement avant décollage)	15,24 €
2 à 6 tonnes	
Atterrissage	16,27 €
Forfait atterrissage + balisage + stationnement	83 ,93 €
Frais de recouvrement (Pour facture différée, due au non-respect du paiement avant décollage)	15,24 €
Plus de 6 tonnes	
6 à 13 tonnes	16,27 €
14 à 25 tonnes	16,27 + 1,513 x (T-13) €
26 à 75 tonnes	34,43 + 3,027 x (T-25) €
Plus de 75 tonnes	185,78 + 4,539 x (T-75) €

En application de l'arrêté du 08 septembre 2021, le taux de redevance d'atterrissage est soumis à un coefficient de modulation variant avec le type de chaque appareil et la plage horaire.

Les coefficients de modulation applicables en fonction du groupe acoustique de l'appareil et de la plage horaire sont décrits ci-dessous :

	COEFFICIENT		
	Jour (de 6h à 18h)	Soir (de 18h à 22h)	Nuit (de 22h à 6h)
Groupe 1	1,940	2,130	2,910
Groupe 2	1,200	1,500	1,800
Groupe 3	1,000	1,250	1,500
Groupe 4	0,850	1,063	1,275
Groupe 5	0,700	0,875	1,050
Groupe 6	0,685	0,856	1,027

REDEVANCE DE BALISAGE

Cette redevance est due par tout aéronef qui effectue un envol ou atterrissage sur l'aéroport lorsque le balisage a été allumé de nuit ou par mauvaise visibilité de jour, soit à la demande du commandant de l'aéronef soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage. Le tarif est identique quel que soit le régime du vol.

Trafic National, Européen et International par mouvement	71,58€

REDEVANCE DE STATIONNEMENT

Cette redevance est due pour tout aéronef stationnant sur les aires, elle est calculée par tonne et par heure. La masse à considérer est la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil. Toute heure commencée est due. Application d'une franchise de 45 minutes sur les aires au contact et d'une heure sur les aires au large. Aucun délai de franchise n'est prévu pour les aires de stationnement à usage restreint.

Les aires de stationnement situées dans la zone ouest (zone des hangars Fourès et Boussiron), ainsi que celles dénommées aires Z1–Z2, sont classées comme des aires à usage restreint.

Stationnement (+6T)	Jours (06 h/ 22h)	Nuit (06 h/ 22h)
Aire au contact	0,62 €	0,42 €
Aire au large	0,54 €	0,37 €
Aire à usage restreint	0,37 €	0,37 €

Stationnement (-6T)	
Stationnement (par jour)	31,84 €
Forfait jour suivant	31,84 €

Correspond à 40% de la redevance de stationnement applicable à un appareil de 6 tonnes stationnant 16 heures sur une aire au contact de jour et 8 heures sur une aire au contact de nuit.

REDEVANCE PASSAGERS

La redevance est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers, et ce pour tous passagers au départ, à l'exception de ceux embarquant à bord d'un appareil d'une masse maximale au décollage inférieure à 6 tonnes non exploités à des fins commerciales.

Tarif par passager départ

Terminal 1		Terminal 2	
Schengen (*)	Non Schengen (**)	Schengen	Non Schengen
6,68 €	11,54 €	2,95 €	4,25 €

(*) Y compris Islande, Norvège et Suisse

(**) Y compris DROM

REDEVANCE POUR PERSONNES HANDICAPÉES OU À MOBILITÉ RÉDUITE (PHMR)

Cette redevance est due pour assistance aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite :

Tarif par passager départ

Compagnies dont le taux de notification préalable est >= à 65%	0,70 €
Compagnies dont le taux de notification préalable est <= à 65%	0,77 €

Période de référence du taux : 1er octobre N-2 au 30 septembre N-1 pour un trafic applicable au 1er avril N

UTILISATION DE PASSERELLES

L'utilisation est facturée par passerelle et par ¼ heure indivisible. Application d'une franchise d'¼ d'heure à chaque utilisation, d'une heure sur la dernière utilisation par jour des avions basés, plafond de facturation de 6 ¼ heure maximum.

Utilisation passerelle par ¼ heure indivisible	12,00 €

DISTRIBUTION DU 400 HERTZ

Usage fréquent (>25 prises par quinzaine)	23,04 €
Usage occasionnel	34,56 €

REDEVANCE DE CARBURANT

(Par m3)	
Carburants moteurs à pistons	4,33 €
Carburants réacteurs	3,19 €
Carburants vols d'entrainements	2,00 €

REDEVANCE PCA (PRE-CONDITIONNEMENT D'AIR)

Utilisation de la PCA / mouvement	50,00 €

aéroport
marseille
provence

www.marseille.aeroport.fr