

**Dossier Public de Consultation  
pour le Contrat de Régulation Économique  
2027-2034 d'Aéroports de Lyon**

---



**Dossier Public de Consultation**  
**pour le Contrat de Régulation Économique 2027-2034 d'Aéroports de Lyon**

---

|                                                                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Introduction Générale .....                                                                                        | 4  |
| Partie 1 – Présentation générale d'Aéroports de Lyon et positionnement stratégique .....                           | 11 |
| 1.1. Un actionnariat complémentaire et engagé .....                                                                | 11 |
| 1.2. Une infrastructure stratégique au service de la connectivité et du territoire .....                           | 11 |
| 1.3. Un environnement concurrentiel intense et structurellement asymétrique .....                                  | 13 |
| 1.4. L'excellence opérationnelle et la qualité de service clients : fondements du modèle d'Aéroports de Lyon ..... | 14 |
| 1.5. Une politique RSE ambitieuse, au cœur de la stratégie d'Aéroports de Lyon .....                               | 14 |
| Partie 2 – Projet industriel 2027-2034 d'Aéroports de Lyon .....                                                   | 17 |
| 2.1. Des défis structurels spécifiques imposant une transformation profonde .....                                  | 17 |
| 2.2. Une vision stratégique au service du territoire .....                                                         | 18 |
| 2.3. Un projet industriel cohérent et indivisible nécessitant un CRE de 7 ans .....                                | 20 |
| Partie 3 – Trafic et capacités .....                                                                               | 24 |
| 3.1. Perspectives d'évolution du trafic aérien .....                                                               | 24 |
| 3.2. Evolution des capacités des plateformes .....                                                                 | 31 |
| Partie 4 – Programme d'investissement 2027-2034 d'Aéroports de Lyon .....                                          | 36 |
| 4.1. Les principes directeurs du programme d'investissements 2027-2034 .....                                       | 36 |
| 4.2. Les Grands projets .....                                                                                      | 42 |
| 4.3. Les investissements au service de nos clients .....                                                           | 56 |
| 4.4. Les investissements de décarbonation et de résilience climatique .....                                        | 58 |
| 4.5. Les investissements de maintenance et de maintien patrimonial .....                                           | 60 |
| Partie 5 – Qualité de service .....                                                                                | 64 |
| 5.1. Stratégie de qualité de service d'Aéroports de Lyon (ADL) .....                                               | 64 |
| 5.2. Dispositifs existants de pilotage de la QDS .....                                                             | 65 |
| 5.3. Principes de construction du dispositif QDS du CRE .....                                                      | 66 |
| 5.4. Structure du référentiel QDS .....                                                                            | 67 |
| 5.5. Définition des objectifs de performance .....                                                                 | 68 |
| 5.6. Gouvernance et mécanisme de revue des objectifs .....                                                         | 69 |
| Partie 6 – Proposition tarifaire .....                                                                             | 70 |
| 6.1. Redevances soumises au plafond d'évolution des tarifs .....                                                   | 70 |
| 6.2. Définition des périodes tarifaires .....                                                                      | 72 |

|                                                                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 6.3. Trajectoire tarifaire proposée .....                                                                       | 73  |
| 6.4. Evolution de la structure tarifaire .....                                                                  | 73  |
| PARTIE 7 – MECANISMES D’AJUSTEMENT DU PLAFOND D’EVOLUTION TARIFAIRE .....                                       | 89  |
| 7.1. Compte d’ajustement des tarifs .....                                                                       | 89  |
| 7.2. Ajustement lié au trafic « TRAF » .....                                                                    | 90  |
| 7.3. Ajustement lié à la qualité de service « QDS » .....                                                       | 91  |
| 7.4. Ajustement lié aux investissements « INV » .....                                                           | 92  |
| 7.5. Ajustement lié aux profits extra-aéronautiques « PROF » .....                                              | 94  |
| 7.6. Ajustement lié à l’évolution d’une imposition de toute nature « ITN » .....                                | 95  |
| Partie 8 – Régulation économique .....                                                                          | 97  |
| 8.1. Cadre général de la régulation économique applicable à Aéroports de Lyon (ADL) .....                       | 97  |
| 8.2. Bien-fondé des demandes d’aménagement de la caisse 30/50 .....                                             | 98  |
| Partie 9 – Evolution de la performance économique et financière .....                                           | 103 |
| 9.1. Activités du périmètre de régulation .....                                                                 | 103 |
| 9.2. Principes généraux d’allocation .....                                                                      | 104 |
| 9.3. Conformité aux lignes directrices de l’ART .....                                                           | 108 |
| 9.4. Coût moyen pondéré du capital .....                                                                        | 111 |
| 9.5. Evolution de la performance économique .....                                                               | 117 |
| Annexe 1 – Bilan rétrospectif 2022-2025 .....                                                                   | 132 |
| 1. Synthèse exécutive.....                                                                                      | 132 |
| 2. Trafic et activité aéronautique .....                                                                        | 132 |
| 3. Programme d’investissement .....                                                                             | 134 |
| 4. Qualité de service .....                                                                                     | 136 |
| 5. Transition environnementale et responsabilité sociétale.....                                                 | 137 |
| 6. Tarifs des redevances .....                                                                                  | 137 |
| 7. Panorama économique et financier .....                                                                       | 138 |
| Annexe 2 – Avant-Projet de Contrat de Régulation Economique Entre l’Etat et Aéroports De Lyon 2027 - 2034 ..... | 140 |

*Les éléments composant le présent dossier public de consultation, comprenant l’Avant-projet de CRE forment un tout indissociable. Ils ne sauraient être analysés, approuvés ou modifiés séparément sans l’accord préalable et écrit d’ADL. Toute modification apportée par un tiers à l’un quelconque des paramètres, hypothèses, mécanismes ou engagements figurant dans ces documents devra faire l’objet d’une validation expresse d’ADL, laquelle se réserve la faculté de réviser corrélativement toute autre disposition nécessaire au maintien de l’équilibre économique, financier et juridique de sa proposition.*

## INTRODUCTION GENERALE

Le présent dossier public de consultation s'inscrit dans la préparation du Contrat de Régulation Économique d'Aéroports de Lyon (ADL) pour la période CRE II. Il présente le cadre, les objectifs, les hypothèses et les équilibres proposés pour accompagner le projet industriel des plateformes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron, dans un contexte de transformation profonde du cadre réglementaire applicable aux redevances aéroportuaires.

### **1. Aéroports de Lyon, une infrastructure stratégique au service du territoire**

Les plateformes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron constituent des infrastructures essentielles pour la mobilité, l'attractivité et le développement économique de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Situées au cœur de la première région industrielle de France, les plateformes lyonnaises assurent la connexion du territoire aux grands marchés européens et internationaux et contribuent directement à la compétitivité des entreprises, au développement du tourisme, à la logistique et à l'emploi régional.

Au cours des dernières années, ADL a engagé une transformation profonde de ses infrastructures, de ses services et de sa trajectoire environnementale. Cette dynamique a permis d'accompagner le développement de la plateforme tout en renforçant sa résilience, son attractivité et son rôle au service du territoire. Ces évolutions s'inscrivent dans une ambition plus large : préparer durablement les plateformes aux besoins futurs du transport aérien, de l'économie régionale et des transitions environnementales.

Cette ambition suppose un cadre économique et réglementaire adapté aux caractéristiques propres des infrastructures aéroportuaires. Les projets de capacité, de modernisation, de décarbonation, de qualité de service et de renouvellement patrimonial s'inscrivent en effet dans des cycles longs, nécessitant une visibilité supérieure à celle offerte par une régulation annuelle.

### **2. Le CRE, un cadre pluriannuel de régulation et de partenariat**

Le Contrat de Régulation Économique constitue l'instrument privilégié pour construire une trajectoire partagée entre l'État, l'exploitant, les usagers et les parties prenantes du territoire. Il ne se limite pas à fixer les conditions d'évolution des redevances aéroportuaires : il définit un cadre global permettant d'articuler trajectoire tarifaire, programme d'investissements et objectifs de qualité des services publics aéroportuaires rendus par l'exploitant.

Conformément à l'article L.6325-2 du Code des transports, **le CRE permet de définir sur une période pluriannuelle les plafonds d'évolution des principales redevances**

**aéroportuaires, le programme d'investissements, les objectifs de qualité de service ainsi que les mécanismes d'ajustement destinés à assurer un partage équilibré des risques entre les parties.**

Le cadre réglementaire prévoit notamment que, lorsque les spécificités du projet industriel le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant, la durée du contrat peut être portée jusqu'à dix ans.

Pour ADL, le recours à un CRE répond à un double objectif :

- Donner aux compagnies aériennes une visibilité sur les trajectoires tarifaires futures,
- Garantir la capacité de la plateforme à financer les investissements nécessaires à sa transformation, à sa décarbonation, à son développement, avec le niveau de qualité de service attendu.

Cette ambition est d'autant plus importante que les infrastructures aéroportuaires obéissent à des cycles d'investissement particulièrement longs qui nécessitent un cadre économique stable et prévisible.

Le CRE constitue ainsi un véritable contrat de partenariat entre l'État et l'exploitant aéroportuaire, après co-construction et avis des usagers. Il vise à donner à l'ensemble des acteurs une visibilité suffisante pour accompagner durablement le développement des plateformes tout en assurant un équilibre entre les intérêts des usagers, de l'exploitant et du territoire.

### **3. Un contexte réglementaire renouvelé**

La préparation du présent CRE intervient dans un contexte réglementaire profondément renouvelé. La réforme engagée par les pouvoirs publics, notamment à travers l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes et les décrets du 25 avril 2025 relatifs aux redevances aéroportuaires, a transformé le cadre applicable à la régulation économique des plateformes françaises.

Ces textes ont replacé le CRE au cœur du dispositif de régulation économique. Ils précisent son contenu, renforcent le rôle des Commissions Consultatives Économiques et de l'Autorité de régulation des Transports dans l'élaboration des projets de contrat.

L'arrêté du 23 mai 2024 fixe en particulier les règles relatives au périmètre régulé, aux modalités de rémunération des capitaux investis, aux mécanismes de contribution des activités non régulées, aux conditions de recours au préfinancement et aux règles d'allocation économique nécessaires à l'établissement du contrat.

Le présent CRE, établi dans ce nouveau cadre et conformément aux dispositions législatives et réglementaires du Code des transports applicables connues à date, vise à

mettre à profit les outils désormais disponibles pour construire une trajectoire équilibrée, soutenable et créatrice de valeur pour l'ensemble des parties prenantes.

#### **4. Un projet industriel nécessitant visibilité, stabilité et soutenabilité**

Au cours des travaux préparatoires au présent DPC et des échanges conduits avec l'État, la Direction Générale de l'Aviation Civile, l'Autorité de Régulation des Transports et les usagers, ADL a souligné la nécessité de disposer d'un cadre économique cohérent avec les caractéristiques propres de ses plateformes et avec les enjeux du prochain cycle d'investissements.

Les analyses et échanges menés ont mis en évidence plusieurs enjeux majeurs :

- La nécessité de sécuriser le financement d'investissements structurants sur une période longue ;
- L'importance d'assurer la prévisibilité tarifaire pour les compagnies aériennes ;
- Le besoin de maintenir la compétitivité des plateformes et de garantir leur capacité à accompagner durablement le développement du trafic aérien ;
- La volonté de poursuivre les efforts de décarbonation et d'amélioration de la qualité de service ;
- La recherche d'un modèle de régulation assurant la soutenabilité économique du projet industriel au regard des effets de la baisse tarifaire intervenue en 2024.

#### **5. Une recherche d'un modèle de régulation équilibrée**

Dans le cadre des échanges engagés avec les autorités publiques, plusieurs scénarii de régulation ont été étudiés afin d'identifier le modèle le plus à même de concilier les attentes des usagers en termes de trajectoire tarifaire adaptée, et celles de l'exploitant en matière de soutenabilité économique et de capacité à financer les investissements structurants nécessaires au développement des plateformes et aux intérêts du territoire.

Parmi les options examinées figurait notamment l'hypothèse d'une évolution du modèle de caisse applicable aux ADL, inspirée du régime applicable à certaines grandes plateformes françaises telles qu'Aéroports de Paris ou Nice-Côte d'Azur, et en ligne avec les engagements de la privatisation et de valorisation de cet actif en 2016. Cette réflexion visait à apprécier dans quelle mesure un aménagement du périmètre régulé aurait pu renforcer les capacités d'investissement de la plateforme, tout en préservant les intérêts économiques des compagnies aériennes et de leurs passagers, ainsi que la soutenabilité économique du modèle pour l'exploitant et ses actionnaires.

Les analyses conduites ont montré qu'une telle évolution aurait pu faciliter la réalisation rapide d'investissements structurants pour le territoire, notamment en matière de capacité, de qualité de service, de transition environnementale et de modernisation des

infrastructures, comme les projets de rénovation et d'extension du Terminal 2 ou d'électrification des postes avions.

Cette option, qui impliquait une évolution du cadre réglementaire applicable à ADL, n'a toutefois pas été retenue par l'État à ce stade. Les échanges conduits avec la DGAC et les conclusions de la mission interministérielle diligentée par le ministre des Transports ont conduit à inscrire les négociations du CRE dans le cadre de l'arrêté du 23 mai 2024 et donc dans une logique de caisse aménagée de type 30/50, sous réserve des adaptations nécessaires aux spécificités économiques de Lyon, l'application stricto sensu du modèle réglementaire en question ayant été qualifiée d'insoutenable par la mission interministérielle IGEDD/CGFI.

L'inscription d'ADL dans ce modèle 30/50 ne peut donc être réalisée avec une application mécanique du texte. Les analyses financières et les travaux menés avec les usagers afin d'objectiver la situation d'ADL, ont mis en évidence que, sans aménagement, ce modèle conduirait à faire contribuer de manière excessive certains profits extra-aéronautiques, alors même qu'ils ne sont pas tous majoritairement corrélés au trafic aérien ou ne reposent pas sur une base d'actifs portée par ADL. Le CRE retient donc une caisse 30/50 aménagée, fondée sur deux principes de cohérence économique : d'une part, le recentrage de la contribution extra-aéronautique sur les activités effectivement corrélées au trafic aérien<sup>1</sup> ; d'autre part, la prise en compte des situations de tiers investisseurs afin d'éviter une asymétrie entre les revenus intégrés dans la régulation et les capitaux économiques qui les ont générés.

Malgré l'apparition de ces nouveaux textes réglementaires venus modifier la trajectoire initiale du contrat de concession, l'ensemble des parties prenantes a convergé vers un constat commun : ADL et ses usagers ont besoin d'un cadre de régulation stable, lisible et prévisible permettant d'inscrire leur développement dans la durée et de sécuriser la mise en œuvre de leur projet industriel.

Le présent Contrat de Régulation Économique doit être compris dans cet esprit. Il constitue aujourd'hui le cadre le plus structurant permettant de faire converger les objectifs des usagers, de l'État, du territoire et de l'exploitant autour d'une trajectoire commune de création de valeur.

## **6. Une démarche de dialogue et de co-construction avec les usagers**

L'une des spécificités majeures du présent CRE réside dans les conditions de son élaboration. Dès l'origine, ADL a souhaité dépasser le seul cadre des consultations réglementaires pour inscrire la préparation du contrat dans une démarche de

---

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

concertation approfondie associant étroitement les compagnies aériennes, leurs représentants, l'autorité concédante et l'autorité de régulation.

Les procès-verbaux de la Commission Consultative Économique témoignent de cette volonté commune d'identifier des solutions répondant aux intérêts respectifs des usagers et de l'exploitant. Ainsi, lors de la Commission Consultative Economique (ci-après CoCoÉco) du 17 décembre 2025, il a été décidé de mettre en place des groupes de travail spécifiques afin de permettre aux parties de rechercher une position commune sur les principaux paramètres du futur contrat.

Depuis le début de l'année 2026, cette démarche s'est traduite par la tenue de 46 réunions entre janvier et mi-juillet, dont 30 réunions avec les usagers — compagnies aériennes et organisations professionnelles — et 16 réunions avec la Direction du Transport Aérien. Ces échanges témoignent de l'intensité du travail engagé et de la volonté de construire le CRE sur la base d'un diagnostic et d'objectifs partagés.

Ces travaux ont permis d'instaurer un climat de confiance et de transparence fondé sur le partage des données, l'explication des attentes, des contraintes économiques et opérationnelles de chacun et la recherche permanente d'un intérêt commun.

Les échanges ont porté notamment sur les hypothèses de trafic, les besoins de capacité, les investissements structurants, les attentes croissantes des usagers en matière de compétitivité tarifaire et de qualité de service, les enjeux de transition environnementale, les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges, les conditions de pérennité du modèle économique d'ADL ainsi que les mécanismes économiques du futur contrat.

Cette phase de concertation a permis d'aboutir à un diagnostic largement partagé quant aux spécificités du modèle économique d'Aéroports de Lyon et aux conséquences de la baisse tarifaire intervenue en 2024. Elle a également fait émerger une conviction commune : la nécessité de définir un cadre réglementaire stable et équilibré permettant de restaurer un modèle économique durable, de sécuriser les investissements indispensables au développement des plateformes et de préserver leur compétitivité au bénéfice des compagnies aériennes, des passagers et du territoire.

## **7. Les objectifs poursuivis par le CRE II**

Le projet de CRE vise à traduire opérationnellement les ambitions stratégiques d'ADL dans un cadre régulé, transparent et prévisible. Il poursuit plusieurs objectifs complémentaires :

- Accompagner une croissance maîtrisée du trafic ;
- Renforcer l'attractivité et la compétitivité de la plateforme ;
- Répondre aux attentes des usagers en matière de qualité de service et de performance opérationnelle ;
- Accélérer la transition environnementale ;

- Garantir un équilibre économique durable ;
- Créer de la valeur pour le territoire et pour l'ensemble des acteurs qui contribuent au développement des plateformes.

Dans ce cadre, le plan industriel d'Aéroports de Lyon s'appuie sur un programme d'investissements ciblés et responsables, orientés vers la modernisation et l'extension des infrastructures existantes, l'amélioration de l'expérience client, la performance opérationnelle, la décarbonation, la résilience des installations et l'accessibilité des plateformes, en lien avec les enjeux de multimodalité et d'intégration territoriale.

Ainsi, le CRE apparaît comme le cadre structurant permettant d'articuler les ambitions stratégiques d'Aéroports de Lyon avec les attentes des parties prenantes, dans une logique d'équilibre entre développement économique, excellence opérationnelle et responsabilité environnementale.

## **8. Objet du dossier public de consultation**

Le présent dossier public de consultation est établi par ADL dans le cadre de la préparation du Contrat de Régulation Économique qui sera conclu entre l'État, représenté par la Direction du Transport Aérien de la Direction Générale de l'Aviation Civile, et Aéroports de Lyon (ADL), l'exploitant des plateformes aéroportuaires de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron.

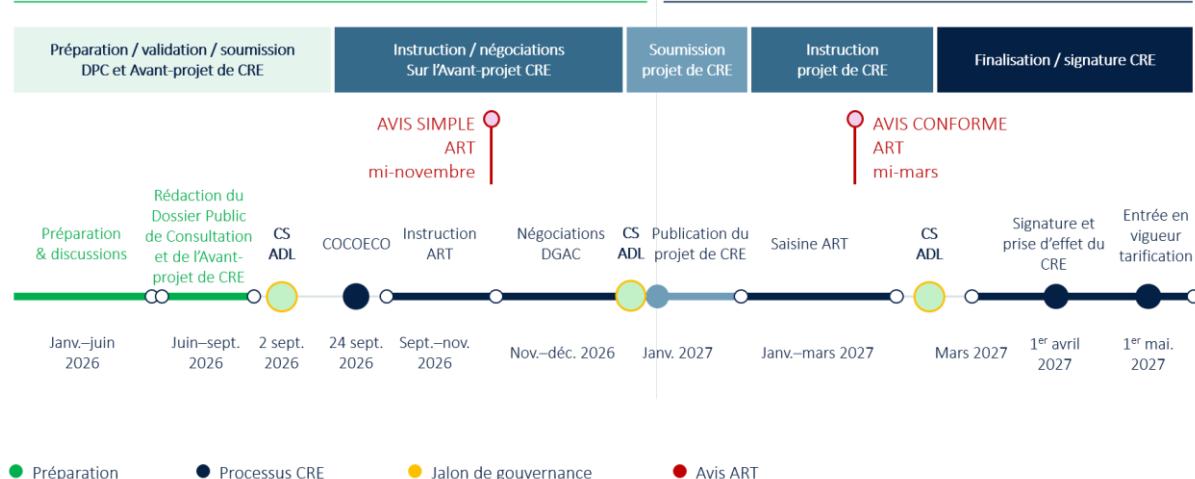
Conformément aux articles R.6325-43 et suivants du Code des transports, ce dossier a pour objet :

- De présenter le projet industriel porté par ADL ;
- D'exposer les hypothèses économiques, financières et opérationnelles qui fondent la proposition de contrat ;
- De présenter l'avant-projet de CRE ;
- De permettre la consultation préalable des usagers et parties intéressées ;
- De recueillir leurs avis et les observations avant la finalisation de l'avant-projet de CRE.

Il constitue ainsi le support de référence des échanges qui se poursuivront avec l'État, les usagers et l'Autorité de régulation des transports et la première étape formelle dans le cadre de la procédure réglementaire prévue par le Code des transports.

## **9. Calendrier prévisionnel de la procédure**

La procédure de préparation, de consultation, d'examen et de finalisation du CRE s'inscrit dans un calendrier prévisionnel articulé autour des principales étapes suivantes :



Par cette démarche et dans le cadre de la procédure réglementaire prévue par le Code des transports, ADL entend poursuivre le dialogue engagé avec l'Etat et les usagers afin de construire un contrat de régulation économique équilibré, ambitieux et durable, au service du territoire, des compagnies aériennes, des passagers et de l'ensemble des acteurs qui contribuent quotidiennement au développement des plateformes lyonnaises.

## 10. Conclusion

Le projet de CRE II constitue ainsi une étape structurante pour ADL. Il doit permettre de donner au développement des plateformes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron un cadre économique lisible, stable et partagé, à la hauteur des investissements à engager et des attentes exprimées par les compagnies aériennes, les passagers, l'État, les autorités de régulation et le territoire.

Au-delà d'un exercice tarifaire, ce contrat vise à établir une trajectoire collective de long terme, fondée sur la transparence des hypothèses, la soutenabilité économique du modèle, la maîtrise des risques, l'amélioration continue de la qualité de service et l'accélération de la transition environnementale. Il traduit la volonté d'ADL de construire, avec ses parties prenantes, un cadre de régulation équilibré, responsable et compatible avec les enjeux du prochain cycle d'investissement.

Le présent dossier ouvre donc la phase formelle de consultation. Il a vocation à permettre à chacun d'apprécier les fondements du projet proposé, d'en discuter les équilibres et de contribuer à la finalisation d'un CRE qui réponde à la fois aux exigences du cadre réglementaire, aux besoins opérationnels de la plateforme et aux intérêts de long terme de l'ensemble des acteurs concernés.

## PARTIE 1 – PRESENTATION GENERALE D'AÉROPORTS DE LYON ET POSITIONNEMENT STRATEGIQUE

### 1.1. Un actionnariat complémentaire et engagé

L'actionnariat d'Aéroports de Lyon repose sur un **partenariat public-privé structurant**.

Depuis novembre 2016, le consortium composé de VINCI Airports, de la Caisse des Dépôts et de Crédit Agricole Assurances détient 60 % du capital et assure le pilotage stratégique de la société.

Les 40 % restants sont détenus par des acteurs publics locaux : CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne (25 %), Métropole de Lyon (7 %), Région Auvergne-Rhône-Alpes (5 %) et Département du Rhône (3 %), garants du rôle de l'infrastructure au service du développement du territoire et de l'intérêt général.

Cette gouvernance est marquée par **une forte cohésion des actionnaires et un alignement durable**, illustrés par des décisions du Conseil de surveillance prises à 100% à l'unanimité des votants depuis la mise en place de cette gouvernance.

### 1.2. Une infrastructure stratégique au service de la connectivité et du territoire

Aéroports de Lyon est le concessionnaire des aéroports Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron. À ce titre, l'entreprise assure l'exploitation, le développement et la modernisation de ces infrastructures essentielles à la mobilité nationale et internationale, en garantissant leur performance, leur sécurité et leur adaptation aux évolutions du trafic et des usages.

**Reconnu meilleur aéroport européen de sa catégorie (10-25M de passagers) en 2019 par l'ACI**, Lyon-Saint Exupéry constitue une plateforme de référence à l'échelle européenne, connectant la région à 140 destinations directes et à de grands hubs internationaux.

L'infrastructure bénéficie d'atouts structurants majeurs :

- Une implantation sur la 1<sup>ère</sup> région industrielle de France, au cœur d'un territoire particulièrement dynamique ;
- Une intermodalité unique avec la présence d'une gare TGV intégrée, un tram train direct vers Lyon, une gare routière et la proximité des grands axes routiers ;
- Des infrastructures terminaux et pistes à destination des passagers et des compagnies aériennes évolutives pour répondre à une croissance maîtrisée du trafic ;
- Un pôle fret et logistique de premier plan (CargoPort), qui a connu une forte croissance et modernisation ces dernières années ;

- Une avance environnementale : l'aéroport de Lyon est le 6<sup>ème</sup> au monde à être net zéro émission de CO2 sur les scopes 1 et 2 (+ de 10M de passagers) et très engagé sur le scope 3.

L'Aéroport Lyon-Bron complète ce dispositif en tant qu'aéroport dédié à l'aviation d'affaires et à l'aviation générale, avec un rôle primordial de service public, en accueillant les bases hélicoptères du SAMU, de la Sécurité civile, et de la Gendarmerie, ainsi que des activités de formation aéronautique. Un rôle ancré dans son territoire qui contribue également pleinement à l'attractivité économique, à la continuité opérationnelle et à l'avenir des métiers du secteur.

Par leur taille, leur positionnement géographique et leurs capacités de développement, les aéroports Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron constituent un levier essentiel de compétitivité pour l'ensemble du territoire régional et au-delà.

### **Un rôle territorial structurant, au croisement des enjeux économiques, touristiques et sociétaux**

Aéroports de Lyon joue un rôle central dans l'écosystème régional, en tant qu'**infrastructure stratégique au service du développement économique, de l'attractivité touristique et de la cohésion territoriale.**

**Sur le plan économique**, l'aéroport agit comme un catalyseur de croissance en facilitant les échanges internationaux, en soutenant l'implantation d'entreprises et en accompagnant les filières exportatrices. En 2019, son impact économique sur la région Auvergne-Rhône Alpes représentait déjà **1,8 Md d'euros de PIB et 35 000 emplois induits**. Il contribue également à la structuration d'un tissu économique dynamique autour de la plateforme Lyon-Saint Exupéry. Le développement de sa zone cargo (cargoPort) connaît une transformation majeure avec 500 millions d'investissements engagés ces deux dernières années par Aéroports de Lyon et ses partenaires. Aujourd'hui, CargoPort s'étend sur 150 hectares dédiés au fret et constitue la colonne vertébrale logistique de la plateforme. Cette accélération permet la modernisation de la zone et le développement de bâtiments logistiques de dernière génération, accueillant des opérateurs internationaux de premier plan tels que UPS, DHL Express (inauguré en juin 2025), Amazon (inauguré en juin 2026) et tout prochainement WFS. Ces infrastructures renforcent la capacité de traitement du fret express et du cargo à forte valeur ajoutée, tout en améliorant la fluidité opérationnelle et l'attractivité de la zone.

**Sur le plan touristique**, Lyon-Saint Exupéry constitue un outil de connectivité avec le monde entier avec **140 destinations reliées en direct et 50% des aéroports connectés à Lyon en seulement une escale**, permettant de répondre aux différents besoins de voyage des habitants du territoire, qu'ils soient loisir, business ou pour visiter des proches. C'est aussi une porte d'entrée majeure vers toute la région Auvergne-Rhône-Alpes et ses nombreux points d'attractivité touristique et vers les Alpes françaises en particulier. Son positionnement de hub alpin en fait un acteur clé du tourisme de montagne, appelé à jouer un rôle central dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030. Cette échéance représente une opportunité unique de

laisser un héritage durable, à travers le renforcement de l'attractivité des territoires et la modernisation des infrastructures de mobilité. Dans ce contexte, **les aéroports de Lyon ont vocation à se transformer pour devenir légitimement la porte d'entrée des Alpes françaises**, position aujourd'hui occupée par l'aéroport de Genève, afin de contribuer durablement au développement économique de tout le territoire.

**Sur le plan social**, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry constitue un pôle d'emplois structurant, favorisant l'insertion professionnelle locale à travers des dispositifs tels que Lyon Aéro Emploi, développé en partenariat avec France Travail, avec plus de **60 % des collaborateurs issus des communes riveraines**. Il contribue activement à l'aménagement du territoire, grâce à un ancrage durable et des coopérations étroites avec les acteurs institutionnels et de l'emploi. Par ailleurs, fortement impliqué dans la vie de son territoire, l'aéroport apporte son soutien tout au long de l'année à de nombreuses associations et événements locaux.

Ainsi, Aéroports de Lyon se positionne comme un **acteur global du développement territorial, au croisement des enjeux économiques, environnementaux et sociétaux**.

### 1.3. Un environnement concurrentiel intense et structurellement asymétrique

Aéroports de Lyon évolue dans un environnement caractérisé par une concurrence inter-aéroportuaire et intermodale particulièrement fortes, à l'échelle nationale et européenne.

Cette concurrence s'exerce notamment avec :

- Les grands hubs internationaux, au premier rang desquels Paris-Charles de Gaulle, bénéficiant d'effets de réseau et de volumes de trafic massifs ;
- Les aéroports transfrontaliers, en particulier Genève, très attractif sur certains segments de clientèle et bénéficiant aujourd'hui d'un positionnement fort sur les flux internationaux et de montagne ;
- Le transport ferroviaire à grande vitesse, alternative crédible et performante sur de nombreuses destinations domestiques et européennes ;
- Les plateformes régionales, comme Marseille, active sur des marchés comparables et n'ayant pas subi de baisse tarifaire précédemment à la conclusion de son CRE.

Ce contexte concurrentiel diffère selon les infrastructures : accessibilité, gouvernance, politiques publiques, fiscalité ou encore stratégies de développement.

Dans ce cadre, Aéroports de Lyon doit en permanence renforcer son attractivité, notamment en développant son offre de destinations, en améliorant sa compétitivité, en aménageant ses infrastructures et en valorisant ses atouts différenciants.

## 1.4. L'excellence opérationnelle et la qualité de service clients : fondements du modèle d'Aéroports de Lyon

Face à cet environnement concurrentiel, ADL fonde son positionnement sur des exigences élevées d'excellence opérationnelle et de qualité de service.

Centre d'excellence du réseau VINCI Airports (plus de 70 aéroports à travers le monde) pour l'expérience passagers, Lyon-Saint Exupéry déploie une stratégie orientée client, reposant sur l'innovation, la fluidité des parcours et la personnalisation de l'expérience.

Cette stratégie se traduit notamment par :

- L'optimisation continue des processus opérationnels,
- La modernisation des infrastructures et des équipements,
- La digitalisation facilitant le parcours passager et l'excellence opérationnelle,
- Une écoute active des retours et attentes des clients et des partenaires.

La qualité de service, reconnue notamment par le **Label Skytrax 4 étoiles obtenu en 2024**, constitue ainsi un pilier du modèle d'ADL, au service de la satisfaction des passagers, de la fidélisation des compagnies aériennes et de la performance globale de la plateforme.

Cette exigence opérationnelle et de qualité de service, portée par l'expertise de VINCI Airports, premier opérateur aéroportuaire privé au monde, s'inscrit également dans une logique de robustesse de l'exploitation et de résilience des infrastructures, essentielle dans un contexte de croissance du trafic et d'évolution des contraintes réglementaires et environnementales.

## 1.5. Une politique RSE ambitieuse, au cœur de la stratégie d'Aéroports de Lyon

ADL déploie une politique de responsabilité sociétale (RSE) particulièrement volontariste, intégrée au cœur de sa stratégie de développement.

Sur le plan environnemental, l'entreprise se positionne comme un leader de la décarbonation du transport aérien. Lyon-Saint Exupéry a été le 6ème aéroport au monde (de plus de 10 millions de passagers) certifié par l'ACI au niveau 5 de l'Airport Carbon Accreditation dès 2025, attestant de l'atteinte du zéro nette émission sur son périmètre direct (scopes 1 et 2) et d'un engagement avancé sur la maîtrise des émissions du scope 3. Ainsi, **92 % des émissions carbone sur son périmètre direct d'activité ont été supprimées** en 7 ans, et ses émissions résiduelles, moins de 300 tonnes par an, sont compensées localement par des programmes forestiers et agricoles labellisés Bas Carbone.

Des solutions concrètes et innovantes ont été ou sont en cours de mises en œuvre, parmi lesquelles :

- Développement massif des énergies renouvelables avec notamment une centrale photovoltaïque de 14 hectares, déployée en ombrières de parkings ;
- Électrification des postes avion avec le déploiement d'équipements (400Hz et PCA) permettant l'utilisation au minimum des unités auxiliaires de puissance des avions (APU OFF) ;
- Un projet innovant de production de carburants d'aviation durable (SAF) ;
- Des projets hydrogène, avec la création d'une station de distribution d'hydrogène pour véhicules légers et bus en partenariat avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'accueil dès 2027 des premiers tests de roulage des avions à hydrogène avec Airbus et le projet de création d'une station de production et de distribution d'hydrogène vert pour les avions à l'horizon 2045 ;
- Optimisation de la gestion de l'eau et du recyclage des déchets (ADL est passé de 23 % de taux de recyclage à 73% depuis la privatisation des parts de l'Etat) ;
- Un plan d'actions d'adaptation au changement climatique avec des mesures concrètes en place dès à présent.

Aéroports de Lyon ambitionne ainsi de devenir un véritable hub énergétique au service de la transition des mobilités.

Au-delà des enjeux environnementaux, la politique RSE d'Aéroports de Lyon couvre également des dimensions sociétales fortes : emploi local, inclusion, qualité de vie au travail, dialogue avec les parties prenantes et contribution au développement du territoire.

L'entreprise déploie une politique RH ambitieuse en faveur de la diversité, de l'égalité professionnelle, du développement des compétences et de l'engagement des collaborateurs. Ces actions ont été reconnues par **l'obtention du Label Alliance AFNOR, qui réunit les Labels Diversité et Égalité professionnelle, faisant d'Aéroports de Lyon le premier aéroport français à obtenir cette distinction**. La qualité de cette politique a également été saluée à l'échelle européenne avec le Prix d'Excellence RH décerné par l'ACI Europe à Aéroports de Lyon pour son engagement en faveur de la diversité, de l'égalité et de l'inclusion.

L'ambition d'ADL s'appuie également sur la conviction qu'un aéroport ne peut se développer durablement qu'en parfaite intégration avec son territoire et en créant de la valeur partagée pour l'ensemble de ses parties prenantes. En tant qu'infrastructure stratégique au cœur de son bassin de vie, ADL entretient un dialogue permanent avec les collectivités, les riverains, les associations et les acteurs économiques afin de concilier développement de la connectivité, qualité de vie, préservation de l'environnement et développement économique local.

Cette démarche se traduit notamment par la co-construction, avec les collectivités, associations et communes riveraines, de chartes environnementales uniques en France définissant des engagements concrets en matière de réduction des nuisances, de préservation de la biodiversité, de qualité de l'air et d'accompagnement de la transition

écologique. Elle est complétée par une Charte de coopération économique et sociale visant à maximiser les retombées positives de l'activité aéroportuaire au bénéfice du territoire, notamment en matière d'emploi (dispositif Lyon Aéro Emploi), d'insertion professionnelle, de promotion des sites touristiques environnant l'aéroport et de développement des entreprises locales.

Fort de toutes ces actions, **ADL est ainsi devenu le premier aéroport européen à obtenir le label Engagé RSE AFNOR au niveau « Confirmé »**, illustrant la maturité de sa démarche environnementale, sociétale et territoriale.

## PARTIE 2 – PROJET INDUSTRIEL 2027-2034 D'AÉROPORTS DE LYON

### 2.1. Des défis structurels spécifiques imposant une transformation profonde

Aéroports de Lyon a bâti, en s'appuyant sur un dialogue structuré et partenarial inédit avec les usagers, un projet industriel cohérent, utile et raisonné pour la période CRE II. Il vise à garantir sa performance et sa compétitivité au service de ses clients, de son territoire, du concédant et de ses actionnaires publics et privés, et constitue la réponse stratégique d'ADL aux défis structurels profonds auxquels il est confronté :

- **Perte de pouvoir de marché** en raison d'une agilité nouvelle des compagnies aériennes de type LCC, qui portent la croissance de l'aéroport et la majeure partie des parts de marché, du fait des acquis de la crise COVID et des saturations structurelles des capacités du marché aéronautique,
- **Perte de compétitivité** en raison d'une concurrence aéroportuaire et intermodale accrue et d'une fiscalité sectorielle prégnante,
- **Adaptation des infrastructures** pour garantir la qualité et la sécurité des services rendus aux usagers, et répondre aux enjeux de maintien du patrimoine et aux évolutions réglementaires,
- **Transition écologique**, condition nécessaire de la soutenabilité des activités aéroportuaires et aériennes et de leur acceptabilité sociétale dans un contexte de changement climatique.

#### Une concurrence directe et asymétrique avec Genève

Au-delà de la concurrence avec les aéroports français de Roissy-CDG, et de Marseille, ainsi qu'avec le TGV, Aéroports de Lyon doit faire face à une concurrence spécifique et massive de l'Aéroport de Genève qui opère lui dans un modèle de caisse hybride plus favorable lui permettant de mobiliser le financement nécessaire à ses investissements au travers principalement des redevances.

Sur la période 2020-2030 :

- L'aéroport de Genève aura réalisé entre **1,3 et 1,6 Md CHF d'investissements**, incluant le projet CAP2030 (extension T1, pôle multimodal, pour un budget d'environ 600 MCHF) ;
- Cette trajectoire renforce durablement son attractivité et ses capacités, au détriment de Lyon-Saint Exupéry, notamment sur :
  - Les segments moyens et longs courriers,
  - Les flux "ski" et "montagne".

Cette concurrence est marquée par :

- **Une proximité géographique** : Genève est située à moins de 150 km de Lyon-Saint Exupéry ;
- **Une superposition de l'offre** : plus de 70 % des routes court-courrier proposées à Lyon sont également proposées à Genève ;
- **Un même opérateur dominant** : easyJet opère en effet de manière prédominante chacune des deux infrastructures, avec cependant une offre en siège sans commune mesure avec celle de Lyon-Saint Exupéry, ayant 17 avions basés à Genève contre 7 à Lyon.
- **Une réduction de la zone d'attractivité réelle de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry** entre 2018 et 2023, particulièrement à l'Est de la plateforme, selon les analyses de pouvoir de marché. Environ 5 millions de passagers par an sont captés par Genève au détriment de Lyon.

Depuis 2024-2025, la situation concurrentielle s'est par ailleurs dégradée pour ADL :

- La **baisse de 43 % des redevances aéroportuaires** décidée en 2024 a été plus que compensée par l'augmentation de la TSBA et l'assujettissement à la TEITLD.
- La structure de coûts pour les compagnies à Lyon-Saint Exupéry est désormais **majoritairement fiscale (71% de taxes contre 29% de redevances sur le moyen-courrier et même 80% de taxes sur le long-courrier)**, alors qu'à Genève elle repose principalement sur les redevances, qui financent pleinement ses investissements (43% de taxes pour 57% de redevances).

Conséquence : L'aéroport de **Lyon est devenu globalement bien plus coûteux à opérer que celui de Genève du fait notamment de la fiscalité applicable**, sur l'ensemble des segments, sans pour autant être en mesure de capter le produit d'un tel surcoût au bénéfice du SPA ou de sa capacité de financement des investissements ; cela doit être pleinement intégré dans l'analyse du CRE et de l'érosion du pouvoir de marché d'ADL.

**Face aux investissements massifs de l'aéroport de Genève, le projet industriel d'ADL devient un enjeu de compétitivité territoriale, indispensable pour maintenir l'attractivité de la région Auvergne-Rhône-Alpes et être au rendez-vous des JOP 2030 et de l'héritage qu'ils laisseront.**

## 2.2. Une vision stratégique au service du territoire

ADL porte un plan d'investissement important de **383 M€ sur la période CRE II**, dont 333 M€ sur le périmètre de la caisse aménagée TLS/MRS, pour supporter **son projet industriel ambitieux, structuré autour de trois objectifs majeurs** :

## 1. Renforcer l'attractivité économique et touristique du territoire

- **Répondre aux besoins de connectivité des entreprises du territoire** et des investisseurs étrangers dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes, première région industrielle de France et deuxième région économique.
- **Repositionner Lyon-Saint Exupéry comme Porte d'entrée des Alpes françaises**, au bénéfice du territoire et de la montagne française en capitalisant dans la durée sur l'héritage à venir des JOP 2030, et ainsi permettre la reconquête d'un **trafic légitime du point de vue géographique** (80% des 20 plus importantes stations des Alpes du Nord sont plus proches de Lyon-Saint Exupéry que de Genève). C'est aussi un enjeu de **souveraineté économique** pour la France, avec le risque, à défaut, de voir partir les devises étrangères, notamment des clients des lignes long-courrier qui restent traditionnellement 4 à 7 jours à proximité de leur aéroport de départ après une semaine de ski, vers d'autres pays d'Europe.
- **Offrir des infrastructures et des services innovants aux standards des grands aéroports européens**, en capitalisant sur l'expertise de VINCI Airports, 1<sup>er</sup> opérateur privé mondial d'aéroports avec plus de 70 aéroports dans le monde, attentif au maintien de la compétitivité de l'aéroport dans un marché européen très concurrentiel.

## 2. Accompagner une croissance maîtrisée et durable du trafic

- **Dimensionner et flexibiliser nos infrastructures pour répondre aux besoins spécifiques des compagnies** classiques comme low cost, moyen et long-courriers, et du trafic "montagne", avec un ajustement raisonné des capacités.
- **Maintenir une performance opérationnelle et une qualité de service élevées** grâce à des infrastructures modernisées, robustes, performantes et compétitives avec un engagement fort dans le CRE du suivi des résultats délivrés au travers des indicateurs mesurant les temps de process, la ponctualité, la fluidité des parcours clients, etc.

## 3. Conforter un leadership environnemental et sociétal

- **Se maintenir comme un modèle de décarbonation**, avec un engagement "net zéro carbone" sur le scope 1&2 (1<sup>er</sup> aéroport certifié **ACA 5**<sup>2</sup> en France, 6<sup>ème</sup> mondial dans sa catégorie, dès 2025).
- **Etendre cette ambition au scope 3** (électrification des opérations au sol, décarbonation des accès à l'aéroport, carburants d'aviation et routier durables).
- **Maintenir l'excellence en matière de RSE** (1<sup>er</sup> aéroport certifié Engagé RSE par l'AFNOR sur la base de l'ISO 26 000, Label Alliance récompensant notre politique Diversité, Égalité et Inclusion).

---

<sup>2</sup> Niveau 5 du Programme Airport Carbon Accreditation de l'Airport Council International (ACI) équivalent à la neutralité carbone.

## 2.3. Un projet industriel cohérent et indivisible nécessitant un CRE de 7 ans

La durée de sept ans sollicitée (7 ans et 9 mois compte tenu d'une prise d'effet projetée au 1<sup>er</sup> avril 2027, à l'exception du titre Tarification de l'avant-projet de CRE qui entre en vigueur à compter de la première période tarifaire couverte par le contrat (1<sup>er</sup> mai 2027)) pour le CRE d'ADL constitue la condition naturelle de cohérence industrielle, économique et régulatoire du programme présenté aux usagers. Le plan d'investissement de 333 M€ sur 2027-2034 forme un ensemble structuré, séquencé et indivisible, articulant modernisation des terminaux, adaptation des aires avions, renouvellement d'équipements critiques, rénovation des pistes, décarbonation des opérations au sol, maintenance patrimoniale et amélioration de l'expérience client. Pris isolément, chacun de ces projets a sa justification propre ; pris ensemble, ils constituent un **cycle unique de transformation** de la plateforme, dont l'équilibre et les bénéfices ne peuvent être correctement appréciés sur un horizon de cinq ans.

Au regard de l'article L. 6325-2 du Code des transports, le recours à une durée dérogatoire est justifié lorsque les caractéristiques du projet industriel le commandent, notamment par le montant des investissements, leur durée de réalisation et leur articulation dans le temps. Le programme d'ADL répond pleinement à ces critères : il combine un effort d'investissement élevé, une concentration significative des opérations structurantes en début de période, des interdépendances techniques fortes et une montée en régime progressive des bénéfices opérationnels, environnementaux et économiques. La période CRE II correspond ainsi à la durée nécessaire pour engager, coordonner puis achever un cycle rationnel de transformation de la plateforme.

Cette analyse est d'ailleurs partagée par les services de l'État. Dans son courrier du 21 juillet 2026, le ministre chargé des Transports souligne l'intérêt d'un CRE d'une durée supérieure à cinq ans afin d'assurer une conciliation équilibrée entre la soutenabilité financière du programme d'investissements envisagé et le respect du cadre juridique applicable. À l'issue de son analyse, le ministère estime qu'une durée de sept (7) ans apparaît défendable au regard de la nature, de l'ampleur et du calendrier des principaux investissements projetés. Ce positionnement constitue un élément d'appréciation important en ce qu'il confirme que la durée sollicitée n'est ni excessive ni déconnectée du projet industriel présenté, mais qu'elle en constitue au contraire l'horizon naturel de réalisation et de mise en valeur.

La durée dérogatoire sollicitée ne vise donc pas à desserrer les contraintes du contrôle régulatoire, mais à permettre à celui-ci d'apprécier la performance économique et opérationnelle du programme d'investissements sur un horizon cohérent avec son déploiement effectif et la matérialisation de ses effets pour les usagers du transport aérien. Cette visibilité de sept ans répond également à une attente exprimée par les usagers : disposer d'une trajectoire tarifaire stable et prévisible sur la durée du CRE. Un horizon plus court conduirait à concentrer les effets économiques des investissements sur les premières années, avec un risque d'à-coups tarifaires — hausses rapides puis

baisses ultérieures — incompatibles avec la lisibilité recherchée par les compagnies aériennes.

### **2.3.1. Un programme d'investissements massif non finançable sans une visibilité à 7 ans**

Le programme envisagé représente 333 M€ d'investissements sur 2027-2034, dont une part substantielle concentrée sur les quatre premières années du contrat, sur des actifs structurants à longue durée de vie, auxquels s'ajoutent environ 50M€ d'investissements régaliens sur cette même période. Par nature, ces investissements mobilisent des capitaux importants, génèrent des flux différés et nécessitent une visibilité tarifaire de long terme pour être finançables.

L'approche réglementaire repose sur une lecture comptable de la rentabilité (ROCE – Return on Capital Employed), alors que l'investisseur doit se positionner lui sur une logique de flux de trésorerie et de rentabilité globale sur la durée de vie des actifs (TRI – Taux de Retour sur Investissement). Selon la théorie économique, pour réconcilier ROCE et TRI, il est nécessaire de travailler sur la durée. En l'espèce, pour ADL, une convergence ROCE–CMPC (Coût Moyen Pondéré du Capital) à 5 ans serait insuffisante et économiquement inadaptée au programme d'investissements socle du CRE.

Dans le cas d'ADL, marqué par des investissements massifs concentrés en début de période et générant des retours différés, ce décalage est déterminant : à horizon court, la convergence ROCE–CMPC conduit mécaniquement à un TRI inférieur au CMPC, donc à une destruction de valeur (Documenté par ADL).

Ainsi, un ROCE comptable en apparence satisfaisant ne garantit en rien la rentabilité économique du programme. Il peut, au contraire, masquer une incapacité structurelle à atteindre une juste rémunération des capitaux investis sur la durée, du fait du profil même des investissements envisagés.

Ainsi, le programme de 383 M€ tous périmètres confondus est économiquement non finançable sur une durée inférieure à sept ans, le modèle ayant déjà été fortement déstabilisé par la baisse tarifaire massive de -42,6 % intervenue en 2024. L'horizon de sept ans constitue dès lors la condition indispensable et minimale pour aligner la régulation sur des actifs à retour long, démontrer une rentabilité réelle compatible avec le coût du capital et sécuriser des flux de trésorerie finançables. À défaut, l'insuffisance de visibilité dégraderait le profil de risque et compromettrait directement l'accès à la dette.

### **2.3.2. Un programme d'investissements cohérent, séquencé et indivisible**

Le plan d'investissements d'ADL ne peut être analysé comme une juxtaposition de projets indépendants susceptibles d'être isolés, différés ou négociés séparément. Il repose sur une séquence industrielle et opérationnelle continue : la modernisation du Terminal 2 crée les conditions de la reconfiguration de sa jetée ; le réaménagement de l'aire Alpha permet l'adaptation aux modules avion actuels ; le renouvellement séquencé

des passerelles préserve le taux de contact et rend possible l'intégration optimale des équipements PCA ; la rénovation des pistes sécurise la disponibilité des infrastructures aéronautiques critiques ; la rénovation du Terminal 1A et la flexibilisation finale de la jetée achèvent l'homogénéisation du système des terminaux. Ces opérations forment une chaîne d'investissement cohérente, où chaque maillon conditionne ou valorise les autres.

Cette indivisibilité est également opérationnelle. Les travaux doivent être ordonnancés pour préserver la continuité d'exploitation, maintenir des capacités de substitution entre terminaux et aires avions, limiter les impacts sur la ponctualité, le taux de contact, la sécurité et la qualité de service, et éviter la superposition de chantiers critiques. Fragmenter le programme sur deux CRE successifs reviendrait à rompre cette logique de phasage, à réintroduire une incertitude de financement au milieu de la trajectoire et à reporter la livraison de bénéfices fortement attendus par les usagers.

La durée de sept ans permet au contraire de traiter les risques industriels de manière maîtrisée : exécution de chantiers complexes dans des infrastructures existantes exploitées, disponibilité limitée des capacités de substitution, interfaces techniques entre projets, délais d'approvisionnement d'équipements critiques et aléas de coûts. Un cadre contractuel trop court conduirait soit à compresser artificiellement les travaux, au détriment de l'exploitation et des usagers, soit à reporter des investissements nécessaires, au détriment de la cohérence du projet industriel. Le CRE de sept ans constitue donc le cadre minimal permettant de sécuriser la séquence, les arbitrages de phasage et la livraison effective des bénéfices annoncés.

### **2.3.3. L'achèvement d'un cycle complet de transformation à l'horizon de sept ans**

L'horizon de sept ans correspond à l'achèvement d'un cycle rationnel et complet de transformation. Les premières années du CRE concentrent les opérations lourdes, non reportables ou préalables : modernisation du Terminal 2, déploiement du projet APU Off, adaptation des aires avions, renouvellement des passerelles, premiers renouvellements patrimoniaux et sécurisation des infrastructures critiques. Les années suivantes permettent de valoriser ce socle, d'achever l'homogénéisation du système terminal, de finaliser les opérations énergétiques et de livrer une plateforme stabilisée, plus flexible, plus sobre et plus robuste :

- **Un système Terminal 1 / Terminal 2 flexibilisé et modernisé**, permettant un traitement plus efficace des différentes typologies de compagnies, d'avions et de passagers, tout en réduisant le volume d'investissements futurs.
- **Des parcours passagers modernisés et homogénéisés sur les deux terminaux.**
- **Des infrastructures aéronautiques et équipements critiques renouvelés**, au service de la sécurité, de la fiabilité et de la continuité d'exploitation.
- **Un patrimoine rénové énergétiquement**, en cohérence avec les objectifs de décarbonation et de maîtrise des charges.

#### 2.3.4. Une suppression des à-coups tarifaires pour les usagers et l'exploitant

Un CRE d'une durée de cinq ans conduirait soit à fragmenter artificiellement un programme industriel unique et indivisible, soit à reporter certains investissements structurants, au détriment de la **visibilité tarifaire offerte aux transporteurs aériens**. À l'inverse, une durée de sept ans permet de sécuriser simultanément la réalisation du programme industriel, la stabilité de la trajectoire tarifaire et la prévisibilité économique recherchée par les usagers. Cette durée est en outre encadrée par des mécanismes de revoyure et de révision permettant d'adapter le contrat en cas d'évolution significative des hypothèses initiales.

### Conclusion

L'ensemble des analyses stratégique, industrielle, technique et financière converge vers une conclusion unique : **la durée de sept ans constitue la condition nécessaire pour assurer la cohérence du projet industriel d'ADL, son financement et sa faisabilité technique**. Elle permet d'aligner le cadre réglementaire sur la réalité d'un programme d'infrastructures à cycle long, de sécuriser la rémunération raisonnable des capitaux investis, de préserver la continuité d'exploitation et d'atteindre, à l'horizon 2034, l'état cible complet et rationnel attendu pour nos plateformes.

Nous sommes convaincus que la reconnaissance par l'Autorité de ces impératifs permettra d'établir un cadre réglementaire performant et adapté aux caractéristiques propres d'ADL. En validant le principe d'un CRE de sept ans, l'Autorité ne répond pas seulement à la demande du concessionnaire, mais elle se donne les moyens, en partenariat avec lui, d'assurer la réussite d'un projet d'infrastructure essentiel à la compétitivité, à la qualité de service, à la sécurité, à la transition environnementale et à l'attractivité du territoire national, et conforme à la volonté exprimée des usagers.

## PARTIE 3 – TRAFIC ET CAPACITES

### 3.1. Perspectives d'évolution du trafic aérien

#### 3.1.1. Évolution récente du trafic (période 2019-2025)

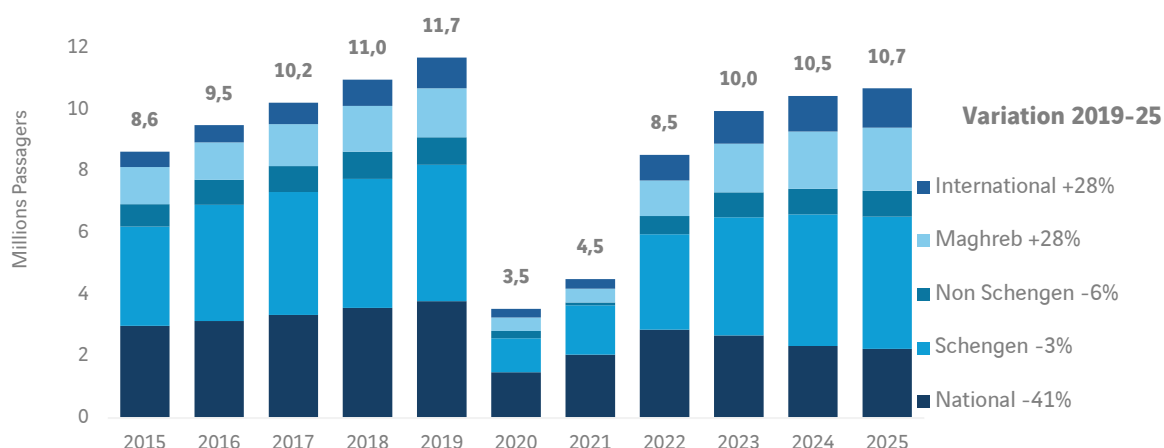
Le trafic passagers de Lyon-Saint Exupéry a été très affecté par la crise COVID et restait en 2025 inférieur de 8,5 % à son niveau de 2019, affichant une dynamique contrastée selon les faisceaux géographiques.

Le segment national a connu une contraction significative de 41 % sur la période 2019-2025, représentant une perte de 1,55 million de passagers, sous l'effet conjoint des politiques publiques visant à favoriser le report modal vers le transport ferroviaire, ainsi que de la réduction durable des déplacements professionnels domestiques à la suite de la crise sanitaire liée au COVID-19.

En revanche, le segment international hors Europe a été particulièrement dynamique sur cette même période. Cette croissance a notamment été très soutenue vers le Maghreb par l'expansion des segments VFR (visites à la famille et aux amis) et touristiques, tandis que le trafic international a bénéficié de l'ouverture de nouveaux marchés au Moyen-Orient et du dynamisme des liaisons vers le Canada.

L'expérience observée à Lyon-Saint Exupéry au cours de la période récente tend également à démontrer que la baisse des redevances ne constitue pas, à elle seule, un levier déterminant de croissance du trafic. Malgré une réduction moyenne de 42,6 % des tarifs aéronautiques en septembre 2024, les bénéfices espérés en matière de stimulation du trafic n'ont absolument pas été observés. Les compagnies aériennes n'ont pas accru leurs capacités avec la même intensité que sur les plateformes comparables en Europe et la baisse des redevances n'a pas été répercutée dans les tarifs proposés aux passagers. Une analyse comparative des prix des billets au départ de Lyon-Saint Exupéry, réalisée entre le premier trimestre 2024 et le premier trimestre 2025 après la baisse des redevances, fait au contraire ressortir une hausse de 8 % des tarifs. Cette expérience confirme que la demande de transport aérien demeure principalement pilotée par les stratégies des compagnies, la situation économique générale, l'attractivité du territoire et l'évolution du cadre réglementaire et fiscal.

## Historique du trafic de passagers 2019-2025



### 3.1.2. Prévisions de trafic sur la période du CRE

Les prévisions de trafic pour Lyon-Saint Exupéry sur la période 2026-2036 s'appuient sur une approche en deux volets distincts. Tout d'abord, à court terme, de 2026 à 2029, **une approche dite "bottom up"** (ascendante) a été utilisée, basée sur les informations communiquées par les compagnies aériennes, enrichies par des hypothèses internes. Ces hypothèses reposent notamment sur l'expérience d'ADL et les projections spécifiques des opérateurs aériens.

Par la suite, pour les années 2030 à 2036, **une méthodologie macroéconomique** a été mise en œuvre. Cette approche modélise l'évolution de la demande en transport aérien en intégrant les tendances historiques de trafic, les indicateurs macroéconomiques tels que la croissance du PIB et l'environnement fiscal et réglementaire. À cet égard, les effets de la Taxe de Solidarité sur les Billets d'Avion (TSBA) ainsi que les réglementations environnementales, comme les carburants durables d'aviation (SAF) et les crédits carbone, sont pris en compte.

#### Évolution projetée du trafic passagers

Sur cette période du CRE de sept ans, le volume total de **trafic sur la plateforme devrait croître à un rythme moyen de 1,7 % par an, atteignant ainsi environ 12,1 millions de passagers en 2034**. Cette trajectoire reflète l'adaptation des compagnies aériennes aux nouvelles tendances du marché, l'influence des contraintes environnementales et la volonté de développer le long-courrier.

Cette croissance, bien que modérée, s'inscrit dans **un environnement concurrentiel particulièrement exigeant pour Lyon-Saint Exupéry**. Les analyses de pouvoir de marché réalisées par le cabinet Oxera concluent à l'existence d'un pouvoir de marché limité d'ADL, compte tenu de la combinaison de plusieurs facteurs : la forte concurrence

intermodale exercée par le transport ferroviaire, le contre-pouvoir significatif des compagnies aériennes et l'existence d'alternatives crédibles pour les passagers au départ d'autres plateformes.

Lyon-Saint Exupéry est ainsi confronté à une concurrence croissante du train sur les liaisons domestiques et de courte distance. La substituabilité du trafic domestique avec le mode ferroviaire est particulièrement élevée, tandis que l'accessibilité du hub de Paris-Charles de Gaulle par TGV offre aux passagers de la région lyonnaise une alternative efficace pour les voyages internationaux. Par ailleurs, les compagnies aériennes, notamment les acteurs low-cost, mettent régulièrement les plateformes aéroportuaires en concurrence à l'échelle européenne dans leurs décisions d'allocation de capacités et d'ouverture de lignes.

La concurrence exercée par l'aéroport de Genève constitue un autre déterminant majeur de l'évolution du trafic de Lyon-Saint Exupéry. Identifié par Oxera comme une alternative crédible pour une large partie des vols au départ de Lyon, l'aéroport de Genève bénéficie d'une proximité géographique forte, de capacités importantes et d'une offre très développée, notamment sur les segments moyen et long-courrier. Plus de 70 % des destinations court-courrier proposées à Lyon sont également desservies depuis Genève. Les analyses de marché montrent en outre une réduction de la zone d'attractivité effective de Lyon-Saint Exupéry entre 2018 et 2023, particulièrement sur la partie Est de son bassin de chalandise, près de 5 millions de passagers issus de cette zone de chalandise choisissent chaque année l'aéroport de Genève. Une analyse réalisée par ADL sur l'évasion du trafic passagers reposant sur une méthodologie robuste et éprouvée, mise en œuvre par l'outil "Leakage Analyzer" du fournisseur spécialisé ASM (groupe Informa) a permis d'identifier avec une grande fiabilité les flux de passagers issus de notre zone de chalandise qui optent pour des aéroports concurrents.

Ces données fournissent une répartition détaillée par ville/aéroport (par exemple, GVA, CDG), par compagnie aérienne et par destination. Il est ainsi possible d'identifier précisément combien de passagers de la zone de chalandise de Lyon se rendent vers une destination via les aéroports de Paris-Charles de Gaulle ou de Genève, et avec quelle compagnie aérienne.

L'analyse de la répartition de cette évasion montre que l'aéroport de Genève (GVA) en est le principal bénéficiaire, captant 49 % de ce trafic, soit environ 5 millions de passagers. Cette évasion concerne majoritairement des vols long-courriers, notamment vers les États-Unis et la Chine.

Dans ce contexte, les hypothèses retenues pour le présent CRE reposent sur une appréciation prudente des fondamentaux du marché aérien. Elles tiennent également compte du retour d'expérience observé au cours de la période récente. Malgré une baisse exceptionnelle de 42,6 % des redevances aéronautiques intervenue dans le cadre du précédent CRE, aucune rupture durable de tendance ni accélération significative du

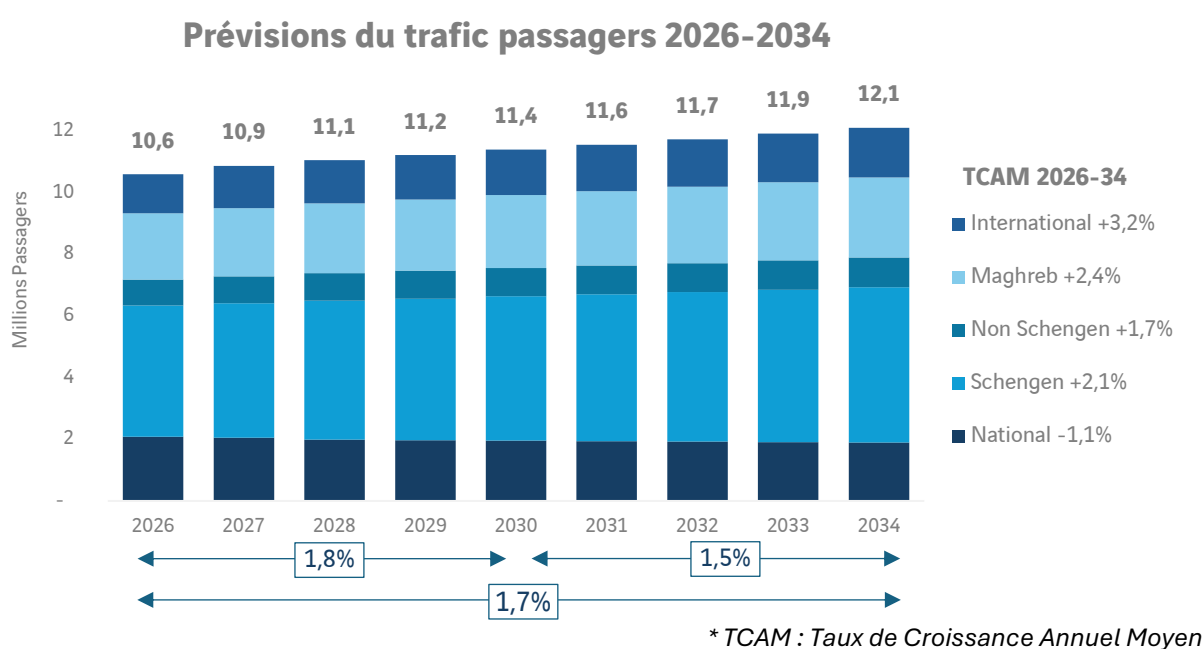
trafic n'a pu être observée (voir supra, point 1.1). Cette évolution confirme que la croissance du trafic dépend avant tout des stratégies de développement des compagnies aériennes, de l'intensité de la concurrence intermodale et inter-aéroportuaire, de l'attractivité économique des territoires desservis, ainsi que de l'évolution du cadre fiscal et réglementaire. La sensibilité du trafic au seul niveau des redevances apparaît ainsi limitée au regard de ces déterminants structurels, ce qui conduit ADL à privilégier dans le présent CRE une trajectoire de trafic fondée sur les perspectives réelles du marché plutôt que sur une hypothèse de stimulation du trafic par les tarifs aéroportuaires.

### Évolution par segments de trafic passagers

Le **trafic domestique** devrait continuer à se contracter sur cette période, avec une baisse moyenne de 1,1 % par an. Ce recul s'explique par les changements dans les habitudes de déplacement des voyageurs, notamment une substitution par le train. En 2034, le trafic domestique ne représenterait plus que 16 % du trafic total de l'aéroport.

Le **trafic européen**, incluant les flux Schengen et non-Schengen, devrait poursuivre sa croissance à un rythme moyen de 2,0 % par an. Cette hausse est principalement portée par le développement du segment low-cost, qui continue d'élargir ses parts de marché, et par la demande croissante pour le tourisme intra-européen, soutenue par une offre aérienne compétitive et des conditions tarifaires favorables.

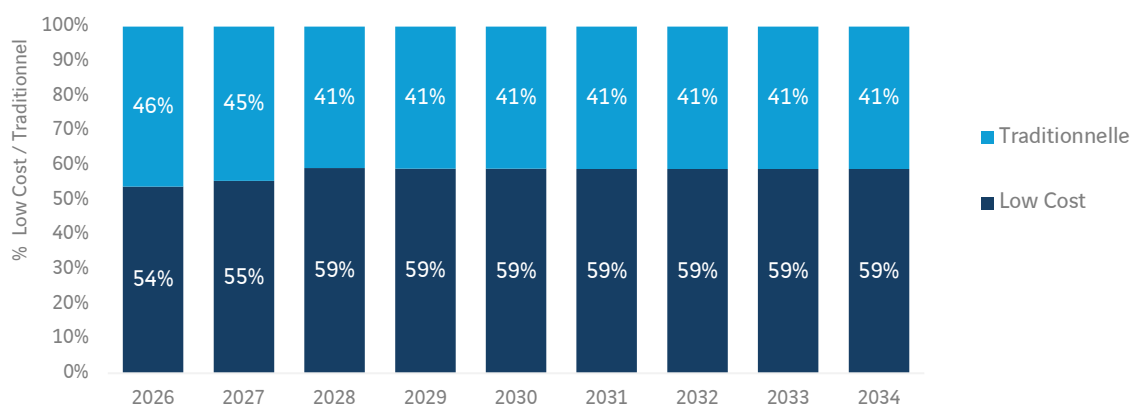
Enfin, la croissance du trafic de l'aéroport devrait principalement provenir du développement des **flux internationaux hors Europe**, avec des augmentations particulièrement notables sur deux segments clés. D'une part, le trafic vers le Maghreb, qui devrait progresser de 2,4 % par an, tiré par les flux touristiques et affinitaires. D'autre part, le trafic long-courrier devrait enregistrer une hausse de 3,2 % par an, notamment grâce à l'ouverture de liaisons vers l'Amérique et l'Asie.



## Évolution par typologie de trafic passagers

Quant à la typologie de trafic, la croissance prévue sur la période du CRE découle principalement de deux phases distinctes. Entre 2026 et 2029, elle sera principalement portée par les opérateurs low-cost, profitant notamment des transformations du réseau domestique. À partir de 2030, et jusqu'en 2034, la proportion du trafic low-cost devrait se stabiliser, laissant place à une dynamique accrue dans le segment long-courrier.

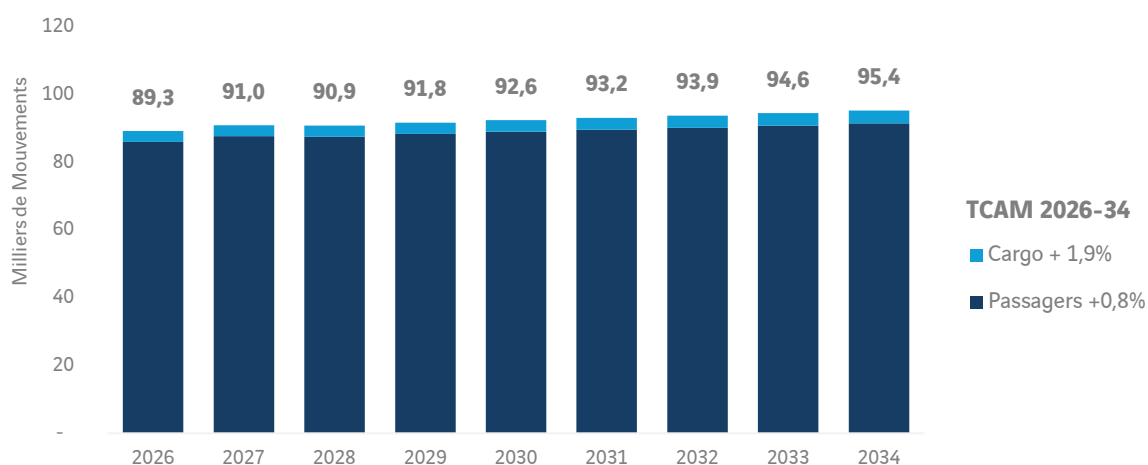
### Répartition du trafic par type de compagnies 2026-2034



## Évolution des mouvements

La hausse des mouvements devrait quant à elle progresser à un rythme moyen de 0,8% par an sur la période 2026-2034. Ce rythme s'explique par une augmentation continue de l'emport moyen qui poursuit la dynamique observée ces dernières années. La stratégie des compagnies aériennes de maximiser l'emport moyen par vol, notamment via l'utilisation d'appareils de capacité supérieure, et la maximisation des taux de remplissages constituent des facteurs clés dans cette évolution. Cette optimisation, permettant à la fois une réduction des coûts et des émissions de CO2 par passager.

### Prévisions du trafic en mouvements 2026-2034



## Perspectives trafic cargo

Le trafic cargo aérien, fait face à de multiples difficultés, notamment le report des flux Chronopost et Fedex de l'aérien vers la route. Ainsi, Lyon-Saint Exupéry a compté 3 253 mouvements cargo en 2025 soit une baisse de 22% par rapport à 2019.

La taxe sur les petits colis, introduite dans la loi de finances 2026, et appelée à être remplacée par un dispositif harmonisé à l'échelle européenne dès le 1er juillet 2026 pèseront de manière significative sur le développement cargo. Le contexte international, marqué par la volatilité des flux cargo, amplifie l'incertitude. A cela s'ajoute la crise pétrolière et les tensions géopolitiques qui pèsent sur les coûts d'exploitation et les ouvertures des espaces aériens. Enfin, les préoccupations environnementales croissantes génèrent un transfert progressif des flux aériens vers le transport maritime, perçu comme une alternative moins énergivore, bien qu'offrant des délais de livraison plus longs.

En conséquence, la croissance à moyen-terme de l'activité de fret aérien sur Lyon-Saint Exupéry, devrait demeurer modérée (+1,9% en mouvements) et fortement dépendante du contexte économique, des évolutions réglementaires, environnementales, fiscales et politiques qui continuent d'influencer sa trajectoire.

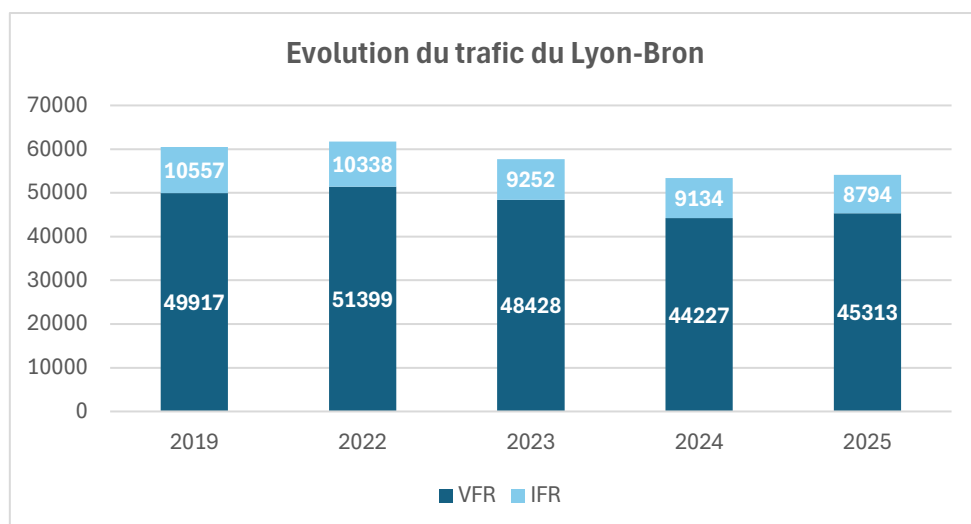
## Focus Aéroport Lyon-Bron

### Évolution récente du trafic

En 2025, le trafic sur Lyon-Bron a représenté 54 107 mouvements, composés à 84% de mouvements VFR et 16 % de mouvements IFR.

Depuis 2022, plusieurs évolutions structurelles se dégagent :

- L'activité VFR connaît un recul marqué depuis 2022 (-12 %). Cette baisse peut notamment être liée à l'application de la Charte environnementale, qui renforce l'encadrement de certaines activités d'aviation légère selon leurs caractéristiques acoustiques.
- L'activité IFR diminue également à partir de 2022 (-15 %). Cette tendance intervient dans un contexte de reprise progressive des lignes commerciales après la crise Covid, auquel s'ajoutent les effets du conflit en Ukraine sur les flux aériens européens.
- Pour l'aviation d'affaires, le repli s'accroît à partir de 2024, sous l'effet combiné de la TSBA applicable à certaines opérations commerciales, de conditions économiques moins favorables et du repositionnement de certains opérateurs entre Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry.
- La contraction du trafic se prolonge en 2026, notamment du fait de l'arrêt d'activité de deux compagnies basées sur la plateforme.



## Prévisions de trafic

- **Aviation légère**

Nous retenons une hypothèse de stabilité de l'activité d'aviation légère sur la durée du CRE II, par rapport au niveau observé en 2026. Cette activité demeure toutefois sensible à l'évolution du tissu local d'écoles de pilotage et d'aéroclubs. L'ouverture, le développement ou à l'inverse la fermeture d'un de ces acteurs peut générer des variations significatives de trafic. Les recettes aéronautiques associées restent limitées, une part importante de cette activité étant facturée selon des formules d'abonnement ou des dispositifs tarifaires incitatifs destinés à préserver l'attractivité de la plateforme.

- **Aviation d'affaires**

Nous anticipons une légère progression du trafic d'aviation d'affaires à horizon 2030 par rapport au niveau de référence 2026, notamment portée par le retour potentiel d'opérateurs basés et par d'éventuels ajustements de répartition des trafics entre Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry. Néanmoins, plusieurs facteurs de contexte nous conduisent à retenir une trajectoire prudente : évolution de la fiscalité du secteur, environnement géopolitique international, hausse des coûts d'exploitation, notamment du carburant, ainsi que les engagements environnementaux croissants des entreprises du territoire. Dans ces conditions, une hypothèse de stabilisation du trafic à partir de 2031 apparaît comme le scénario le plus réaliste.

## 3.2. Evolution des capacités des plateformes

### 3.2.1. Evolution des capacités aéroportuaires

L'Aéroport Lyon-Saint Exupéry dispose de deux terminaux :

- Le **Terminal T1**, composé de trois entités : le T1A datant de la construction de l'aéroport en 1975, un satellite mis en exploitation en 2011, et le T1B, l'extension Sud du T1 mis en exploitation en avril 2017. Cet ensemble offre 14 postes avion au contact équipés de passerelles et 11 postes avion en faux-contact avec embarquement à pied.
- Le **Terminal T2**, composé de deux entités : le T2 datant de la construction de l'aéroport en 1975 avec une extension en 2003 et une jetée d'embarquement mise en exploitation en 2005. Cet ensemble offre 8 postes avion au contact équipés de passerelles et 21 postes avion régionaux en faux-contact avec embarquement à pied.

La capacité nominale des infrastructures aéroportuaires est définie en tenant compte de la concomitance de la disponibilité des ressources et surfaces coté ville et coté piste. Les niveaux d'utilisation peuvent cependant être hétérogènes selon les ressources, certaines ressources pouvant être sous tension, notamment les salles d'embarquement et les zones de contrôle aux frontières sur certaines plages horaires de pointe.

Les capacités nominales des infrastructures s'établissent ainsi à **11 millions de passagers pour le Terminal T1** et à **4,5 millions de passagers pour le Terminal T2**. A noter que depuis 2023, la jetée du Terminal T2 est fermée suite à la baisse de trafic post Covid, réduisant la capacité du terminal à 2,4 millions de passagers.

Les projets retenus dans le présent CRE apporteront un incrément de capacité estimé à terme, à **1,5 millions de passagers supplémentaires** sur la plateforme grâce à l'extension du Terminal T2 et surtout à la reconfiguration de sa jetée avec la transformation de ses salles d'embarquement et de ses postes avions (12 postes code C) afin de leur permettre d'accueillir des modules avions moyen-courriers de type A320/B737.

En effet, la conception originale de la jetée du Terminal T2 permettait d'accueillir 21 avions régionaux (avions de moins de 100 sièges) en simultané pour les besoins du Hub régional d'Air France/Hop. A ce jour, le hub d'Air France ayant été profondément restructuré et ces types avions n'étant plus, ou moins, exploités par les compagnies aériennes, il est nécessaire d'adapter cette infrastructure pour lui permettre d'accueillir des avions moyen-courriers (de l'ordre de 180 sièges), moteurs du développement futur du trafic sur l'aéroport.

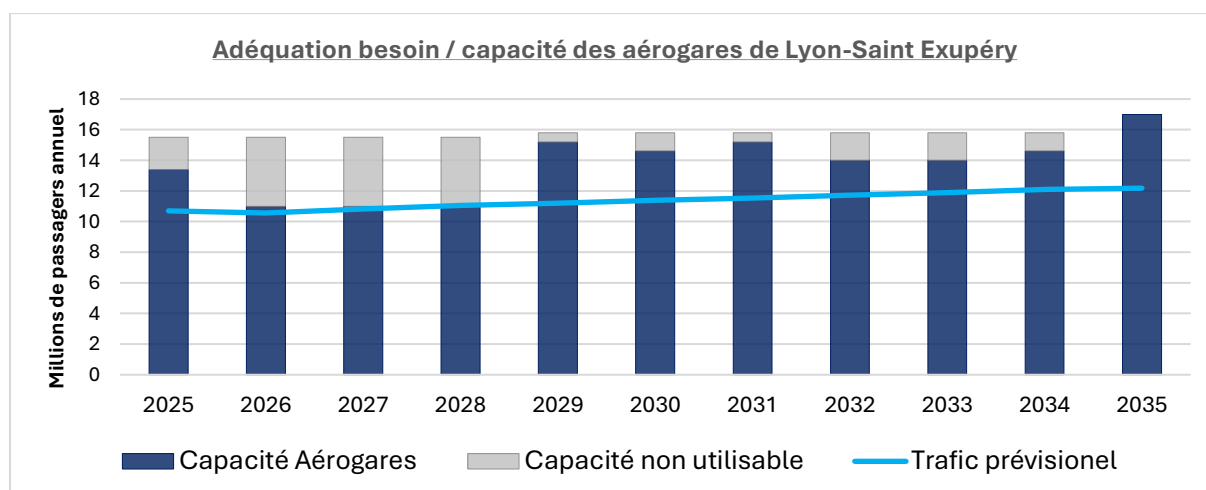
Ces travaux permettront d'accroître les capacités d'embarquement et de débarquement au contact, pour traiter de manière plus flexible les vols non contrôlés, comme les vols contrôlés, principalement internationaux hors Europe Schengen, qu'ils soient opérés par

des compagnies traditionnelles ou low cost. Cette polyvalence est indispensable pour accompagner le développement du trafic et l'évolution de son mix typologique, tout en maintenant un haut niveau de performance opérationnelle, grâce notamment à un taux d'avions au contact élevé et à des infrastructures adaptées aux attentes des usagers.

La reconfiguration de la jetée du Terminal T2 contribuera ainsi à optimiser l'emploi des infrastructures existantes, en favorisant une affectation plus équilibrée du trafic entre les terminaux et en limitant les besoins d'extension de certaines installations aujourd'hui fortement sollicitées. Elle s'inscrit pleinement dans l'objectif de sobriété porté par le présent CRE, en privilégiant la valorisation et l'adaptation du patrimoine existant avant tout recours à de nouvelles capacités, tout en garantissant la qualité de service offerte aux compagnies aériennes et aux passagers.

**L'évolution de la capacité d'accueil des aéroports sur la période de ce CRE sera marquée par différentes phases de travaux et de renouvellement des équipements aéroportuaires venant temporairement réduire la capacité nominale des terminaux tel que détaillé ci-dessous :**

- Ouverture fin 2025 de la zone d'enregistrement Départ 15 au T1A, afin d'augmenter la capacité d'enregistrement du Terminal 1 de 19 % en prévision de la fermeture du Terminal 2 en avril 2026.
- Fermeture du Terminal T2 en avril 2026 dans la perspective de la réalisation des travaux de rénovation de ce terminal : lancement d'un premier OS de travaux dès septembre 2026, phase de travaux prévus sur 2027 et 2028 avec une réouverture en 2029.
- Remplacement des passerelles du T2 puis du T1A de 2029 à 2031.
- Fermeture partielle du T1A en 2032 et 2033 pour des travaux de réaménagement et de rénovation thermique.
- Fermeture partielle séquentielle de la jetée du Terminal T2 en 2034 pour des travaux complémentaires d'extension et de réaménagement des salles d'embarquement et du cœur de jetée, pour en optimiser la flexibilité International/Schengen, ainsi que pour des travaux de rénovation thermique.



## **Impact capacitaire de la fermeture du Terminal 2 pour travaux**

La fermeture du Terminal 2 pour rénovation et extension à compter de 2026, entraîne le regroupement de l'ensemble des activités des compagnies aériennes sur le Terminal 1. A ce titre, des études capacitaires spécifiques ont été menées par ADL et vérifiées par le STAC (Service Technique de l'Aviation Civile), afin de s'assurer de la bonne adéquation besoin-capacité sur l'ensemble des ressources côté ville comme côté piste durant cette période.

Côté ville, les études ADL ont mis en avant la nécessité d'augmenter les capacités d'enregistrement des passagers et de leurs bagages durant cette période. Deux axes ont été travaillés pour y répondre :

- Une optimisation des ressources existantes avec le déploiement des zones de « commun check-in » pour les compagnies majeures ou par groupe de compagnies ;
- La création d'une nouvelle zone d'enregistrement, le Départ 15, avec l'ajout de 12 banques d'enregistrement supplémentaires.

Ces paramètres ont bien été pris en compte dans l'étude du STAC.

Côté piste, l'activité sur la plateforme est marquée par 2 plages de pointe : la première vague de départs du début de matinée des avions basés et des autres night-stops, ainsi qu'une plage en début d'après-midi de forte simultanéité de vols internationaux et Schengen. Sur ces plages, un recours à l'utilisation des salles d'embarquement éloigné, avec un acheminement par bus, sera nécessaire en complément des salles d'embarquement au contact. Le taux de contact global restera néanmoins élevé.

Il est à noter que le nombre de postes avion n'est pas un critère limitant à la capacité, l'aéroport disposant de 18 postes avions éloignés (sans compter l'aire Mike dédiée au trafic Fret et/ou avions commerciaux de catégorie E/F dont le temps de demi-tour est supérieur à 3h).

À l'horizon 2029, les principales ressources sous tension concerneront la chaîne bagages : chutes et carrousels pour les départs, tapis de livraison pour les arrivées. Ces équipements sont particulièrement sensibles aux phénomènes de saturation, en raison des contraintes réglementaires, des exigences de redondance et de la continuité nécessaire du traitement bagages.

**Les simulations réalisées avec le STAC, intégrant à la fois la fermeture du Terminal 2 et le déploiement du dispositif EES pour les contrôles d'émigration et d'immigration, n'ont pas mis en évidence de déficit capacitaire significatif au Terminal 1. Les mesures d'adaptation capacitaire mises en œuvre, permettent ainsi d'assurer le maintien d'une qualité d'accueil et d'une performance opérationnelle élevées pendant la période prévisionnelle de fermeture du Terminal 2.**

### 3.2.2. Capacité des parkings véhicules

En 2026, l'aéroport Lyon-Saint Exupéry dispose d'environ **16 500 places de stationnement** auxquelles s'ajoutent environ 3 100 places en débord sur des surfaces pouvant temporairement être affectées au stationnement, en périodes de pointe.

Après plusieurs années de croissance, en volume comme en valeur, l'activité de stationnement sur la plateforme de Lyon-Saint Exupéry connaît depuis 2025 un retournement de tendance. La baisse concerne d'abord les usages horaires (clients accédant aux parkings sans réservation préalable, c'est-à-dire prenant un ticket à l'entrée et payant à la sortie), puis s'étend progressivement aux réservations, qui avaient jusque-là porté la dynamique du marché.

Cette évolution s'inscrit dans un contexte de concurrence accrue : développement des parcs extérieurs<sup>3</sup>, montée en puissance des VTC, progression des transports en commun et recours plus fréquent à l'accompagnement ou au dépose-minute. Des facteurs conjoncturels — contexte géopolitique, évolution du profil des passagers et comportements d'achat plus sensibles au prix — contribuent également à limiter la visibilité sur la trajectoire future de la demande parking.

Dans ce contexte, ADL retient une hypothèse de **stabilité des volumes de stationnement, exprimés en nombre de véhicules, au cours des prochaines années**. Cette prévision repose sur plusieurs effets combinés :

- Un ralentissement progressif attendu du développement capacitaire des parkings extérieurs, favorisé notamment par un encadrement foncier et réglementaire plus strict ;
- Une normalisation progressive de la croissance des transports en commun, après leur phase initiale de montée en charge ;
- La hausse du trafic aérien, qui pourrait compenser une partie des volumes transférés vers les modes de transport et parkings concurrents ;
- La dynamique du trafic de la gare TGV de Lyon-Saint Exupéry, susceptible de contribuer au maintien de la demande de stationnement.

**Cette vision conduit à privilégier l'optimisation de l'existant, comme la transformation de l'ancien espace loueur attenant au P5 en parking véhicules (environ 800 places supplémentaires), plutôt que le lancement de nouvelles infrastructures capacitaires massives.** Les tensions saisonnières ponctuelles en période de vacances scolaires, seront gérées par l'utilisation des parkings de débord et la politique tarifaire.

---

<sup>3</sup> Les parcs extérieurs représentent environ 6 500 places dans un rayon de quelques kilomètres autour de LYS et constituent une pression concurrentielle significative avec des prix très agressifs rendus possibles par des niveaux de service plus faibles et, dans certains cas, par des conditions d'exploitation insuffisamment encadrées voire illégales.

## Focus Aéroport Lyon-Bron (LYN)

### Capacité actuelle et évolution capacitaire sur la période du CRE

L'aéroport Lyon-Bron ne présente pas aujourd'hui de contrainte capacitaire majeure, que ce soit au niveau du terminal affaires ou des aires de stationnement avions. La principale limite concerne le stationnement de l'aviation légère, en particulier les capacités de hangar. Le renforcement de cette offre constitue donc un levier important de développement pour la plateforme. Il répond également à un enjeu plus large pour le système aéroportuaire lyonnais, en maintenant à Lyon-Bron une partie des capacités de stationnement et en préservant ainsi les marges de développement de Lyon-Saint Exupéry pour l'aviation commerciale.

La baisse significative des redevances aéronautiques appliquées à Lyon-Saint Exupéry en septembre 2024 a conduit à augmenter fortement l'écart de coût d'usage entre Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry pour certains segments de l'aviation d'affaires. Cette évolution a renforcé l'attractivité relative de Lyon-Saint Exupéry et favorisé des reports de trafic d'aviation d'affaires vers la plateforme principale. Ce phénomène va à l'encontre de la complémentarité historique des deux aéroports et conduit à une utilisation moins optimale des infrastructures du système aéroportuaire lyonnais, en mobilisant à Lyon-Saint Exupéry des capacités qui pourraient utilement être réservées au développement du trafic commercial. Le renforcement de l'attractivité de Lyon-Bron constitue ainsi un enjeu important de rééquilibrage et d'optimisation de l'allocation du trafic d'aviation d'affaires entre les deux plateformes (hors contraintes opérationnelles de longueur de piste, d'horaires, etc...).

## PARTIE 4 – PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2027-2034 D'AÉROPORTS DE LYON

### 4.1. Les principes directeurs du programme d'investissements 2027-2034

#### Un programme cohérent, raisonné et séquencé au service des usagers, du concédant, et du territoire

Le programme d'investissements présenté par ADL dans le cadre du CRE II traduit une vision industrielle de long terme au service des usagers, du concédant et du territoire.

**Il s'élève à 383 M€ sur sept ans : 333 M€ sur le périmètre de la caisse aménagée, dont 83 % consacrés aux Services Publics Aéroportuaires, auxquels s'ajoutent 50 M€ d'investissements régaliens dédiés à la sûreté et à la sécurité.**

Ce programme repose sur une approche de sobriété, de priorisation et d'adaptation des infrastructures existantes, afin de répondre aux besoins réels de chacune des parties.

Ce programme a en effet été construit autour d'une logique industrielle claire : moderniser et pérenniser le patrimoine existant, flexibiliser les infrastructures terminales et aéronautiques, accompagner une croissance maîtrisée du trafic, améliorer durablement la qualité de service et accélérer la transition environnementale des plateformes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron. Il s'agit ainsi de tirer le meilleur parti des infrastructures déjà concédées par l'État, en les rendant plus résilientes, plus polyvalentes et plus sobres, plutôt que de privilégier la création de capacités nouvelles qui ne seraient pas strictement nécessaires.

#### Une logique de construction fondée sur la sobriété, la priorisation et l'adaptation des infrastructures existantes

Le programme d'investissement 2027-2034 a été élaboré pour répondre aux besoins opérationnels et réglementaires réels des usagers, du concédant et du territoire. Les projets retenus répondent tous, par conséquent, à des besoins objectifs : maintien en condition opérationnelle des infrastructures critiques, mise en conformité réglementaire, adaptation aux évolutions des flottes et des typologies de trafic, amélioration de la performance énergétique des bâtiments, renforcement de la résilience climatique et amélioration de l'expérience passager.

Cette réponse aux besoins réels de chacune des parties se traduit par :

- **Le recentrage du programme d'investissements sur les opérations les plus structurantes** pour les usagers, le concédant et le territoire. Les investissements sont conçus comme un ensemble cohérent et interdépendant : la modernisation du Terminal 2 et la reconfiguration de sa jetée, l'électrification des postes avions, la reconfiguration progressive des aires avions, le renouvellement des passerelles, la rénovation des pistes et la modernisation du Terminal 1A

historique contribuent ainsi à transformer progressivement l'ensemble du système aéroportuaire lyonnais.

- **La sobriété économique par la réutilisation et l'adaptation des infrastructures existantes** : les terminaux historiques sont rénovés, isolés, modernisés et rendus plus flexibles ; les aires avion sont reconfigurées pour accueillir les flottes actuelles ; les équipements et infrastructures critiques sont renouvelés pour préserver la continuité de service.

Ces principes de base du programme d'investissements se traduisent plus concrètement par quatre orientations stratégiques structurantes :

- **Renforcer la polyvalence des infrastructures terminales** afin de traiter de manière plus flexible l'ensemble des typologies de trafic : domestique, Schengen, international, compagnies low-cost, compagnies traditionnelles et modules avions de plus grande capacité,
- **Accélérer la décarbonation et la performance environnementale** des plateformes, notamment par l'électrification des opérations au sol, la rénovation énergétique des bâtiments, la sortie progressive du gaz et les projets de résilience climatique,
- **Assurer le maintien du patrimoine concédé par l'État**, en renouvelant les infrastructures, équipements et systèmes critiques nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à la disponibilité opérationnelle et à la qualité du service public aéroportuaire,
- **Améliorer les services rendus aux clients et partenaires d'ADL**, en agissant sur le confort passager, la fluidité des parcours, la digitalisation des services, les espaces commerciaux, les parkings, les accès ainsi que les équipements et surfaces mis à disposition des compagnies aériennes et des assistants en escale pour l'enregistrement et l'embarquement.

### **Un programme structuré autour de grands projets, de la maintenance, du service client et de l'environnement**

Le programme de 333 M€ d'investissements (hors régalien) se répartit entre quatre catégories d'investissements complémentaires :

- **Les grands projets représentent environ 212 M€, soit 64 % du programme.** Ils constituent la colonne vertébrale du CRE et concentrent les projets de transformation majeure (extension, reconfiguration, rénovation lourde), qui changent structurellement le fonctionnement des terminaux et des aires avions. Il s'agit de l'extension et modernisation du Terminal 2, la décarbonation des opérations au sol par le déploiement des équipements 400 Hz et PCA, la rénovation de la jetée du Terminal 2 et le réaménagement de ses aires avions, le renouvellement des passerelles du Terminal 1A et du Terminal 2, la rénovation des pistes et la rénovation du Terminal 1A historique.

Ces grands projets contribuent à la polyvalence des terminaux, à la qualité de service, à la décarbonation et au maintien du patrimoine.

- **Les investissements de maintenance et de maintien patrimonial représentent environ 68 M€.** Ils permettent d’assurer la fiabilité au quotidien des équipements critiques et évitent l’obsolescence. Ils couvrent notamment les réseaux et postes électriques, les carrousels bagages, certains équipements de sécurité, les installations techniques, les systèmes informatiques, la modernisation des outils digitaux et les infrastructures de service. Cette enveloppe est essentielle pour prévenir l’obsolescence, réduire les risques de panne, sécuriser la continuité d’exploitation et maintenir un niveau élevé de disponibilité des installations.

La maintenance et le maintien patrimonial sécurisent la disponibilité des infrastructures et la qualité du service public.

- **Les investissements dédiés au service client représentent environ 37 M€.** Ils visent à améliorer l’expérience passager et la performance des parcours, au travers notamment de projets d’automatisation de l’enregistrement et de la dépose bagages automatiques (« smart check-in »), d’amélioration des espaces commerciaux et de services, de refonte de certains parkings et d’amélioration de la signalétique.

Ces investissements contribuent à renforcer la fluidité, maintenir l’attractivité de la plateforme et offrir aux compagnies comme aux passagers un niveau de service conforme aux standards des grands aéroports européens.

- **Les investissements environnementaux spécifiques représentent environ 16 M€.** Ils portent notamment sur la sortie progressive du gaz pour la production thermique des terminaux, le développement des modes doux, l’accompagnement de projets liés aux carburants d’aviation durable, la résilience climatique, la sécurisation de l’approvisionnement en eau et l’adaptation des infrastructures aux épisodes climatiques plus intenses. Ces investissements environnementaux ciblés complètent la rénovation énergétique des terminaux et l’électrification des postes avions portées par les grands projets.

### **Des bénéfices attendus pour les usagers, les passagers, le concédant et le territoire**

In fine, ce programme d’investissements produit des bénéfices directs pour l’ensemble des parties prenantes.

**Pour les compagnies aériennes et les assistants en escale,** il permet de disposer d’infrastructures plus fiables, plus flexibles et mieux adaptées aux flottes actuelles, tout en améliorant la ponctualité, la disponibilité des postes au contact et la performance des opérations au sol. La flexibilisation des infrastructures contribuera également à offrir de nouvelles opportunités de développement aux compagnies.

**Pour les passagers,** le programme se traduira par des espaces d’embarquement mieux dimensionnés, des parcours plus lisibles, un meilleur confort thermique, une qualité de service renforcée, une fluidité accrue des contrôles de sûreté et aux frontières, ainsi qu’une expérience plus homogène entre les différents terminaux. La modernisation du Terminal 2 et du Terminal 1A historique constitue à cet égard un levier central de requalification du produit aéroportuaire lyonnais.

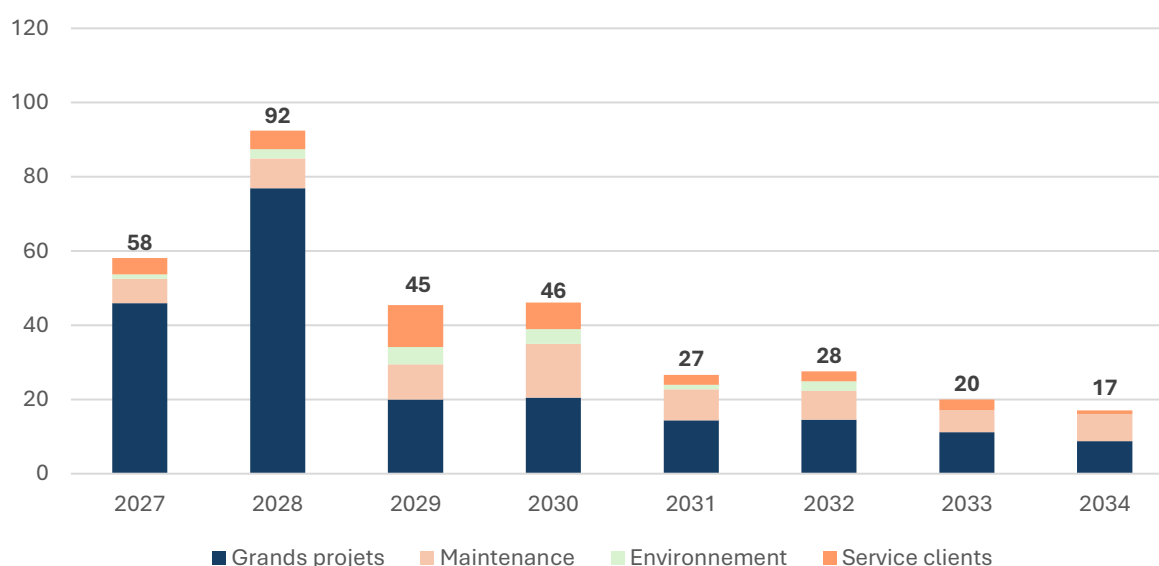
**Pour le concédant**, le programme répond à l'exigence de préservation et de valorisation du patrimoine concédé. Il assure la pérennisation d'infrastructures dont certaines remontent à la création de l'aéroport en 1975, renouvelle des équipements arrivés à obsolescence, sécurise les installations critiques et garantit la continuité du service public aéroportuaire sur la durée.

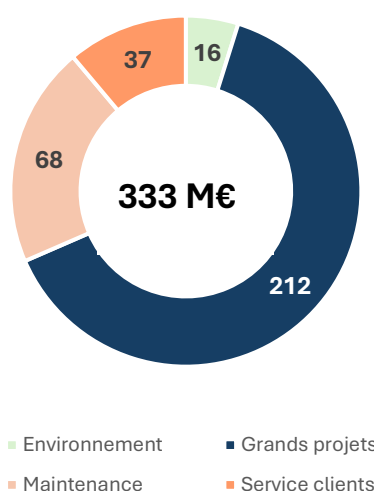
**Pour le territoire**, le programme accompagne le développement et l'attractivité de l'ensemble de la Région. Il contribue à doter le territoire d'une porte d'entrée moderne, qualitative et dimensionnée pour répondre aux attentes des passagers et des compagnies aériennes. Dans un environnement fortement concurrentiel, marqué notamment par l'attractivité de l'aéroport de Genève pour les flux touristiques à destination des Alpes, ces investissements sont indispensables pour maintenir la compétitivité de la plateforme lyonnaise, améliorer l'expérience passager et renforcer son rôle de porte d'accès privilégiée vers les territoires alpins.

#### Détails du programme d'investissement ADL 2027-2034 (en millions d'euros constants)

|                              | 2027        | 2028         | 2029        | 2030        | 2031        | 2032        | 2033        | 2034        | Total        |
|------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Lyon - Saint Exupéry         | 57,9        | 91,8         | 44,3        | 44,9        | 26,5        | 26,9        | 19,6        | 17,0        | 328,7        |
| Lyon - Bron                  | 0,2         | 0,3          | 1,1         | 1,1         | 0,1         | 0,6         | 0,4         | 0,1         | 3,8          |
| <b>Total caisse aménagée</b> | <b>58,0</b> | <b>92,0</b>  | <b>45,4</b> | <b>46,0</b> | <b>26,6</b> | <b>27,5</b> | <b>20,0</b> | <b>17,0</b> | <b>332,5</b> |
| Assistance                   | 0,1         | 0,4          | 0,1         | 0,1         | 0,1         | 0,1         | -           | -           | 0,8          |
| Régalien                     | 11,4        | 9,8          | 16,4        | 6,3         | 0,4         | 0,6         | 1,8         | 3,0         | 49,8         |
| <b>Total général</b>         | <b>69,6</b> | <b>102,3</b> | <b>61,9</b> | <b>52,4</b> | <b>27,1</b> | <b>28,1</b> | <b>21,8</b> | <b>20,1</b> | <b>383,2</b> |

#### Investissements ADL 2027-2034 de la caisse aménagée par catégorie (en millions d'euros constants)





### Détails des investissements de la caisse aménagée 2027-2034 (en millions d'euros constants)

|                                   |                               | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | 2031        | 2032        | 2033        | 2034        | Total        |
|-----------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Lyon - Saint Exupéry</b>       |                               |             |             |             |             |             |             |             |             |              |
| <b>Environnement</b>              | Décarbonation                 | -           | 0,1         | 1,2         | -           | -           | -           | -           | -           | 1,4          |
|                                   | Infrastructures aéronautiques | -           | -           | -           | -           | 0,0         | 0,4         | -           | 0,0         | 0,5          |
|                                   | Installations techniques      | 0,6         | 1,5         | 2,2         | 2,5         | 0,1         | 1,2         | -           | 0,0         | 8,1          |
|                                   | Parc & Accès                  | 0,3         | 0,1         | 0,0         | 0,3         | -           | -           | -           | -           | 0,7          |
|                                   | Terminaux                     | 0,2         | 0,5         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | 1,0         | -           | -           | 4,7          |
|                                   | <b>Total Environnement</b>    | <b>1,1</b>  | <b>2,1</b>  | <b>4,4</b>  | <b>3,8</b>  | <b>1,2</b>  | <b>2,6</b>  | <b>-</b>    | <b>0,0</b>  | <b>15,3</b>  |
| <b>Grands projets</b>             | Décarbonation                 | 21,4        | 26,6        | -           | -           | -           | -           | -           | -           | 48,0         |
|                                   | Infrastructures aéronautiques | 6,0         | 6,0         | 1,7         | 16,5        | 9,4         | -           | -           | -           | 39,7         |
|                                   | Installations techniques      | -           | 0,5         | 2,6         | 4,0         | 1,7         | -           | -           | -           | 8,8          |
|                                   | Parc & Accès                  | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -            |
|                                   | Terminaux                     | 18,5        | 43,8        | 15,6        | -           | 3,2         | 14,6        | 11,2        | 8,7         | 115,6        |
|                                   | <b>Total Grands projets</b>   | <b>45,9</b> | <b>76,9</b> | <b>20,0</b> | <b>20,5</b> | <b>14,4</b> | <b>14,6</b> | <b>11,2</b> | <b>8,7</b>  | <b>212,1</b> |
| <b>Maintenance</b>                | Immobilier                    | 0,1         | -           | -           | 0,0         | 0,0         | 0,0         | 0,0         | -           | 0,2          |
|                                   | Infrastructures aéronautiques | -           | -           | 0,6         | 1,2         | -           | -           | 0,1         | -           | 2,0          |
|                                   | Installations techniques      | 1,9         | 3,1         | 5,4         | 7,1         | 3,9         | 2,1         | 1,3         | 2,3         | 27,1         |
|                                   | Parc & Accès                  | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -            |
|                                   | Système d'Information         | 3,9         | 4,4         | 2,9         | 4,9         | 3,2         | 3,7         | 3,1         | 1,9         | 28,0         |
|                                   | Terminaux                     | 0,7         | 0,5         | 0,5         | 0,7         | 1,2         | 1,9         | 1,1         | 3,1         | 9,8          |
|                                   | <b>Total Maintenance</b>      | <b>6,6</b>  | <b>8,0</b>  | <b>9,4</b>  | <b>13,9</b> | <b>8,4</b>  | <b>7,7</b>  | <b>5,7</b>  | <b>7,3</b>  | <b>67,0</b>  |
| <b>Service clients</b>            | Immobilier                    | 0,5         | 0,6         | 0,3         | 0,1         | 0,0         | 0,3         | -           | -           | 1,8          |
|                                   | Infrastructures aéronautiques | 0,2         | -           | 0,1         | 0,6         | 0,6         | -           | -           | -           | 1,5          |
|                                   | Installations techniques      | 1,0         | 0,1         | 0,7         | 1,1         | -           | 0,3         | 0,8         | 0,9         | 4,8          |
|                                   | Parc & Accès                  | 1,3         | 1,2         | 2,7         | 3,8         | 1,9         | 1,5         | 1,9         | -           | 14,4         |
|                                   | Système d'Information         | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -            |
|                                   | Terminaux                     | 1,1         | 2,8         | 6,7         | 1,2         | -           | -           | -           | -           | 11,8         |
|                                   | <b>Total Service clients</b>  | <b>4,2</b>  | <b>4,7</b>  | <b>10,5</b> | <b>6,7</b>  | <b>2,5</b>  | <b>2,0</b>  | <b>2,7</b>  | <b>0,9</b>  | <b>34,2</b>  |
| <b>Total Lyon - Saint Exupéry</b> |                               | <b>57,9</b> | <b>91,8</b> | <b>44,3</b> | <b>44,9</b> | <b>26,5</b> | <b>26,9</b> | <b>19,6</b> | <b>17,0</b> | <b>328,7</b> |
| <b>Lyon - Bron</b>                |                               |             |             |             |             |             |             |             |             |              |
| <b>Environnement</b>              | Décarbonation                 | -           | <b>0,0</b>  | <b>0,2</b>  | <b>0,2</b>  | -           | -           | -           | -           | <b>0,5</b>   |
| <b>Maintenance</b>                | Infrastructures aéronautiques | -           | -           | <b>0,1</b>  | <b>0,6</b>  | -           | <b>0,0</b>  | <b>0,3</b>  | -           | <b>0,9</b>   |
| <b>Service clients</b>            | Immobilier                    | 0,1         | 0,1         | 0,4         | 0,4         | 0,1         | 0,1         | 0,1         | 0,1         | 1,2          |
|                                   | Infrastructures aéronautiques | -           | -           | -           | -           | 0,1         | 0,5         | 0,1         | -           | 0,6          |
|                                   | Parc & Accès                  | 0,1         | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -           | 0,1          |
|                                   | Terminaux                     | -           | -           | -           | 0,1         | 0,2         | 0,2         | -           | -           | 0,5          |
|                                   | <b>Total Service clients</b>  | <b>0,1</b>  | <b>0,1</b>  | <b>0,4</b>  | <b>0,4</b>  | <b>0,3</b>  | <b>0,8</b>  | <b>0,1</b>  | <b>0,1</b>  | <b>2,4</b>   |
| <b>Total Lyon - Bron</b>          |                               | <b>0,1</b>  | <b>0,2</b>  | <b>0,7</b>  | <b>1,2</b>  | <b>0,3</b>  | <b>0,8</b>  | <b>0,4</b>  | <b>0,1</b>  | <b>3,8</b>   |
| <b>Total caisse aménagée</b>      |                               | <b>58,0</b> | <b>91,9</b> | <b>45,0</b> | <b>46,0</b> | <b>26,8</b> | <b>27,7</b> | <b>20,0</b> | <b>17,0</b> | <b>332,5</b> |

## **Un séquençement sur sept ans, indispensable à la faisabilité industrielle et à la continuité d'exploitation**

**Une durée de sept ans du CRE constitue une condition essentielle de faisabilité du programme.** Le programme d'investissements ne peut être appréhendé comme une simple addition de chantiers pouvant être librement déplacés dans le temps. Les opérations sont fortement interdépendantes et doivent être séquencées pour éviter la superposition de chantiers critiques, préserver les capacités de substitution entre terminaux et aires avions, limiter les impacts sur l'exploitation et garantir la qualité de service pendant les travaux. Par ailleurs, l'enchaînement de ces opérations dans un programme de sept ans permet d'éviter les temps morts inhérents au découpage d'une telle séquence.

Les premières années du CRE concentrent les investissements lourds et non reportables. Il porte le socle de performance et de résilience du programme : modernisation du Terminal 2, déploiement du projet APU Off, premières opérations sur les infrastructures aéronautiques, renouvellements critiques et investissements nécessaires à la continuité d'exploitation. Cette concentration en début de période répond à la nécessité de traiter rapidement les actifs les plus contraints, les obligations réglementaires et les principaux leviers de transformation de la plateforme.

Les dernières années permettent de finaliser la transformation engagée, de valoriser les investissements initiaux, de poursuivre les projets associés à ces investissements initiaux et enfin d'homogénéiser progressivement l'expérience passager. Elles intègrent notamment la rénovation du Terminal 1A historique, la poursuite de la rénovation énergétique des bâtiments, la flexibilisation de la jetée du Terminal 2, les projets environnementaux à maturité plus longue et la poursuite du renouvellement patrimonial. Cette seconde phase capitalise sur le socle constitué en début de CRE pour livrer une plateforme plus cohérente, plus flexible et plus performante.

Ce séquençement est également indispensable pour préserver la continuité d'exploitation. La fermeture temporaire du Terminal 2 pendant ses travaux, rendue possible par le report de l'activité sur le Terminal 1 et le satellite, illustre la nécessité de disposer de marges opérationnelles et d'un phasage robuste. De même, les opérations sur les pistes, les aires avions, les passerelles et les équipements critiques doivent être coordonnées afin de maintenir la capacité disponible, la sécurité des opérations, la ponctualité et la qualité de service.

## **Un programme cohérent avec les exigences du CRE et les attentes des usagers**

Le programme d'investissements 2027-2034 s'inscrit pleinement dans la logique du CRE : donner de la visibilité aux usagers sur la trajectoire d'investissement et les conditions de financement, tout en permettant à l'exploitant de réaliser les opérations indispensables à la performance, à la sécurité, à la qualité de service et à la transition environnementale de la plateforme. La concertation engagée avec les usagers a conduit à préciser la nature des investissements, leur périmètre, leur séquençement et leur contribution directe aux besoins opérationnels.

Le programme répond ainsi à une triple exigence : être **suffisamment ambitieux pour traiter les besoins structurels de la plateforme et maintenir sa compétitivité, suffisamment sobre pour rester proportionné aux besoins et aux capacités de financement, et suffisamment séquencé pour être réalisable sans dégrader l'exploitation**. Cette cohérence d'ensemble justifie l'inscription du programme dans un horizon de sept ans, seul cadre permettant de concilier soutenabilité économique, faisabilité industrielle, continuité de service et transformation durable des infrastructures.

Au-delà des contraintes industrielles, ce séquençement sur sept ans constitue également une condition de financement du programme. Les investissements qui le composent forment un ensemble cohérent et interdépendant dont la création de valeur s'apprécie à l'échelle du programme complet et non opération par opération. Une dissociation du programme ou une remise en cause de sa visibilité au-delà d'un premier cycle réduirait la lisibilité de la trajectoire d'investissement, accroîtrait le risque perçu par les financeurs et renchérirait les conditions de financement. La stabilité d'un cadre de sept ans est ainsi indispensable pour sécuriser l'engagement des capitaux nécessaires, optimiser leur coût et garantir l'exécution du programme dans des conditions économiquement soutenables pour les usagers comme pour la concession. La durée de sept ans répond également à une attente forte des usagers : disposer d'une trajectoire tarifaire stable sur la durée du CRE, évitant des à-coups tarifaires liés à un CRE plus court, notamment des hausses rapides en début de période suivies de baisses lorsque les investissements produisent leurs effets.

## 4.2. Les Grands projets

**Avec près de 212 M€, soit 64 % du programme d'investissements de la caisse aménagée, les grands projets forment la colonne vertébrale du CRE II d'ADL. Concentrés sur les infrastructures les plus critiques de Lyon-Saint Exupéry, ils traduisent une priorité claire : adapter la plateforme aux nouveaux usages du trafic aérien et engager une transformation durable de ses terminaux, de ses aires avions et de ses infrastructures aéronautiques.**

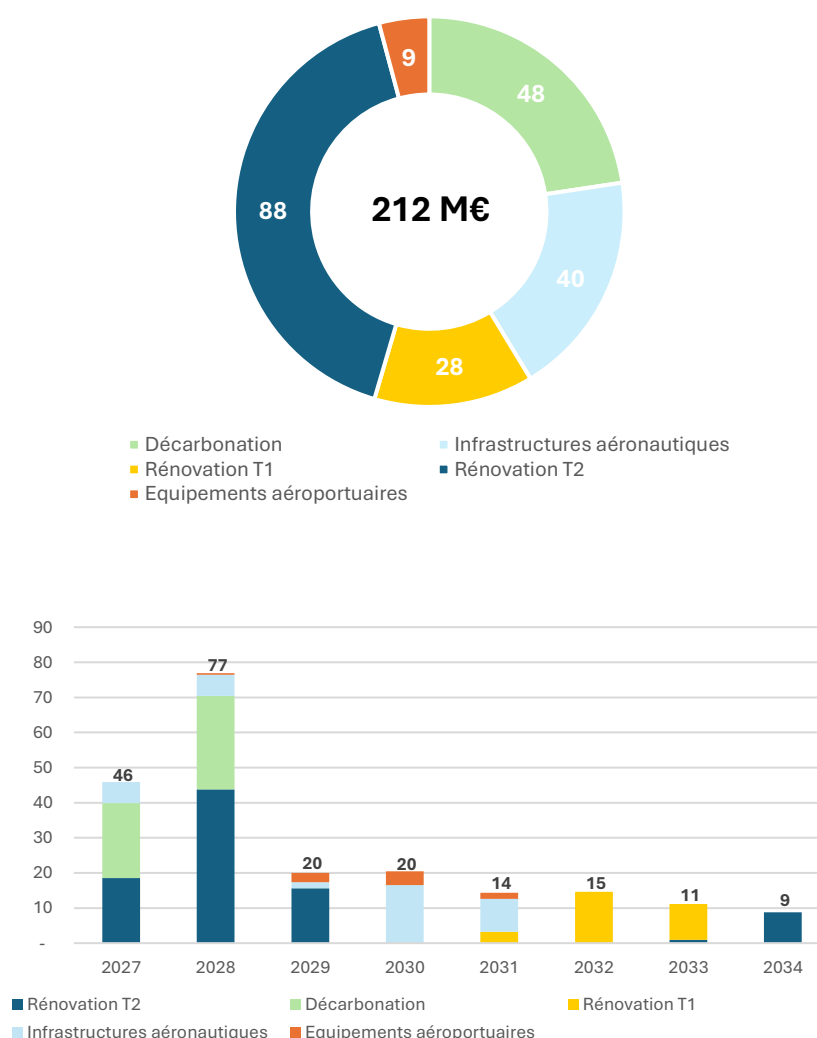
Ce programme s'articule autour de **sept grands projets**, qui structurent la trajectoire d'investissement de la plateforme sur la décennie :

- Extension, modernisation et rénovation énergétique du Terminal 2 (2027-2029) ;
- Décarbonation des opérations au sol : déploiement du projet APU Off (2027-2028) ;
- Réaménagement des parkings avions de la jetée du Terminal 2 (Aire Alpha) (2027-2028) ;
- Renouvellement des passerelles télescopiques de Lyon-Saint Exupéry (2029-2031) ;
- Rénovation des pistes (2030-2031) ;
- Rénovation et modernisation énergétique du Terminal 1A historique (2032-2033) ;
- Rénovation énergétique et flexibilisation de la jetée du Terminal 2 (2034).

Ces projets ne relèvent pas d'une logique d'extension isolée, mais d'une stratégie cohérente de transformation et de résilience. Ils répondent simultanément à des enjeux de maintien patrimonial, de conformité réglementaire, d'adaptation aux évolutions du trafic et des flottes, de qualité de service, de performance opérationnelle et de transition environnementale. Ils permettront de renforcer la polyvalence des terminaux, de fiabiliser les infrastructures aéronautiques, de réduire les émissions liées aux opérations au sol et d'homogénéiser progressivement l'expérience passager.

Leur mise en œuvre repose sur une séquence industrielle exigeante, organisée sur sept ans afin d'éviter la superposition de chantiers critiques, de préserver les capacités de substitution et de garantir la continuité d'exploitation. Le phasage proposé concentre les investissements non reportables en début de CRE, puis accompagne progressivement la transformation du système des terminaux T1/T2 et des infrastructures aéronautiques, dans une trajectoire soutenable pour les usagers comme pour l'exploitant.

### Répartition des investissements de Grands Projets par catégorie (en millions d'euros constants)



| Grands projets                | Projets d'investissements                                 | 2027        | 2028        | 2029        | 2030        | 2031        | 2032        | 2033        | 2034       | Total        |
|-------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|--------------|
| Décarbonation                 | APU Off Echo                                              | 2,0         | 20,5        | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 22,5         |
|                               | APU Off Satellite                                         | -           | 6,1         | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 6,1          |
|                               | APU Off Terminal 1A                                       | 8,0         | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 8,0          |
|                               | APU Off Terminal 1B                                       | 3,0         | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 3,0          |
|                               | APU Off Terminal 2                                        | 8,4         | -           | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 8,4          |
|                               | <b>Total Décarbonation</b>                                | <b>21,4</b> | <b>26,6</b> | -           | -           | -           | -           | -           | -          | <b>48,0</b>  |
| Infrastructures aéronautiques | Piste 17L-35R                                             | -           | -           | -           | 1,0         | 9,4         | -           | -           | -          | 10,5         |
|                               | Piste 17R-35L + amorces B3 et B4                          | -           | -           | 1,7         | 15,5        | -           | -           | -           | -          | 17,2         |
|                               | Renouvellement Parking avion Jetée T2 NORD                | 3,8         | 3,8         | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 7,6          |
|                               | Renouvellement Parking avion Jetée T2 SUD EST             | 0,7         | 0,7         | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 1,3          |
|                               | Renouvellement Parking avion Jetée T2 SUD OUEST           | 1,6         | 1,6         | -           | -           | -           | -           | -           | -          | 3,1          |
|                               | <b>Total Infrastructures aéronautiques</b>                | <b>6,0</b>  | <b>6,0</b>  | <b>1,7</b>  | <b>16,5</b> | <b>9,4</b>  | -           | -           | -          | <b>39,7</b>  |
| Installations techniques      | Renouvellement Passerelles T1A (Historique)               | -           | -           | 0,4         | 1,7         | 1,7         | -           | -           | -          | 3,8          |
|                               | Renouvellement Passerelles T2                             | -           | 0,5         | 2,3         | 2,3         | -           | -           | -           | -          | 5,0          |
|                               | <b>Total Installations techniques</b>                     | -           | <b>0,5</b>  | <b>2,6</b>  | <b>4,0</b>  | <b>1,7</b>  | -           | -           | -          | <b>8,8</b>   |
| Terminaux                     | Extension Terminal 2                                      | 6,5         | 22,9        | 14,6        | -           | -           | -           | -           | -          | 44,0         |
|                               | Rénovation Terminal 2 (y/c perf. énergétique)             | 12,0        | 20,9        | 1,0         | -           | -           | -           | -           | -          | 33,9         |
|                               | Extension/Flexibilisation Jetée Terminal 2                | -           | -           | -           | -           | -           | -           | 1,0         | -          | 9,7          |
|                               | Rénovation Terminal 1A Historique (y/c perf. énergétique) | -           | -           | -           | -           | 3,2         | 14,6        | 10,2        | -          | 28,0         |
|                               | <b>Total Terminaux</b>                                    | <b>18,5</b> | <b>43,8</b> | <b>15,6</b> | -           | <b>3,2</b>  | <b>14,6</b> | <b>11,2</b> | <b>8,7</b> | <b>115,6</b> |
| <b>Total général</b>          |                                                           | <b>45,9</b> | <b>76,9</b> | <b>20,0</b> | <b>20,5</b> | <b>14,4</b> | <b>14,6</b> | <b>11,2</b> | <b>8,7</b> | <b>212,1</b> |

## Extension, modernisation et rénovation énergétique du Terminal 2

2027-2029

Le projet d'extension, de modernisation et de rénovation énergétique du Terminal 2 constitue l'un des investissements structurants du CRE II d'Aéroports de Lyon. Estimé à 75 M€, il répond à une quadruple exigence : remettre à niveau une infrastructure historique, l'adapter aux nouvelles caractéristiques du trafic aérien préparer la plateforme à l'essor du trafic international et montagne attendu au cours de la prochaine décennie, notamment dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030, et renforcer durablement la performance opérationnelle, environnementale et commerciale de la plateforme. Le Terminal 2 constitue à cet égard un maillon essentiel de la capacité d'accueil et de traitement des passagers internationaux à forte saisonnalité qui contribuent à l'attractivité touristique et économique du territoire.

Il s'agit moins de créer une capacité nouvelle que de requalifier un actif existant, central dans l'exploitation de la plateforme, afin de répondre aux besoins actuels des compagnies low-cost et traditionnelles ainsi que des passagers, tout comme ceux du Concédant. Le projet combine ainsi maintien patrimonial, adaptation opérationnelle, conformité réglementaire et amélioration de la qualité de service.

### Une infrastructure stratégique à adapter à l'évolution du trafic

Le Terminal 2, dont le corps principal date de la création de l'aéroport en 1975, a été rénové et étendu au début des années 2000 avec la création d'une jetée d'embarquement. Cette configuration a longtemps constitué un atout pour Lyon-Saint Exupéry, notamment grâce à des temps de parcours courts, une bonne lisibilité des cheminements et une exploitation efficace des correspondances pour le hub régional du groupe Air France.

L'évolution de la structure du trafic post-Covid à Lyon modifie toutefois les besoins auxquels cette infrastructure doit répondre. La recomposition du mix entre trafic low-cost et traditionnel, entre flux Schengen et non-Schengen, l'attrition du trafic régional domestique et l'augmentation de la taille moyenne des appareils imposent une adaptation du terminal et de sa jetée.

Les principales limites portent aujourd'hui sur la taille des espaces d'embarquement et la capacité à traiter simultanément des flux contrôlés et non contrôlés, notamment pour des modules moyen-courriers de 190 à 220 passagers. Cette flexibilité devient déterminante pour optimiser l'usage des infrastructures et ainsi permettre le développement du trafic low-cost, moteur de la croissance sur la plateforme, en garantissant un niveau de service adapté. Cette adaptation est également nécessaire pour accompagner le développement du trafic montagne, segment stratégique pour Lyon-Saint Exupéry compte tenu de sa proximité avec les Alpes françaises. L'aéroport a vocation à renforcer son rôle de porte d'entrée naturelle vers les stations alpines, aujourd'hui fortement concurrencées par d'autres plateformes européennes. Dans cette perspective, la modernisation du Terminal 2 contribuera à absorber des flux internationaux saisonniers importants, caractérisés par de fortes concentrations de passagers et de bagages, tout en garantissant un niveau de qualité de service compatible avec les attentes des compagnies aériennes et des visiteurs. Elle constitue également un élément clé de la préparation de la plateforme aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030 et à l'héritage durable qu'ils doivent générer pour le territoire.

### **Un projet de modernisation, de conformité et de transformation opérationnelle**

Le projet prévoit la démolition de l'ancienne salle de départ bus, située au nord du Terminal 2, puis la reconstruction d'une extension d'environ 9 500 m<sup>2</sup> connectée au terminal existant et à la jetée. Cette extension permettra de créer une nouvelle zone de PIF intégrant des lignes de contrôle optimisées avec EDS cabine, ainsi qu'une zone commerciale comprenant duty free, commerces et espaces de restauration. Elle permettra également d'augmenter les surfaces utiles d'embarquement, de fluidifier les parcours passagers et de mieux organiser les flux départs et arrivées.

Le terminal existant sera également réaménagé afin d'améliorer le confort, la performance énergétique et l'efficacité opérationnelle. Les contrôles aux frontières seront repositionnés dans le cœur de jetée pour les départs et au rez-de-chaussée de la nouvelle extension pour les arrivées, portant la capacité d'accueil des vols contrôlés jusqu'à neuf vols simultanés, contre quatre aujourd'hui.

Quatre objectifs structurent l'opération :

- Moderniser et mettre en conformité le terminal sur les programmes technique, réglementaire (sécurité incendie) et énergétique ;
- Renforcer la flexibilité opérationnelle avec une polyvalence d'exploitation des ressources aéroportuaires entre compagnies low-cost et traditionnelles, et typologies de vols contrôlés ou non ;
- Améliorer l'expérience passager grâce à des espaces plus confortables, mieux dimensionnés, et à une offre de commerces et de restauration rehaussée aux standards du Terminal 1 ;
- Conforter la compétitivité de la plateforme dans une trajectoire tarifaire maîtrisée.



### **Une opération inscrite dans une trajectoire industrielle déjà engagée**

L'opération prolonge une trajectoire industrielle déjà engagée. Entre 2022 et 2023, ADL a investi 15 M€ pour remplacer le système de traitement des bagages de soute du Terminal 2 et assurer sa mise en conformité avec les exigences EDS de norme 3.1. Cette première étape a sécurisé un équipement critique et préparé la requalification globale du terminal.

Le projet bénéficie par ailleurs d'un niveau de maturité avancé : les études sont engagées, le permis de construire a été délivré en avril 2026 et le phasage permet une réalisation concentrée sur les deux premières années du CRE. La fermeture temporaire du Terminal 2, avec report de l'activité sur le Terminal 1 et le satellite, limite les surcoûts et contraintes associés à des travaux sous exploitation.

### **Un projet cohérent avec les objectifs environnementaux d'ADL**

La rénovation du Terminal 2 constitue aussi un levier de la trajectoire environnementale d'ADL. Elle contribuera aux obligations de rénovation énergétique du patrimoine tertiaire (Décret Tertiaire) et préparera la sortie progressive du gaz pour la production thermique des terminaux. Elle constitue à ce titre une première étape de la modernisation énergétique des aéroports, avant les opérations prévues sur le Terminal 1 historique et la jetée.

Les travaux porteront notamment sur l'isolation, le renouvellement d'équipements techniques anciens, les systèmes de traitement d'air et la production thermique. Ils contribueront à réduire les consommations, améliorer le confort thermique et renforcer la résilience du patrimoine aéroportuaire.

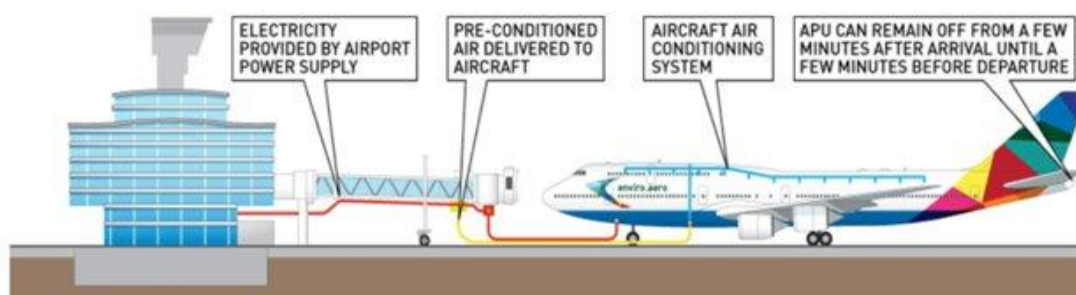
**La modernisation du Terminal 2 soutiendra le développement de l'ensemble des typologies de trafic de l'aéroport, qu'ils soient domestiques, Schengen ou internationaux, low-cost ou traditionnels, voire long-courriers (le terminal conservant la capacité d'accueillir jusqu'à quatre avions de code E en passerelle), tout en renforçant la capacité de la plateforme à accueillir les flux saisonniers liés**

au tourisme de montagne. Elle contribuera ainsi à conforter le positionnement de Lyon-Saint Exupéry comme porte d'entrée des Alpes françaises et à préparer l'aéroport à répondre aux besoins de capacité, de qualité de service et de performance opérationnelle attendus dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030.

### Décarbonation des opérations au sol : déploiement du projet APU Off

2027-2028

Le projet APU Off constitue un investissement structurant du CRE II ADL. Estimé à près de 48 M€, il vise à substituer à l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance des avions (APU), des équipements électriques assurant l'alimentation électrique (400Hz) et la climatisation (PCA) des avions durant leur traitement au sol. Ces équipements seront eux-mêmes alimentés par de l'électricité verte en partie produite en autoconsommation photovoltaïque sur la plateforme.



### Un projet au cœur de la trajectoire environnementale d'ADL

ADL a équipé dès 2011 l'ensemble de ses postes au contact et en faux contact en prises 400 Hz. Le projet APU Off prolonge cette avance en élargissant l'électrification des postes avion à la fourniture d'air préconditionné. Il constitue ainsi l'un des principaux leviers de réduction des émissions indirectes (scope 3) et des nuisances sonores liées aux opérations au sol des compagnies.

Cette ambition est cohérente avec la stratégie environnementale d'ADL et son positionnement comme plateforme engagée au plus haut niveau de l'Airport Carbon Accreditation.

### Un projet allant au-delà de la conformité réglementaire

Le projet répond aux exigences issues des règlements européens 2023/1804 et 2024/1679, qui imposent l'équipement progressif des postes avions en moyens de substitution à l'usage des APU, ainsi qu'à l'arrêté ministériel du 28 juillet 2023 encadrant l'extinction des APU lorsque des équipements alternatifs sont disponibles. Le cadre réglementaire impose notamment l'équipement des postes éloignés en 400 Hz à horizon 2029 et l'équipement des postes au contact en PCA à horizon 2030.

ADL retient toutefois une approche plus ambitieuse qu'une stricte mise en conformité. Le programme couvre l'ensemble des parkings avions, avec des solutions fixes lorsqu'elles sont adaptées et des solutions mobiles pour certains postes éloignés. Il réduit au strict minimum les émissions de CO2 des avions au sol, tout en améliorant la qualité des opérations.

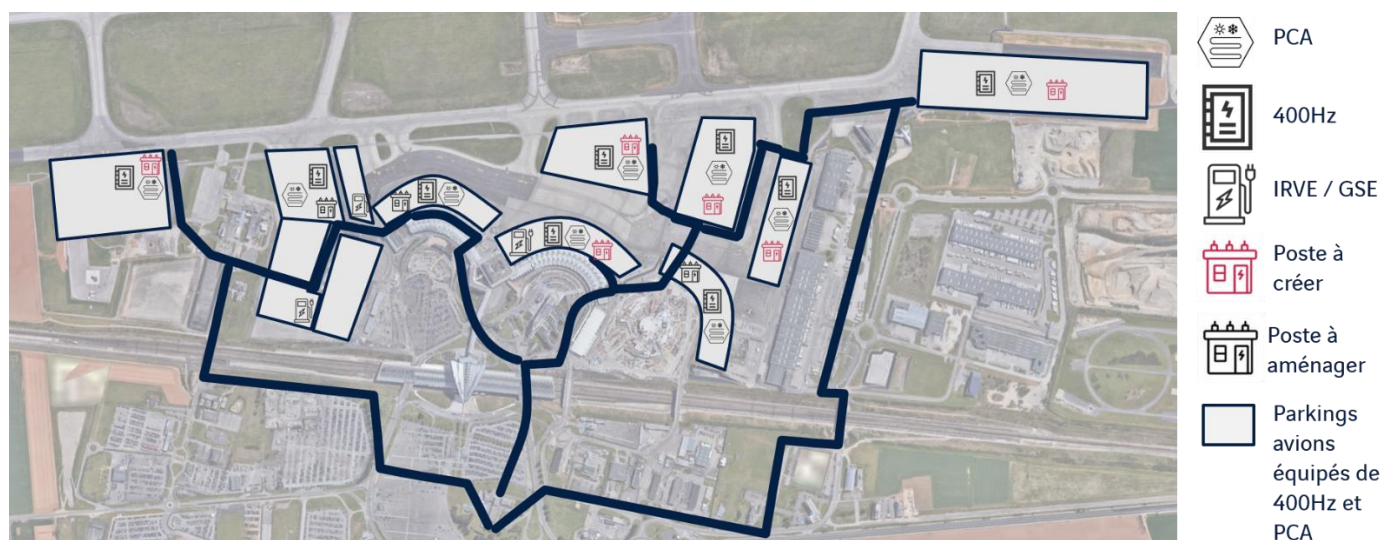
### Périmètre technique du programme

Le projet prévoit l'installation ou le renouvellement de convertisseurs 400 Hz sur l'ensemble des parkings avion. Il représente l'acquisition de 48 équipements, dont une partie correspond au renouvellement d'installations existantes, ainsi que la mise en place des moyens de connexion associés : trappes, enrouleurs motorisés et dispositifs de distribution adaptés aux différentes configurations de postes.

Le programme comprend également 57 équipements de climatisation avion, combinant PCA fixes pour les postes au contact ou en faux contact et solutions mobiles pour certains postes éloignés. Cette architecture répond à la diversité des opérations et limite le recours à des moyens thermiques ou mobiles non intégrés.

Le projet inclut aussi des infrastructures de recharge pour véhicules et engins électriques côté piste : 26 bornes IRVE et 48 départs dans des armoires proches des zones de charge.

L'ensemble suppose un renforcement des réseaux côté piste : création d'un nouveau point de livraison électrique, environ 9 km de boucles haute tension et fibre optique, et construction de 8 postes haute tension. Ces infrastructures garantissent la puissance, la redondance et la résilience nécessaires à l'électrification des postes.



### Calendrier et financement

Le projet, d'ores et déjà en phase d'Avant-Projet Définitif, s'inscrit dans une séquence resserrée, avec une mise en service cible progressive sur 2027 et 2028. Ce calendrier répond aux échéances réglementaires, aux contraintes industrielles du chantier et aux conditions de mobilisation des financements européens. En effet, le financement

combine fonds propres, subvention européenne CEF-AFIF (à hauteur de 30% du projet) et prêt miroir associé. Cette structuration réduit l'effort économique net supporté par la plateforme et les usagers, tout en permettant de maintenir le niveau d'ambition requis pour la conformité et la décarbonation.

### **Bénéfices attendus pour les usagers, l'exploitation et le territoire**

Les bénéfices attendus de ce projet sont directement alignés avec les objectifs du CRE :

- Réduire les émissions de scope 3 de la plateforme, avec un ordre de grandeur estimé à environ 5 ktCO<sub>2</sub> par an, tout en diminuant les nuisances sonores liées à l'usage des APU durant les escales ;
- Assurer la conformité d'ADL aux obligations réglementaires européennes et nationales relatives aux équipements 400 Hz, PCA et à l'extinction des APU lorsque des moyens de substitution sont disponibles ;
- Offrir aux compagnies aériennes et aux assistants en escale des solutions plus performantes, plus sûres et plus économiques pour le traitement des avions au sol, l'usage de l'APU étant particulièrement onéreux en termes de carburant et de maintenance ;
- Accompagner l'électrification des véhicules et engins côté piste, en cohérence avec la transition énergétique des opérations aéroportuaires ;
- Renforcer la compétitivité de la plateforme lyonnaise en proposant un niveau d'équipement aligné avec les meilleures pratiques des grands aéroports européens.

**APU Off est un projet indispensable qui permet à ADL de respecter ses obligations réglementaires, de réduire les émissions du scope 3, d'améliorer les opérations au sol, et de renforcer la compétitivité de la plateforme au bénéfice des usagers. Il illustre aussi la logique industrielle du CRE II : un investissement lourd, concentré en début de période, dont les bénéfices se déploient sur le long terme.**

### **Réaménagement des parkings avion de la jetée du Terminal 2 (Aire Alpha)**

**2027-2028**

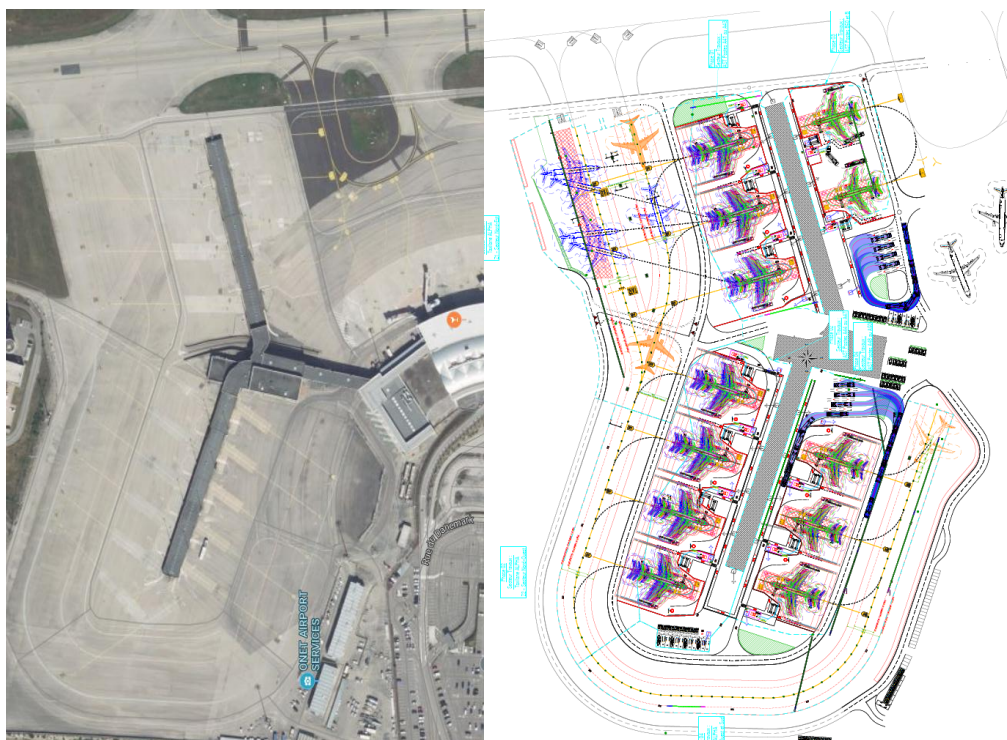
**Le réaménagement des parkings avion de la jetée (Aire Alpha) est une opération visant à adapter les aires existantes à l'évolution des flottes et à la modernisation du Terminal 2 et de la jetée.** Estimé à 12M€, ce projet s'inscrit en cohérence avec les projets connexes de flexibilisation de la jetée et de déploiement des équipements 400 Hz/PCA.

La jetée du Terminal 2 a constitué pendant près de vingt ans un outil performant pour l'exploitation du hub euro-régional d'Air France, grâce à une architecture simple, des parkings pour des avions régionaux de code B au contact, des cheminements courts et des temps de correspondance optimisés. Depuis la crise sanitaire, la rationalisation du trafic régional, l'augmentation de la taille moyenne des modules avions et l'évolution du mix entre trafic low-cost, traditionnel, Schengen et non-Schengen imposent une adaptation de l'infrastructure.

Ainsi, les aires actuelles de la jetée, dimensionnées pour des avions régionaux de code B, ne répondent plus aux besoins opérationnels. Leur reconfiguration permettra

d'accueillir des avions de code C, de type A320/B737. Elles nécessitent par ailleurs un reprofilage pour être mises en conformité avec les exigences EASA. L'Aire Alpha passera ainsi de 23 postes code B à 12 postes compatibles code C. Cette évolution permettra d'accueillir des modules moyens d'environ 180 passagers, contre 75 aujourd'hui, avec un gain capacitaire estimé à près de 20 % à emprise constante.

Le projet valorise un actif existant, sans extension d'emprise, tout en répondant aux besoins de capacité parking. Prévu en 2027-2028, son phasage est organisé en coordination avec la modernisation du Terminal 2 et les travaux APU Off afin d'optimiser le coût des travaux et de préserver la continuité d'exploitation.



## Renouvellement des passerelles télescopiques de Lyon-Saint Exupéry

2029-2031

**Le renouvellement des passerelles télescopiques du Terminal 2 et du Terminal 1A historique constitue un des grands projets de renouvellement et de maintien patrimonial inscrit dans le programme d'investissements du CRE II ADL. Il concerne le remplacement de 14 passerelles mises en service en 2007, dont 8 au Terminal 2 et 6 au Terminal 1A.**

Après près de vingt ans d'exploitation, ces équipements présentent des signes croissants d'obsolescence, en particulier sur les automatismes, les systèmes de commande et certaines pièces désormais difficiles à approvisionner. Malgré les actions de maintenance préventive et les réparations réalisées, les interventions techniques sont devenues plus fréquentes, plus longues et plus complexes. Les taux d'intervention et leur durée ont augmenté d'environ 10 % au cours des cinq dernières années. Cette situation accroît le risque d'indisponibilité des postes avions au contact, modalité

d'embarquement et de débarquement privilégiée par les compagnies comme par les passagers pour des raisons de confort, de sécurité et d'efficacité opérationnelle.

Le remplacement des passerelles permettra de fiabiliser durablement le fonctionnement des postes au contact en remplaçant les équipements existants par des passerelles neuves, plus fiables et plus facilement maintenables.

L'opération s'inscrit également en cohérence avec le programme APU Off.

Les travaux prévus, estimés à environ 9 M€, comprennent le remplacement des 14 passerelles, l'adaptation des interfaces techniques, la reprise éventuelle des fondations et l'intégration possible des équipements PCA. Le calendrier envisagé, sur 2029 à 2031, tient compte de l'articulation avec les autres grands projets de la plateforme, notamment la rénovation du Terminal 2, et des besoins de continuité d'exploitation.

## Rénovation des pistes

2030-2031

**La rénovation des pistes de Lyon-Saint Exupéry est un projet majeur du programme d'investissements d'ADL pour le CRE II. Évaluée à environ 28 M€, l'opération répond à des enjeux majeurs : préserver la sécurité, la disponibilité et la performance des infrastructures aéronautiques les plus critiques de la plateforme.** Elle s'inscrit dans un contexte de vieillissement progressif des chaussées et d'évolution des sollicitations liées aux nouvelles générations d'appareils.

La plateforme dispose de deux pistes parallèles.

- La piste A 17R/35L, longue de 4 000 mètres et large de 45 mètres, a été mise en service en 1975, reprise en 1989 puis rénovée en couche de roulement en 2008.
- La piste B 17L/35R, longue d'environ 2 700 mètres et également large de 45 mètres, a été mise en service en 1992 et rénovée en surface en 2013.

Leur disponibilité conditionne directement la continuité du service public aéroportuaire, la résilience opérationnelle de Lyon-Saint Exupéry et la qualité de service offerte aux compagnies aériennes.

Les indices de service réalisés en 2024 mettent en évidence un état contrasté. La piste A approche de sa fin de vie structurelle : sa fondation en grave bitume, datant de 1975, montre des signes d'affaiblissement désormais visibles et mesurables. Les fissures de retrait, l'orniérage et le faïençage de fatigue traduisent une dégradation qui ne peut plus être traitée durablement par de simples reprises de surface. La piste B présente, en revanche, un meilleur état général ; sa structure demeure saine, même si sa couche de roulement appelle une maintenance préventive.

L'évolution des flottes renforce ce besoin d'intervention. Les appareils récents, notamment les Airbus A350 et Boeing 777, génèrent des contraintes plus fortes sur les chaussées en raison de la configuration de leurs trains d'atterrissage et de la concentration des charges. Cette combinaison entre vieillissement structurel, sollicitations accrues et pathologies constatées justifie une intervention lourde sur la piste A, inscrite dans une trajectoire de travaux maîtrisée.

Des auscultations complémentaires seront conduites avec le Service Technique de l'Aviation Civile afin de consolider le diagnostic, préciser les hypothèses techniques et arrêter le périmètre définitif. À ce stade, la trajectoire retenue repose sur une logique ciblée : traiter en profondeur la piste dont l'état le justifie, tout en limitant l'intervention sur la piste la plus saine à une maintenance adaptée. Cette approche permet de concilier sécurité, continuité d'exploitation et maîtrise de l'enveloppe d'investissement.

- Piste A 17R/35L : reprise des deux tiers centraux, soit environ 30 mètres de largeur, jusqu'à la structure, avec traitement des amorces de taxiways les plus sollicitées.
- Piste B 17L/35R : renouvellement de la couche de roulement des deux tiers centraux, ou entretien renforcé si les auscultations confirment le bon état structurel.
- Axes de piste : surveillance renforcée et traitement ponctuel des zones fissurées, notamment à proximité du réseau de balisage aéronautique.
- Raccordements pistes/taxiways : reprise des jonctions soumises aux girations des avions et aux efforts de cisaillement répétés.

Ces travaux sont prévus en 2030 et 2031. Ce calendrier permet d'intervenir avant que la dégradation de la piste A n'accroisse le risque technique, tout en phasant les travaux pour préserver la capacité opérationnelle de la plateforme et limiter les impacts pour les compagnies et les passagers.

La rénovation des pistes est un investissement de continuité, de sécurité et de résilience. Son périmètre distingue clairement les besoins structurels de la piste A des besoins de maintenance de la piste B, ce qui en fait une opération à la fois nécessaire et proportionnée. Un report augmenterait les risques techniques, les coûts futurs et les contraintes d'exploitation.

## Rénovation et modernisation énergétique du Terminal 1A historique

2032-2033

**La rénovation du Terminal 1A historique constitue un projet structurant du programme d'investissements d'ADL dans le cadre du CRE II. Estimée à 28 M€ et programmée en 2033, l'opération vise à requalifier une infrastructure mise en service à l'ouverture de l'aéroport en 1975, dont les caractéristiques techniques et fonctionnelles ne répondent plus aux standards actuels.** Elle poursuit un triple objectif : sécuriser la pérennité d'un actif essentiel de la plateforme, améliorer sa performance énergétique et offrir aux compagnies comme aux passagers une expérience plus homogène au sein des différents terminaux de Lyon-Saint Exupéry.

### Une infrastructure historique à remettre au niveau des standards actuels

Construit lors de la création de l'aéroport, le Terminal 1A historique a fait l'objet de réaménagements ponctuels, notamment dans les années 1990 puis lors de l'ouverture du nouveau Terminal 1B. Ces interventions ont permis de prolonger l'usage du bâtiment, en particulier sur certains espaces de livraison bagages et sur l'éclairage, mais sans constituer une rénovation globale. Les diagnostics conduits à ce stade mettent désormais en évidence la nécessité d'une intervention plus structurante, portant à la fois

sur l'enveloppe du bâtiment, ses équipements techniques, sa conformité réglementaire et son organisation fonctionnelle.

- La toiture et les façades, largement héritées de la conception d'origine, doivent être rénovées afin d'améliorer l'isolation et la performance énergétique du bâtiment.
- Les équipements techniques doivent être remis à niveau, notamment les systèmes de désenfumage, de sécurité incendie, de chauffage, de ventilation, de climatisation et de traitement d'air.
- Les espaces d'embarquement doivent être mieux dimensionnés et les surfaces côté ville réorganisées, depuis le transfert des fonctions d'enregistrement vers le Terminal 1B.
- La flexibilité opérationnelle doit être renforcée pour traiter plus efficacement des vols low-cost comme traditionnels, qu'ils soient contrôlés ou non.

### **Un projet combinant conformité, performance énergétique et flexibilité opérationnelle**

Le projet répond à ces enjeux par une modernisation ciblée et proportionnée. Il prévoit la rénovation de la toiture et des façades afin de limiter les déperditions thermiques et de contribuer à la trajectoire de conformité au décret tertiaire. Il comprend également le renouvellement des principaux équipements techniques du bâtiment, notamment les installations de traitement d'air, de chauffage, de ventilation, de climatisation, de désenfumage et de sécurité incendie.

L'opération vise aussi à mieux utiliser les surfaces disponibles. La rationalisation des espaces côté ville permettra de réaffecter une part plus importante du niveau 1 aux salles d'embarquement et à la gestion des flux côté piste. Cette évolution doit améliorer le confort des passagers, rendre les parcours plus lisibles et mieux absorber les pointes d'activité, notamment avec des modules avions plus capacitaires.

### **Un levier d'homogénéisation des terminaux de Lyon-Saint Exupéry**

La rénovation du Terminal 1A historique s'inscrit dans une logique d'ensemble avec les autres grands projets du CRE, en particulier la modernisation du Terminal 2, la flexibilisation de sa jetée et les investissements de service client sur les parcours passagers. Elle contribuera à harmoniser progressivement le niveau de service offert sur les différents terminaux de Lyon-Saint Exupéry.

Elle améliorera également l'interface entre le nouveau Terminal 1B et le Terminal 1A historique, avec une gestion plus fluide des flux, une polyvalence accrue des portes et une meilleure capacité à accueillir des vols contrôlés ou non contrôlés, en passerelle comme au large. Les adaptations éventuelles des points de contrôle aux frontières devront être étudiées en cohérence avec ce réaménagement afin d'optimiser l'exploitation globale du terminal.

## Bénéfices attendus pour les usagers, les passagers et la plateforme

- Maintien patrimonial et conformité : remise à niveau d'un bâtiment historique de la concession, incluant l'enveloppe, les équipements techniques, le désenfumage et la sécurité incendie.
- Performance énergétique : réduction des déperditions thermiques et amélioration des systèmes techniques, en cohérence avec la trajectoire de sobriété énergétique des terminaux.
- Flexibilité opérationnelle : meilleure capacité à accueillir différents types de trafic et de flux, avec des configurations plus polyvalentes.
- Qualité de service : espaces d'embarquement plus lisibles, mieux dimensionnés et plus confortables pour les passagers.
- Robustesse du programme CRE : intégration du projet dans une séquence d'investissements progressive, limitant la superposition des chantiers critiques.

**À l'échelle du CRE II, la rénovation du Terminal 1A historique constitue l'un des derniers maillons de la transformation du système des terminaux de Lyon-Saint Exupéry. Elle complète les opérations engagées sur le Terminal 2 et sa jetée, et contribuera à livrer une plateforme plus flexible, plus sobre énergétiquement et mieux adaptée aux besoins des compagnies aériennes comme des passagers.**



## Rénovation énergétique et flexibilisation de la jetée du Terminal 2

2034

Le projet de rénovation énergétique et de flexibilisation de la jetée du Terminal 2 constitue un investissement structurant du CRE II d'Aéroports de Lyon. Estimé à 9,7 M€ et programmé en 2034, il s'inscrit dans la continuité du projet d'extension et de modernisation du Terminal 2 et du réaménagement des aires avions de la jetée. Il vise à finaliser la flexibilisation de la jetée, afin d'optimiser sa polyvalence pour le traitement au contact des vols non-contrôlés et contrôlés opérés avec des avions de code C, ainsi qu'à répondre aux exigences environnementales du Décret tertiaire.

Les travaux consisteront à :

- Agrandir et mieux organiser les surfaces d'embarquement (environ +2000 m<sup>2</sup> de surface utile) afin de traiter des modules de 180 à 220 passagers dans de meilleures conditions et de tirer pleinement parti des 12 postes compatibles code C au contact de la jetée ;
- Adapter les circulations passagers afin d'améliorer la flexibilité d'exploitation des portes, notamment entre arrivées et départs contrôlés ou non contrôlés ;
- Réaliser la rénovation énergétique du bâtiment, en cohérence avec la trajectoire de réduction de 50 % des consommations des terminaux à horizon 2040 portée par le Décret tertiaire ;
- Assurer la cohérence technique avec les projets connexes : modernisation du Terminal 2, installation des équipements 400 Hz/PCA.

Ce projet constitue la dernière brique de la reconfiguration opérationnelle et énergétique du Terminal 2 et de la jetée initiée dès la 1<sup>ère</sup> année du CRE. Il participe simultanément au maintien patrimonial, à la qualité de service, à la performance opérationnelle et à la transition environnementale.



### 4.3. Les investissements au service de nos clients

**Sur la période CRE II, ADL prévoit 37,1 M€ d'investissements dédiés à l'amélioration du service aux clients, à l'optimisation des parcours passagers et au développement des revenus extra-aéronautiques. Cette enveloppe s'entend hors grands projets, dont certains — notamment la rénovation du Terminal 2 et du Terminal 1A historique — intègrent également une dimension client significative.** Elle s'inscrit dans une logique de régulation équilibrée : renforcer la qualité de service rendue aux passagers, aux compagnies aériennes et aux partenaires de la plateforme, tout en soutenant la performance économique d'ADL et la modération tarifaire sur la durée du CRE.

Ces investissements poursuivent trois objectifs principaux : fluidifier les parcours et réduire les points de congestion, améliorer la lisibilité et l'efficacité des cheminements, et adapter les infrastructures aux besoins des différents clients de l'aéroport — passagers, compagnies aériennes, assistants en escale, commerces, loueurs et autres opérateurs économiques.

#### **Améliorer les parcours et les services aux clients**

**Le premier axe, doté de 15,9 M€, regroupe les investissements consacrés aux services clients et aux processus opérationnels.** Le projet le plus structurant est le déploiement du **smart check-in** sur les terminaux 1 et 2 et l'amélioration du traitement des bagages hors-format, pour un montant de plus de **7 M€**. Développée au sein du réseau VINCI Airports et déjà mise en œuvre sur plusieurs plateformes, cette solution vise à créer un parcours d'enregistrement plus automatisé, reposant sur des bornes libre-service mutualisées et des tapis collecteurs permettant une dépose plus efficace des bagages enregistrés en self-service. Les passagers pourront ainsi s'enregistrer, peser, étiqueter et déposer leurs bagages de manière plus autonome, tout en conservant un accompagnement humain pour ceux qui le souhaitent.

Ce projet répond à plusieurs enjeux opérationnels : réduire les temps d'attente à l'enregistrement, améliorer l'utilisation des ressources aéroportuaires mises à disposition des compagnies aériennes et limiter les besoins en personnel sur le process enregistrement. Il contribuera ainsi à améliorer la qualité de service pour les passagers et l'efficience économique pour les compagnies, tout en rationalisant l'utilisation des ressources enregistrements, dans un contexte de croissance progressive du trafic.

Une attention particulière sera portée au traitement des bagages hors-format, notamment les skis et les vélos, avec le déploiement progressif de solutions adaptées. Cette orientation est cohérente avec le positionnement de Lyon-Saint Exupéry comme porte d'entrée des Alpes françaises et avec la nécessité d'offrir un parcours plus fluide aux clientèles saisonnières.

Le déploiement du projet **Smart Turn Around**, qui mobilise l'intelligence artificielle au service de la gestion de la touchée avion, contribuera à améliorer la performance opérationnelle et à optimiser l'utilisation des ressources.

Le programme prévoit également **3,2 M€ pour le renouvellement de la signalétique extérieure et intérieure**. Cet investissement vise à faciliter l'orientation des passagers, des accompagnants, des partenaires et des salariés de la plateforme, depuis les accès routiers, les transports collectifs, les modes doux et les parvis jusqu'aux terminaux.

Les espaces d'attente et de pré-embarquement feront l'objet de réaménagements ciblés, notamment avec le réaménagement des salles d'embarquement du Satellite. Ces opérations permettront d'adapter les espaces aux différentes typologies de compagnies aériennes et de passagers, tout en renforçant le confort d'attente. Le programme comprend également la création d'un espace fumeur extérieur au T1B, le réaménagement du point info et d'autres opérations de service client de moindre ampleur, contribuant à l'amélioration continue de l'expérience passager.

D'autres projets au bénéfice de l'exploitation complètent ce premier axe, dont l'aménagement d'une nouvelle aire de stationnement des essenciers, en lien avec le transfert de la zone de dépotage côté piste, améliorant significativement l'efficacité des opérations d'avitaillement.

### **Développer les recettes extra-aéronautiques au service de l'équilibre du CRE**

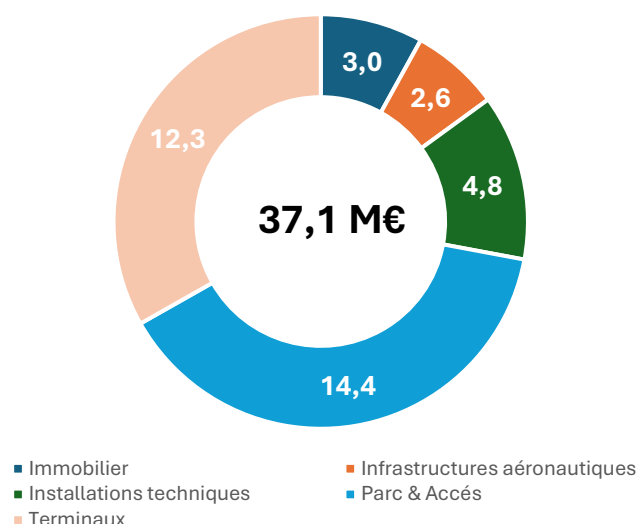
Le second axe porte sur **21,3 M€ d'investissements contribuant au développement des revenus extra-aéronautiques**, dans une logique de diversification des recettes commerciales et de soutien à l'équilibre économique du CRE.

Une enveloppe de **14,4 M€ concerne les opérations sur les parcs et accès**, incluant notamment le réaménagement de l'ancien parking loueurs sur le P5, pour un montant de 3,2 M€. Cette opération vise à reconvertir une zone aujourd'hui inutilisée afin de l'affecter aux passagers, avec la création d'environ 800 places. Elle s'inscrit dans l'évolution des besoins de stationnement et dans l'objectif d'optimiser les capacités existantes avant tout nouveau développement capacitaire massive. S'y ajoutent le renouvellement du système de gestion des parkings et des équipements monétiques, la création d'une gare routière au Terminal 2 associée à la refonte des parkings P2, P2bis et Dépose Minute, le réaménagement du parking Fret et divers aménagements de voirie.

**Près de 4 M€ sont également prévus pour améliorer l'offre commerciale et de services** en zone réservée, notamment au Terminal 1B et au Satellite, ainsi qu'en zone publique.

Le programme prévoit enfin plus de **3 M€ pour des opérations contribuant au développement de l'immobilier de diversification** sur CargoPort et Lyon Bron. Elles comprennent notamment la viabilisation progressive de parcelles encore à construire, ainsi que la démolition et une contribution à la reconstruction du bâtiment B3 et du hangar H5 à Lyon Bron. Ces investissements permettront de valoriser le foncier disponible, d'accompagner le développement d'activités compatibles avec les contraintes opérationnelles et environnementales de la plateforme, et de renforcer l'insertion économique de l'aéroport dans son territoire.

**Ces investissements constituent un volet ciblé et équilibré du CRE : ils répondent aux attentes de qualité de service des passagers, des compagnies aériennes et des partenaires des plateformes, tout en améliorant l'efficacité opérationnelle et en soutenant le développement des recettes extra-aéronautiques. Ils contribuent ainsi à renforcer durablement la performance globale d'ADL, au bénéfice de l'équilibre économique du contrat et de la modération tarifaire sur la période régulée.**



#### 4.4. Les investissements de décarbonation et de résilience climatique

**Le projet industriel d'ADL inscrit la transition environnementale au cœur du programme d'investissements du CRE II. L'enveloppe de 16,1 M€ spécifiquement dédiée aux actions de décarbonation, de transition énergétique et de résilience climatique vient en complément de grands projets structurants qui portent eux-mêmes une composante environnementale forte. APU Off, la modernisation du Terminal 2, la rénovation du Terminal 1A historique ou encore la rénovation énergétique de la jetée du Terminal 2 contribuent ainsi, chacun à leur niveau, à réduire les émissions, améliorer la performance énergétique des bâtiments, adapter les infrastructures au changement climatique et préparer les usages énergétiques futurs.**

##### **Une trajectoire environnementale intégrée au projet industriel**

Dans le cadre du CRE II, la transition environnementale répond à une double exigence : maintenir la compétitivité et la qualité de service de la plateforme tout en accélérant la réduction de son empreinte carbone. Dans cette perspective, les investissements de décarbonation ne se limitent pas à des mesures d'accompagnement ; ils structurent directement la modernisation des infrastructures et l'évolution des modes d'exploitation.

Aéroports de Lyon a déjà franchi une étape importante en atteignant la neutralité carbone nette sur les scopes 1 et 2 après compensations, reconnu par le plus haut niveau du programme Airport Carbon Accreditation avec le niveau ACA 5. L'enjeu du CRE est désormais de consolider cette trajectoire en réduisant les émissions résiduelles notamment liées aux usages énergétiques des bâtiments et en agissant plus fortement sur les émissions indirectes (scope 3), en particulier celles liées aux opérations d'assistance au sol, aux accès à la plateforme et aux carburants durables.

## **Une enveloppe ciblée pour la transition énergétique et les carburants durables**

Au-delà des grands projets, le CRE prévoit une enveloppe ciblée d'environ **7 M€ en faveur de la transition énergétique et de la décarbonation des mobilités et des carburants**. Le projet le plus structurant est la sortie progressive du gaz pour la production thermique des terminaux à l'horizon 2030, pour un montant estimé à 4,5 M€. La production de chauffage, aujourd'hui centralisée, sera progressivement décentralisée au niveau des bâtiments, avec le remplacement des groupes froids existants par des pompes à chaleur réversibles et des thermofrigo-pompes capables de produire simultanément du chaud et du froid.

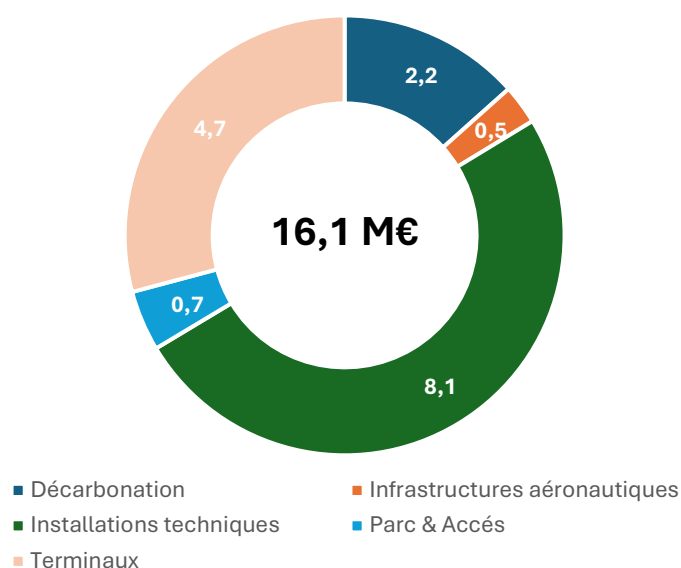
Cette enveloppe accompagne également le développement des nouvelles mobilités et des carburants alternatifs. Elle comprend notamment les infrastructures d'accès et de viabilisation nécessaires à l'implantation d'un projet de production de SAF local sur Lyon-Saint Exupéry, deux postes de recharge pour avions électriques légers à Lyon-Bron, le développement des modes doux dans la zone CargoPort, principal pôle d'emploi de la plateforme de Lyon-Saint Exupéry qui devrait représenter près de 5 000 salariés d'ici 2027, ainsi que l'installation d'une cuve HVO (Huile Végétale Hydrotraitee) côté piste.

## **Des investissements de résilience climatique indispensables à la continuité d'exploitation**

Comme d'autres infrastructures, les plateformes aéroportuaires sont directement exposées aux effets du changement climatique : épisodes de chaleur plus fréquents, pluies intenses, vents violents, phénomènes de foudre et tensions sur la ressource en eau. Le CRE prévoit à ce titre une enveloppe d'environ **8,6 M€ d'investissements de renouvellement et de résilience climatique**. L'étude de vulnérabilité climatique réalisée par Aéroports de Lyon a permis d'identifier les sujets prioritaires et d'intégrer les investissements nécessaires à la continuité, à la sécurité et à la robustesse de l'exploitation. Ils représentent 5,9 M€ et couvrent notamment des interventions ciblées sur le Terminal 1B (brise soleil, toiture, sas...), la climatisation des postes électriques Sud et Nord du balisage, la protection contre la foudre et d'autres opérations de protection des équipements critiques exposés aux aléas climatiques.

Les autres mesures prévues concernent la fiabilisation et la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable et industrielle, l'adaptation du réseau d'assainissement à la nouvelle pluie centennale, les équipements de protection contre les PFAS.

**Ces investissements, auxquels s'ajoutent les composantes environnementales intégrées aux grands projets structurants du CRE, permettent de respecter les obligations réglementaires, de réduire les émissions et les nuisances, de renforcer la décarbonation des opérations au sol, de maîtriser les charges énergétiques à long terme et de sécuriser la continuité d'exploitation face aux risques climatiques. Ils participent à livrer, à l'horizon 2034, un système aéroportuaire plus sobre et plus résilient.**



#### 4.5. Les investissements de maintenance et de maintien patrimonial

**68 M€ seront consacrés à la maintenance et au renouvellement des infrastructures et équipements critiques de la plateforme sur la période CRE II. Ce programme vise à garantir la continuité d'exploitation, préserver la valeur du patrimoine concédé et maintenir un haut niveau de performance opérationnelle. Les investissements portent principalement sur le renouvellement des installations techniques, des infrastructures électriques, des infrastructures aéronautiques, des équipements de traitement des bagages pour 40 M€, et la modernisation des systèmes d'information pour 28 M€.**

ADL entend préserver dans la durée la disponibilité, la sécurité et la fiabilité des infrastructures essentielles au fonctionnement quotidien des plateformes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron.

Face au vieillissement naturel de certains actifs, au renforcement des exigences réglementaires et à la place croissante des systèmes numériques, ce programme permet d'anticiper l'obsolescence, de réduire les risques de défaillance et de maintenir un niveau élevé de qualité de service pour les compagnies aériennes, les passagers et les partenaires de la plateforme.

##### **Un programme centré sur la disponibilité des infrastructures et équipements critiques**

Cette première enveloppe de 40 M€ est consacrée aux infrastructures et équipements indispensables à l'exploitation dont plus de 80% sont critiques pour le fonctionnement des plateformes. Elle couvre notamment pour plus de **28 M€ le renouvellement des installations et équipements techniques** : le remplacement progressif des postes électriques haute et basse tension et des armoires électriques, le renouvellement

d'équipements électromécaniques (ascenseurs, trottoirs roulants, escalators), le remplacement d'un groupe électrogène, le remplacement d'équipements liés à la climatisation, les groupes froids, l'éclairage, le renouvellement et la sécurisation de l'adduction d'eau potable, ou encore la rénovation de la salle de gestion de crise et du PC Sécurité et le renouvellement du système de contrôle d'accès.

Parmi ces opérations, le renouvellement des **carrousels bagages (6,1 M€)** constitue l'un des principaux projets du programme. Les cinq carrousels des terminaux ont été mis en service entre les années 1990 et 2000 et connaissent une augmentation continue des interventions de maintenance ainsi qu'une obsolescence croissante de leurs composants.

A cela s'ajoute, le renouvellement de flottes de véhicules spécialisés d'exploitation pour les espaces verts et le déneigement, et la sécurité incendie des bâtiments. Le programme comprend également plusieurs opérations de maintien patrimonial sur les bâtiments, installations techniques et équipements de service contribuant à la résilience globale de la plateforme.

Une enveloppe de près de **2,9 M€ est dédiée aux infrastructures aéronautiques** couvrant du renouvellement balisage et éclairage coté piste, la rénovation de bassins d'eaux pluviales (aires Charlie et Sierra), la rénovation de la caserne SSLIA (part hors régalien).

Enfin plus de **9,8 M€ sont fléchés sur les terminaux** couvrant notamment des enveloppes annuelles de travaux divers dans les aérogares, de renouvellement de mobilier, ainsi que la réfection des blocs sanitaires du Terminal 1B.

### **Une modernisation nécessaire des systèmes d'information**

Le second pilier du programme concerne les systèmes d'information, dont le rôle est devenu central dans le fonctionnement d'un aéroport moderne, avec une enveloppe d'environ 28 M€, soit plus de 40 % du programme de maintenance.

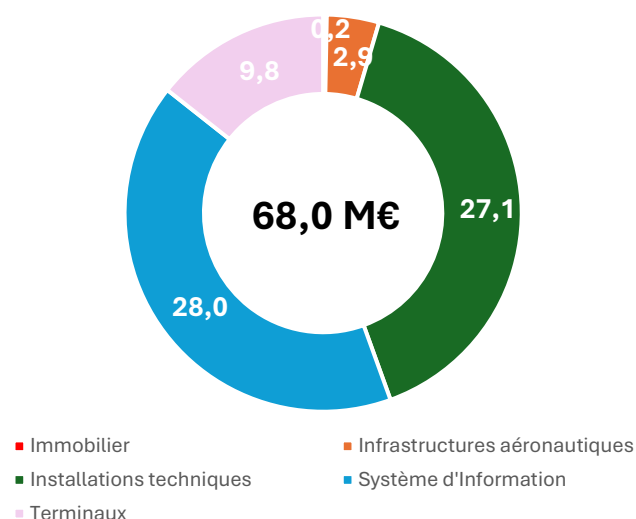
Les principaux investissements concernent la **modernisation des outils digitaux au service des clients pour 5,9 M€** (site internet, plateforme e-commerce pour les parkings et les services aux passagers, CRM et applications mobiles), les **nouvelles solutions et évolutions applicatives pour 10,8 M€** (dont le renouvellement de l'Airport Operational DataBase AODB, l'intégration progressive de solutions d'intelligence artificielle et la modernisation des outils métiers Finances et Ressources Humaines), le **renouvellement des infrastructures serveurs et réseaux** intégrant des solutions de cybersécurité **pour 6,5 M€**, ainsi que **4,7 M€ d'équipements divers** (système de téléaffichage, équipements informatiques utilisés par les compagnies aériennes et leurs assistants pour l'enregistrement et l'embarquement des passagers).

Ces investissements contribueront à renforcer la résilience des systèmes critiques, la protection des données et la performance opérationnelle globale de la plateforme.

## Des impacts opérationnels directs pour les usagers et les passagers

Le renouvellement des infrastructures, systèmes et équipements informatiques critiques renforcera leur disponibilité, limitera les pannes et réduira les interruptions susceptibles d'affecter l'exploitation ou l'expérience passager. La modernisation des systèmes d'information améliorera la fiabilité des processus, la cybersécurité et le pilotage des opérations en temps réel.

**Complémentaires des grands projets, des investissements de développement, de décarbonation et d'amélioration de l'expérience client, ils permettent de préserver durablement la valeur du patrimoine concédé et de garantir la robustesse opérationnelle de la plateforme au bénéfice de ces usagers et des passagers.**



### Focus : Investissements sur Lyon-Bron sur la période CRE II

Le programme d'investissement pour l'aéroport de Lyon-Bron, prévu sur la période CRE II, représente un total d'environ **4,65 M€**.

Cette enveloppe se compose principalement d'investissements couvrant les catégories suivantes :

- **Infrastructures aéronautiques et Terminaux (2,6 M€) :** ces investissements, qui constituent le poste principal, visent à moderniser les actifs clés avec l'extension d'aires de trafic, la mise en conformité de bassins d'eaux pluviales, la réfection de chaussées et le rafraîchissement du terminal d'aviation d'affaires. 2 postes avion seront également équipés pour la recharge électrique avec le support d'un tiers pour les bornes.
- **Développement Immobilier (1,25 M€) :** ce volet couvre l'expansion et la valorisation de la plateforme via le développement immobilier général, la

viabilisation de nouvelles parcelles et des projets de démolition/reconstruction de bâtiments (B3-H5).

- **Assistance en escale (0,8 M€)** : ces projets soutiennent la stratégie de décarbonation et de renouvellement des équipements pour les opérations d'assistance avec l'acquisition de GPU mobiles électriques et le renouvellement des équipements d'assistance au sol (GSE).

Au-delà de la maintenance et du développement des actifs, ces investissements visent à moderniser les infrastructures de la plateforme, à renforcer sa capacité opérationnelle et à accompagner sa transition environnementale.

|                                        |                               | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | Total |
|----------------------------------------|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| <b>Environnement</b>                   | Décarbonation                 | -    | 0,0  | 0,2  | 0,2  | -    | -    | -    | -    | 0,5   |
| <b>Maintenance</b>                     | Infrastructures aéronautiques | -    | -    | 0,1  | 0,6  | -    | 0,0  | 0,3  | -    | 0,9   |
| <b>Service clients</b>                 | Immobilier                    | 0,1  | 0,1  | 0,4  | 0,4  | 0,1  | 0,1  | 0,1  | 0,1  | 1,2   |
|                                        | Infrastructures aéronautiques | -    | -    | -    | -    | 0,1  | 0,5  | 0,1  | -    | 0,6   |
|                                        | Parc & Accès                  | 0,1  | -    | -    | -    | -    | -    | -    | -    | 0,1   |
|                                        | Terminaux                     | -    | -    | -    | 0,1  | 0,2  | 0,2  | -    | -    | 0,5   |
| <b>Total Service clients</b>           |                               | 0,1  | 0,1  | 0,4  | 0,4  | 0,3  | 0,8  | 0,1  | 0,1  | 2,4   |
| <b>Total périmètre Caisse aménagée</b> |                               | 0,1  | 0,2  | 0,7  | 1,2  | 0,3  | 0,8  | 0,4  | 0,1  | 3,8   |
| <b>Assistance</b>                      | Equipements                   | 0,1  | 0,4  | 0,1  | 0,1  | 0,1  | 0,1  | -    | -    | 0,8   |
| <b>Régalien</b>                        | SSLIA                         | 0,1  | -    | -    | -    | -    | -    | -    | -    | 0,1   |
| <b>Total général</b>                   |                               | 0,2  | 0,6  | 0,8  | 1,2  | 0,4  | 0,9  | 0,4  | 0,1  | 4,6   |

(en M€)

## Focus : Investissements régaliens prévus sur la période CRE II

Le programme d'investissements régaliens d'ADL prévu sur la période CRE II représente environ 50 M€ quasi exclusivement dédiés à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry. Il vient compléter le programme d'investissements principal de la caisse aménagée, estimé à 333 M€, portant ainsi l'effort global d'investissement d'ADL à environ 383 M€ sur la période.

Cette enveloppe se compose principalement des investissements de **sûreté** (intégration des EDS cabine et des body scanners aux PIFs, mise en conformité PARIF, PIF marchandises et hors-formats, renouvellement de la vidéosurveillance et du contrôle d'accès...) qui constituent l'essentiel de l'enveloppe avec environ **36 M€**, et des investissements de **sécurité** (rénovation de la caserne SSLIA, véhicules et équipements SSLIA, ...) estimés à environ **14 M€**.

**Au-delà des impératifs de la mise en conformité réglementaire, ces investissements amélioreront la fluidité du parcours passager et renforceront la robustesse et la performance opérationnelle de la plateforme.**

## PARTIE 5 – QUALITE DE SERVICE

### 5.1. Stratégie de qualité de service d'Aéroports de Lyon (ADL)

Dans le cadre du CRE II, ADL entend faire de la qualité de service un levier central de satisfaction client, de performance opérationnelle et d'attractivité de ses plateformes. À l'instar des grands aéroports européens, l'enjeu consiste à garantir une expérience fluide, fiable et lisible pour les passagers, tout en offrant aux compagnies aériennes un environnement opérationnel performant, prévisible et résilient. Cette ambition s'inscrit dans un contexte d'évolution des attentes clients, de transformation des usages, de pression concurrentielle accrue et de nécessaire maîtrise des coûts.

La politique QDS d'ADL poursuit ainsi un double objectif :

- **Améliorer durablement l'expérience des passagers à chaque étape de leur parcours**, depuis l'accès à l'aéroport jusqu'à l'embarquement ou la livraison bagages, en lui proposant une meilleure offre de services. La priorité est ainsi de réduire les principaux irritants du parcours client, de maîtriser les temps de parcours, d'améliorer l'orientation et l'information voyageurs, et de renforcer la qualité de l'accueil. Cette approche repose sur la maîtrise des fondamentaux — sécurité, sûreté, propreté, confort, accessibilité, courtoisie, continuité de service — ainsi que sur le développement de solutions innovantes permettant d'accompagner les nouveaux usages et d'accroître la satisfaction globale.
- **Renforcer la performance opérationnelle attendue par les compagnies aériennes**, en sécurisant les conditions d'exploitation et en limitant les aléas susceptibles d'affecter la régularité des opérations. Les priorités portent sur la disponibilité et la fiabilité des équipements critiques, la fluidité et la robustesse des processus en aérogare, la coordination entre acteurs et le pilotage des situations dégradées. La qualité de service contribue ainsi directement à la robustesse opérationnelle, à la maîtrise des coûts liés aux dysfonctionnements et à l'attractivité de la plateforme pour les compagnies.

Pour atteindre ces objectifs, ADL s'appuie sur quatre leviers complémentaires :

- Une supervision opérationnelle renforcée, assurée en continu, en temps réel, depuis le Centre de Commandement des Opérations ;
- Un système d'indicateurs permettant d'objectiver la performance et la perception client ;
- Une animation de l'écosystème aéroportuaire visant à diffuser une culture commune de la qualité de service ;
- Des instances internes à ADL ainsi qu'avec les usagers et partenaires aéroportuaires pour assurer le pilotage de la QDS.

Cette ambition s'appuie sur un niveau d'exigence déjà reconnu, illustré par la distinction 4 étoiles Skytrax ainsi que par les certifications et labels obtenus par ADL — ISO 9001, ISO 14001, ISO 50001, engagements RSE et Label Alliance. Ces références confortent la démarche engagée et traduisent la volonté de maintenir une qualité de service élevée en cohérence avec les standards attendus d'une plateforme européenne de référence.

## 5.2. Dispositifs existants de pilotage de la QDS

**Pionnier sur ce sujet, ADL dispose, depuis de nombreuses années, d'un dispositif de suivi de la qualité de service structuré et partagé avec les usagers comme avec les principaux acteurs opérationnels de la plateforme.** Ce dispositif constitue un acquis important pour ce CRE : il permet de s'appuyer sur une culture de la mesure déjà installée, sur des données régulièrement suivies et sur des instances de dialogue permettant de transformer les constats en plans d'action.

Le suivi de la performance repose sur un référentiel d'indicateurs combinant les dimensions opérationnelles et la perception client. Les indicateurs opérationnels permettent d'apprécier notamment la disponibilité des équipements, la fluidité des parcours, les temps d'attente et la continuité de service. Les indicateurs de satisfaction, issus notamment des enquêtes passagers ASQ de l'ACI, des bornes de satisfaction en temps réel Smiley Box, de l'analyse des réclamations, des retours clients et des réseaux sociaux, complètent cette approche en donnant une vision qualitative de l'expérience vécue par les passagers.

Cette combinaison de données permet de distinguer les sujets relevant directement du périmètre de maîtrise d'ADL — équipements, information voyageurs, propreté, confort, coordination en aérogare — de ceux qui dépendent d'une chaîne d'acteurs plus large, tels que certains temps de traitement, la sûreté, le contrôle aux frontières ou les opérations réalisées par les assistants en escale. Cette distinction est déterminante pour construire un dispositif QDS équilibré, lisible et cohérent avec les responsabilités effectives de l'exploitant.

Le pilotage de la QDS s'inscrit dans une gouvernance régulière avec les usagers et partenaires de la plateforme de LYS :

- **Commission consultative économique (CoCoEco)** : partage des résultats annuels, mise en perspective des tendances et concertation avec les usagers ;
- **Revue de performance trimestrielle** : suivi opérationnel détaillé avec les partenaires et identification des écarts significatifs ;
- **Comité local de suivi QDS mensuel** : analyse des causes, suivi des plans d'actions et coordination avec les partenaires opérationnels.

Cette gouvernance garantit la traçabilité des résultats, la transparence vis-à-vis des usagers et la capacité à engager des actions correctives lorsque des écarts sont constatés. Elle permet également de suivre dans la durée l'efficacité des mesures mises en œuvre, d'identifier les causes récurrentes de dégradation de service et de renforcer la

coordination entre ADL, les compagnies aériennes, les assistants en escale, les services de l'État et les autres partenaires de la plateforme.

**Cette expérience acquise par ADL constitue ainsi un socle robuste pour structurer le dispositif QDS de ce CRE.**

### 5.3. Principes de construction du dispositif QDS du CRE

Le dispositif QDS du CRE d'ADL est structuré autour de quatre grands principes directeurs, destinés à garantir la pertinence des indicateurs, leur robustesse méthodologique, leur cohérence avec la trajectoire d'investissement et leur pertinence pour les usagers.

#### **Principe 1 – Un référentiel ciblé, complet et mesurable**

Le référentiel retient un nombre resserré d'indicateurs couvrant les principales dimensions du service public aéroportuaire : satisfaction et fluidité du parcours passager, propreté, performance opérationnelle, disponibilité des équipements et qualité de prise en charge des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Chaque indicateur repose sur une définition stabilisée, une source de données identifiée et une méthodologie reproductible, afin d'en garantir la robustesse, la vérifiabilité et la comparabilité dans le temps.

#### **Principe 2 – Une articulation directe avec le programme d'investissements**

Les objectifs de qualité de service sont définis en cohérence avec les investissements structurants du CRE, notamment la modernisation des terminaux, la fiabilisation des équipements critiques (passerelles, infrastructures bagages, APU-Off) et l'amélioration de l'expérience passager. Chaque investissement structurant est ainsi associé à des impacts mesurables en termes de qualité de service.

#### **Principe 3 – Des mécanismes incitatifs lisibles, imputables et proportionnés**

Les mécanismes incitatifs sont réservés aux indicateurs directement maîtrisables par le gestionnaire et représentatifs de sa performance propre. Le dispositif privilégie ainsi un nombre resserré d'indicateurs incités, complété par des indicateurs de suivi, afin de garantir sa lisibilité pour les usagers et sa proportionnalité aux enjeux économiques du CRE.

#### **Principe 4 – Une élaboration concertée avec les usagers**

Fort d'une longue expérience de suivi de la QDS avec les usagers chez ADL, le choix des indicateurs et des objectifs associés s'appuie sur l'expérience d'ADL en matière de suivi de la QDS et de dialogue avec les usagers. Il a été élaboré de manière concertée, notamment lors de l'atelier du 3 juin 2026 et des échanges qui ont suivi, afin d'ajuster les périmètres, les méthodologies de calcul et les niveaux d'ambition aux attentes exprimées.

## 5.4. Structure du référentiel QDS

Le référentiel QDS du CRE est construit autour de quatre catégories d'indicateurs assortis ou non d'incidences financières :

- **Disponibilité des équipements,**
- **Satisfaction des passagers,**
- **Performance opérationnelle,**
- **Conformité de prise en charge des PHMR.**

Les indicateurs de qualité de service s'appliquent uniquement à l'Aéroport Lyon Saint-Exupéry. En effet, l'Aéroport Lyon-Bron étant dédié à une activité d'aviation générale et d'affaires uniquement, l'utilisation de ce type d'indicateurs ne peut être mise en place, ce qui ne l'empêche pas pour autant de s'inscrire dans une démarche d'amélioration continue de la qualité de service à l'écoute des attentes de ses différents clients.

### 5.4.1. Indicateurs incités

Les indicateurs incités font l'objet de mécanismes d'incitation financière proportionnés et plafonnés. Ils permettent de suivre la fiabilité des infrastructures critiques, la performance opérationnelle globale du gestionnaire et la satisfaction globale des passagers de l'aéroport.

A ce titre, **5 indicateurs incités** ont été retenus avec les usagers :

- **Taux de disponibilité des passerelles,**
- **Taux de disponibilité APU-OFF (400 Hz / PCA),**
- **Taux de disponibilité des infrastructures bagages départ,**
- **Satisfaction globale des passagers au départ (ASQ),**
- **Taux de vols non impactés par un retard supérieur à 15 minutes imputable au gestionnaire.**

### 5.4.2. Indicateurs de suivi

Les indicateurs de suivi complètent l'appréciation de la performance sans incitation financière. Ils couvrent certains aspects spécifiques liés à la satisfaction client, la fluidité des process critiques, la performance des opérations au sol et la conformité de prise en charge des PHMR, auxquels contribuent différents tiers (compagnies aériennes, assistants, SCE...).

**7 indicateurs de suivi** ont été retenus avec les usagers :

- **Satisfaction des passagers sur la courtoisie des personnels,**

- Satisfaction des passagers sur la propreté (propreté générale et propreté des toilettes),
- Satisfaction globale des partenaires,
- Temps d'attente aux Postes d'Inspection Filtrage,
- Temps d'attente aux points de contrôle de la Police Aux Frontières,
- Respect des temps de demi-tour,
- Taux de conformité de la prise en charge des PHMR notifiés 36h à l'avance.

### Un référentiel lisible et concentré sur les enjeux essentiels :

|                      | CRITERES CLES                                                                                                                                                                                    | DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS                                                                                                                                             | SATISFACTION CLIENTS                                                                                                                                                                                                  | PERFORMANCE OPERATIONNELLE                                                                                                                                                                                                 | CONFORMITE PHMR                                                                                     |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| INDICATEURS INCITES  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Atteinte de l'indicateur sous la responsabilité du gestionnaire d'aéroport</li> <li>- Historique suffisant pour définir une trajectoire</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilité passerelles</li> <li>- Disponibilité APU-OFF (400Hz/PCA)</li> <li>- Disponibilité infras Bagages départ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Satisfaction globale départ</li> </ul>                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Taux de vols non impactés par un retard &gt; 15mn imputable au gestionnaire</li> </ul>                                                                                            | /                                                                                                   |
| INDICATEURS DE SUIVI | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Périmètre de responsabilité partagé entre le gestionnaire d'aéroport et des tiers</li> <li>- Indicateur nouveau, ou qui à vocation à évoluer</li> </ul> | /                                                                                                                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Satisfaction relative à la courtoisie des personnels de l'aéroport</li> <li>- Satisfaction relative à la propreté</li> <li>- Satisfaction globale des partenaires</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Taux de passagers attendant moins de 10mn aux PIF</li> <li>- Taux de passagers attendant moins de 20mn aux postes PAF</li> <li>- Taux de respect du temps de demi-tour</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Taux de prise en charge PHMR notifiés avant 36h</li> </ul> |

Les caractéristiques de chaque indicateur sont détaillées en Annexe de l'Avant-projet de CRE.

## 5.5. Définition des objectifs de performance

Les objectifs associés aux indicateurs retenus sont définis selon une approche combinant :

- Historique de performance observée,
- Benchmarks sectoriels,
- Effets attendus des investissements,
- Montée en charge progressive des équipements.

Ils s'inscrivent dans une trajectoire d'amélioration continue, garantissant :

- Un niveau d'ambition crédible,
- Une cohérence avec les contraintes opérationnelles.

Les objectifs des indicateurs, et seuils pour les indicateurs incités, sont définis comme suit :

| Catégorie                              | Indicateur                                                                | Réf. | Incité/Suivi |                 | 2023    | 2024    | 2025    | 2027              | 2028  | 2029  | 2030  | 2031  | 2032  | 2033  | 2034  |
|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------|--------------|-----------------|---------|---------|---------|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                        |                                                                           |      |              |                 | Réalisé | Réalisé | Réalisé |                   |       |       |       |       |       |       |       |
| Disponibilité des équipements          |                                                                           |      |              |                 |         |         |         |                   |       |       |       |       |       |       |       |
|                                        | Disponibilité des passerelles télescopiques                               | TDP  | Malus        | Objectif Minima | 98,0    | 97,1    | 97,4    | 97,9              | 97,9  | 97,9  | 97,9  | 98,0  | 98,0  | 98,2  | 98,2  |
|                                        |                                                                           |      |              |                 |         |         |         | 97,4              | 97,4  | 97,4  | 97,4  | 97,5  | 97,5  | 97,7  | 97,7  |
|                                        | Disponibilité des postes APU-OFF (400Hz/PCA)                              | TDA  | Malus        | Objectif Minima | 96,8    | 96,8    | 96,8    | 97,5              | 97,5  | 97,5  | 97,5  | 98,0  | 98,0  | 98,0  | 98,0  |
|                                        |                                                                           |      |              |                 |         |         |         | 97,0              | 97,0  | 97,0  | 97,0  | 97,5  | 97,5  | 97,5  | 97,5  |
|                                        | Disponibilité des infrastructures bagages départ                          | TDB  | Malus        | Objectif Minima | 99,98   | 99,84   | 99,77   | 98,8              | 98,8  | 98,9  | 98,9  | 98,9  | 98,9  | 98,9  | 98,9  |
|                                        |                                                                           |      |              |                 |         |         |         | 98,3              | 98,3  | 98,4  | 98,4  | 98,4  | 98,4  | 98,4  | 98,4  |
| Satisfaction clients                   |                                                                           |      |              |                 |         |         |         |                   |       |       |       |       |       |       |       |
|                                        | Satisfaction globale des passagers au départ                              | SGD  | Malus        | Objectif Minima | 76,8    | 80,0    | 80,0    | 80,0              | 80,2  | 80,4  | 80,8  | 81,0  | 81,0  | 81,0  | 81,0  |
|                                        |                                                                           |      |              |                 |         |         |         | 77,0              | 77,2  | 77,4  | 77,8  | 78,0  | 78,0  | 78,0  | 78,0  |
|                                        | Satisfaction relative à la courtoisie des personnels de l'aéroport        | SPC  | Suivi        | Objectif        | 80      | 81,6    | 81,8    | 82,0              | 82,0  | 82,0  | 82,0  | 82,0  | 82,0  | 82,0  | 82,0  |
|                                        | Satisfaction relative à la propreté*                                      | SPR  | Suivi        | Objectif        | 75      | 77,4    | 77,8    | 78,0              | 78,4  | 78,8  | 79,2  | 79,5  | 79,8  | 80,0  | 80,1  |
|                                        | Satisfaction globale des partenaires                                      | SGP  | Suivi        | Objectif        | 75      | 77,4    | 77,8    | 78,0              | 78,0  | 79,0  | 79,0  | 80,0  | 80,0  | 80,0  | 80,0  |
| Performance opérationnelle             |                                                                           |      |              |                 |         |         |         |                   |       |       |       |       |       |       |       |
|                                        | Taux de vols non impactés par un retard > 15mn imputable au gestionnaire  | TRG  | Malus        | Objectif Minima | 99,5    | 99,8    | 99,8    | 99,5              | 99,5  | 99,5  | 99,5  | 99,5  | 99,5  | 99,5  | 99,5  |
|                                        |                                                                           |      |              |                 |         |         |         | 98,5              | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 98,5  | 98,5  |
|                                        | Taux de passagers attendant moins de 10mn aux PIF                         | PIF  | Suivi        | Objectif        | 82,3    | 97,8    | 90,3    | 90,0              | 90,0  | 90,0  | 90,0  | 90,0  | 90,0  | 90,0  | 90,0  |
|                                        | Taux de passagers attendant moins de 20mn aux postes PAF                  | PAF  | Suivi        | Objectif        | 99,1    | 98,5    | 97,6    | 93,5              | 94,0  | 94,5  | 95,0  | 95,0  | 95,0  | 95,0  | 95,0  |
|                                        | Taux de respect du temps de demi-tour                                     | TDT  | Suivi        | Objectif        |         |         |         | Nouvel indicateur |       |       |       |       |       |       |       |
| Conformité de prise en charge des PHMR |                                                                           |      |              |                 |         |         |         |                   |       |       |       |       |       |       |       |
|                                        | Taux de conformité de la prise en charge des PHMR notifiés 36h à l'avance | PMR  | Suivi        | Objectif        | 87,6    | 79,4    | 82,0    | 90,0              | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

L'indicateur de respect du temps de demi-tour étant nouveau, il fera l'objet d'une marche à blanc pendant un an avant que ne soit fixé sa trajectoire sur la période du CRE restante.

## 5.6. Gouvernance et mécanisme de revue des objectifs

Le dispositif QDS repose sur une gouvernance garantissant :

- La transparence des méthodes et résultats,
- Le partage régulier et la concertation continue avec les usagers via la Commission Consultative Economique.

Un mécanisme de revue des objectifs et des seuils des indicateurs est proposé afin de préserver la pertinence du dispositif sur la durée du CRE. Il peut être activé notamment en cas de :

- Contraintes exogènes significatives (phase de travaux longues, évolutions réglementaires),
- Ecart récurrents (sur ou sous-performance répétée deux années de suite par rapport à un objectif et/ou un seuil de malus),
- Mise en service de nouveaux équipements structurants.

Cette revue se fera en Commission Consultative Economique et les propositions d'ajustement seront soumises à l'accord des usagers.

## PARTIE 6 – PROPOSITION TARIFAIRE

### 6.1. Redevances soumises au plafond d'évolution des tarifs

Conformément à l'article R. 6325-39 du Code des transports, le Contrat de Régulation Economique doit 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 3<sup>ème</sup> alinéa de l'article R. 6325-9 du même code.

#### 6.1.1. Redevances principales et accessoires

En application de ces dispositions, les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du CRE sont les suivantes :

- **La redevance d'atterrissage (LYS et LYN)** perçue en contrepartie de la mise à disposition des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol, ainsi qu'aux services de balisage.
- **La redevance de stationnement (LYS et LYN)** perçue en contrepartie de la mise à disposition des infrastructures et équipements de stationnement.
- **La redevance passager (LYS et LYN)** perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public. Cette redevance est différenciée en fonction de la typologie du passager (local ou en correspondance), du statut de son vol (International, Europe Non Schengen, Schengen/National).
- **La redevance enregistrement classique (LYS)** service complémentaire à la redevance passager perçue en contrepartie de la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement.
- **La redevance smart check-in (LYS)**, alternative au service d'enregistrement classique (cf supra) perçue en contrepartie de la mise à disposition de Bornes Libre Service (BLS) afin que le passager s'enregistre et le cas échéant effectue en autonomie l'impression de son étiquette bagage et dépose son bagage sur un tapis collecteur associé pour l'enregistrement des bagages. La redevance correspondante sera intégrée au guide tarifaire à sa mise en service.
- **La redevance bagages (LYS)**, service complémentaire à la redevance passager perçue en contrepartie de l'utilisation des installations de convoyage et de tri des bagages.
- **La redevance passerelle (LYS)** 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 ADL.

- **La redevance de balisage (LYN)** 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 sur LYN pour les aéronefs bénéficiant d'un abonnement atterrissage ou d'une redevance forfaitaire.
- **La redevance carburant (LYS et LYN)** perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation.
- **La redevance forfaitaire atterrissage et stationnement (LYS et LYN)**, forfait pour les avions non réguliers de seize tonnes ou moins couvrant les redevances d'atterrissage et de stationnement.
- **La redevance 400 Hz (LYS)** perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique 400 Hz pour les aéronefs.
- **La redevance PCA (LYS)** perçue en contrepartie de la mise à disposition des équipements électriques assurant la climatisation (PCA) des avions durant leur traitement au sol. La redevance correspondante sera intégrée au guide tarifaire à sa mise en service.
- **La redevance AFIS (LYN)** perçue en contrepartie de l'utilisation du Service d'Information Aéronautique en dehors des heures d'ouverture de la tour de contrôle.
- Les abonnements stationnement extérieur parking Sud et atterrissage, et extension horaires aérogare spécifiques (LYN).

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

Cette liste n'est pas figée et si une redevance relevant d'un service public aéroportuaire était créée d'ici la signature du CRE, elle entrerait naturellement dans la liste des redevances soumises au plafond d'évolution tarifaire défini par celui-ci.

Sous réserve de décision de l'Autorité de Régulation des Transports, la redevance de préfinancement (LYS) perçue par passager, temporairement pour financer les travaux du Terminal 2 et différenciée en fonction du statut du vol du passager (International, Europe Non Schengen, Schengen/National) sera supprimée à compter de la date de signature du présent Contrat de Régulation Economique.

#### **6.1.2. Redevance PHMR**

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite n'est pas soumise au plafond d'évolution tarifaire prévu par le CRE. Elle est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues 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 couvre l'ensemble des coûts imputables à cette activité. Cette redevance fera

l'objet d'une révision annuelle dans le respect de la couverture des coûts du service rendu.

## 6.2. Définition des périodes tarifaires

L'article R. 6325-39 du Code des transports définit les éléments constituant 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.

A des fins d'alignement du suivi du CRE avec les exercices comptables d'ADL en année civile, ADL propose que les périodes tarifaires concernées par le prochain CRE soient les suivantes :

- Période tarifaire 2027 : du 1<sup>er</sup> mai 2027 au 31 décembre 2027
- Période tarifaire 2028 : du 1<sup>er</sup> janvier 2028 au 31 décembre 2028
- Période tarifaire 2029 : du 1<sup>er</sup> janvier 2029 au 31 décembre 2029
- Période tarifaire 2030 : du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au 31 décembre 2030
- Période tarifaire 2031 : du 1<sup>er</sup> janvier 2031 au 31 décembre 2031
- Période tarifaire 2032 : du 1<sup>er</sup> janvier 2032 au 31 décembre 2032
- Période tarifaire 2033 : du 1<sup>er</sup> janvier 2033 au 31 décembre 2033
- Période tarifaire 2034 : du 1<sup>er</sup> janvier 2034 au 31 décembre 2034

Dans le cadre du CRE ADL 2027-2034, la première période tarifaire couvrira une année réduite du 1<sup>er</sup> mai au 31 décembre 2027. Cette situation ne remet pas en cause la logique d'appréciation de la rentabilité prévisionnelle du contrat, dès lors que celle-ci est analysée sur l'ensemble de la durée du CRE, par comparaison entre le ROCE moyen du périmètre régulé et le CMPC retenu. Afin de tenir compte de cette première période réduite, le ROCE moyen du CRE sera calculé en pondérant chaque période tarifaire par sa durée effective. La première période 2027 sera ainsi prise en compte au prorata temporis à hauteur de huit mois, tandis que les périodes tarifaires suivantes seront prises en compte sur une base annuelle.

La pondération au prorata temporis permet donc de neutraliser les effets calendaires et d'apprécier la convergence ROCE-CMPC sur une base économiquement cohérente, en donnant à chaque période tarifaire un poids proportionné à sa contribution effective dans la durée totale du contrat.

S'agissant des facteurs d'ajustement applicables en 2027, leur mise en œuvre doit préserver la neutralité économique des mécanismes, éviter toute double prise en compte et maintenir la cohérence entre les paramètres prévisionnels et réalisés utilisés pour le calcul des ajustements.

Pour les facteurs TRAF et PROF directement liés à l'activité, les trajectoires prévisionnelles et constatées seront appréciées au prorata du trafic sur les huit mois couverts par le CRE en 2027, dans la mesure où les recettes, les profits et les coûts pris en compte par ces mécanismes sont étroitement liés au niveau d'activité de la

plateforme. Cette approche permet également de préserver l'équité entre usagers, en évitant qu'une simple clé calendaire conduise à affecter à la période du CRE des recettes ou coûts qui ne correspondraient pas à l'activité réellement observée.

Pour le facteur QDS, seuls les plafonds financiers du mécanisme ont vocation à être adaptés à la durée de la période, afin de porter sur la période pendant laquelle les passagers bénéficient effectivement des services régulés. Les indicateurs de qualité de service eux-mêmes n'ont pas vocation à être proratisés.

Enfin, pour les facteurs liés aux investissements, l'approche doit tenir compte de la nature propre de chaque mécanisme. Le facteur INV2, qui s'applique lors de la mise en service des grands projets et porte sur le montant total des projets concernés, ne nécessite pas d'adaptation spécifique liée à la durée de la première période tarifaire. Le facteur INV1, qui vise à corriger les écarts de charges de capital résultant des investissements effectivement réalisés, doit être apprécié sur l'ensemble de l'année 2027, dès lors que les charges de capital et le ROCE sont appréhendés sur une base annuelle. Par cohérence, l'assiette utilisée pour le facteur INV3 doit également être appréciée sur une base annuelle en 2027, afin de préserver la cohérence économique et incitative du dispositif.

### 6.3. Trajectoire tarifaire proposée

La trajectoire tarifaire du périmètre SPA proposée par ADL pour le CRE II s'inscrit dans un objectif de visibilité et de stabilité pour les compagnies aériennes. À périmètre de services constant, ADL propose une évolution moyenne des redevances aéronautiques globalement stable sur la durée du contrat, avec une trajectoire fixée à **IPCH – 1,2 % par an**.

L'IPCH représente l'évolution annuelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPCH 4018 E).

Cette orientation traduit la volonté d'ADL de préserver la compétitivité-prix des plateformes de Lyon-Saint Exupéry et de Lyon-Bron, tout en assurant le financement d'un programme d'investissements important. Elle repose sur une discipline renforcée de maîtrise des coûts combinée à la recherche de performance de la caisse aménagée, afin de limiter au minimum l'impact tarifaire pour les usagers tout en garantissant la soutenabilité économique du CRE.

### 6.4. Evolution de la structure tarifaire

ADL souhaite faire évoluer la structure de ses redevances aéronautiques dans le cadre du Contrat de Régulation Economique, objet du présent Dossier Public de Consultation (DPC), afin de proposer aux usagers une grille tarifaire plus lisible, plus cohérente avec les services effectivement utilisés et mieux adaptée aux enjeux de développement de ses plateformes.

Cette évolution s'inscrit dans une logique de neutralité économique globale. Elle ne vise pas à générer de revenus aéronautiques additionnels pour ADL, mais à mieux appliquer

la règle du coût du service rendu, à renforcer le principe de l'utilisateur-payeur et à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes.

La philosophie générale de la proposition tarifaire repose ainsi sur plusieurs mesures structurantes :

- L'arrêt de la collecte de la redevance de préfinancement perçue par passager, temporairement pour financer les travaux du Terminal 2 à compter de la date de signature du présent Contrat de Régulation Economique.
- La suppression de la différenciation de la redevance passager par terminal s'inscrit dans un contexte de capacité insuffisante pour continuer à accueillir l'ensemble du trafic low-cost et accompagner son développement dans les conditions actuelles. Elle vise à favoriser une meilleure répartition du trafic sur l'ensemble des capacités disponibles, à limiter les investissements futurs et à supprimer une différenciation tarifaire pour laquelle l'analyse des conditions réelles d'exploitation met en évidence une disparition partielle des éléments ayant justifié sa mise en place.
- L'ajustement des différenciations par faisceaux de la redevance passager, sur la base des études menées relatives au temps d'utilisation des infrastructures et à la réévaluation du coût des infrastructures dédiées au contrôle transfrontière ;
- L'ajustement de la différenciation pour les passagers en correspondance, sur la base de l'évolution du coût des infrastructures.
- Le renforcement des politiques incitatives, notamment en faveur du trafic hivernal, afin d'accompagner les compagnies sur des routes dont la rentabilité est plus contrainte en hiver et de favoriser une utilisation plus régulière des infrastructures sur l'ensemble de l'année ;
- La suppression de la forfaitisation de certains services et l'application d'un principe de facturation à l'usage réel des ressources consommées ;
- L'ajustement des unités de facturation des redevances avion et équipements, afin de mieux refléter l'utilisation effective des infrastructures aéroportuaires ;
- L'apparition de nouveaux services, notamment le préconditionnement d'air (PCA) et le smart check-in, qui seront facturés selon des modalités mieux corrélées à leur utilisation effective.

Cette logique de « pay per use » constitue l'un des fils directeurs de la nouvelle grille tarifaire. Elle vise à rendre la facturation plus juste, plus transparente et plus directement liée au niveau de service effectivement consommé par les usagers.

#### **6.4.1. Principes**

La croissance attendue du trafic aérien à Lyon-Saint Exupéry, portée notamment par le développement des compagnies low-cost et l'augmentation du nombre d'avions basés,

conduit à un déficit de capacités de la plateforme, en particulier lors de la pointe matinale du Satellite du Terminal 1. Dans le même temps, des capacités restent disponibles dans d'autres zones du Terminal 1 ainsi qu'au Terminal 2. L'organisation actuelle des redevances, fondée sur une différenciation historique entre le Satellite et les autres infrastructures, limite aujourd'hui la flexibilité d'affectation des opérations, crée un risque de discrimination entre usagers au regard des conditions d'exploitation réelles et ne reflète plus pleinement le niveau de service proposé aux passagers.

Afin d'accompagner durablement le développement du trafic tout en préservant la compétitivité de la plateforme, ADL privilégie une approche fondée sur l'optimisation, la flexibilisation et la mutualisation des infrastructures existantes. En effet, une extension du Satellite combinée à la rénovation du Terminal 2 conduirait à un accroissement significatif des investissements et, par conséquent, à une augmentation du niveau des redevances pour l'ensemble des usagers. Dans une logique de sobriété économique et d'utilisation raisonnée des ressources, il apparaît donc plus pertinent de répondre à la croissance du trafic en optimisant les capacités disponibles, en évitant des investissements prématurés et en améliorant l'allocation des ressources aéroportuaires.

### 3 principes majeurs ont été retenus par Aéroports de Lyon



#### Préserver l'attractivité et accompagner la croissance

- **Dissociation de la redevance passager : en bagage / enregistrement / utilisation de l'aérogare.**
- **Suppression de la redevance passager Aérogare à Service Différencié.**
- **Modulation** pour soutenir les vols hivernaux.
- **Incitations** au volume et à la croissance passagers, aux nouvelles routes et aux rotations additionnelles.



#### Principe utilisateur-payeur

##### Stationnement

- Tranches 0–45 min, 45 min–12 h, >12 h pour favoriser les rotations rapides.

##### Atterrissage

- Définition d'un forfait spécifique pour les avions de 16 tonnes et moins.

##### 400 Hz / passerelles / smart check-in

- Logique "Pay as Use" et facturation à l'usage réel.
- Smart check-in facturé à la minute d'utilisation.



#### Réduire l'impact environnemental

##### Atterrissage

- Remplacement de la modulation CO<sub>2</sub> par une modulation NOx.
- Rééquilibrage de la modulation acoustique.

L'évolution de la tarification vise à harmoniser progressivement les conditions économiques d'utilisation des différentes infrastructures, à supprimer les écarts tarifaires historiques entre terminaux, à mieux refléter le niveau de service rendu conformément au principe de l'utilisateur-payeur tout en renforçant les mécanismes de modulation et d'incitation afin de favoriser une croissance équilibrée. La suppression du tarif à service différencié sur la redevance passager constitue à cet égard une mesure centrale : elle permet de lever une contrainte d'affectation devenue insuffisamment justifiable, de favoriser l'utilisation de toutes les capacités disponibles et de limiter les

investissements futurs qui auraient été nécessaires pour prolonger une organisation trop segmentée des terminaux.

Elle doit notamment permettre une répartition plus efficiente des compagnies entre les capacités disponibles au Terminal 1 et au Terminal 2, et donner à l'exploitant les moyens d'orienter les usages vers les infrastructures les plus adaptées, contribuant in fine à l'amélioration de la performance opérationnelle et de la qualité de service offertes aux compagnies aériennes et aux passagers.

**La réforme renforce également la logique d'utilisation efficace des infrastructures et des équipements.** Les évolutions proposées sur les redevances de stationnement, de fourniture d'énergie, de préconditionnement d'air ou encore de smart check-in s'inscrivent dans une démarche de facturation davantage fondée sur l'usage réel des infrastructures. Cette approche permet de responsabiliser les utilisateurs, d'encourager les rotations rapides, d'éviter la mobilisation prolongée de ressources rares et de garantir une meilleure adéquation entre le niveau de service consommé et la contribution financière associée.

Cette suppression ne constitue pas une uniformisation arbitraire mais le rétablissement d'une tarification cohérente avec les conditions réelles d'exploitation, les coûts de service rendus et l'objectif de non-discrimination.

Enfin, **la nouvelle structure tarifaire accompagne les ambitions environnementales de la plateforme.** Le remplacement de certaines modulations existantes par des mécanismes davantage corrélés aux performances environnementales des aéronefs, ainsi que les évolutions proposées sur les dispositifs PHMR et l'aviation d'affaires, traduisent la volonté d'encourager des comportements plus vertueux tout en assurant un développement équilibré entre les différentes plateformes d'ADL.

L'ensemble de ces évolutions a été conçu dans le **respect d'un principe de neutralité globale**. La réforme proposée ne vise pas à générer des revenus aéronautiques additionnels pour ADL mais à moderniser la structure tarifaire pour mieux répondre aux enjeux futurs de développement, d'efficacité opérationnelle, de qualité de service et de durabilité environnementale.

#### **6.4.2. Les principales évolutions proposées**

##### **Optimiser l'usage des infrastructures**

##### **Une tarification fondée sur les services utilisés : Redevance Passager, Bagage et Enregistrement**

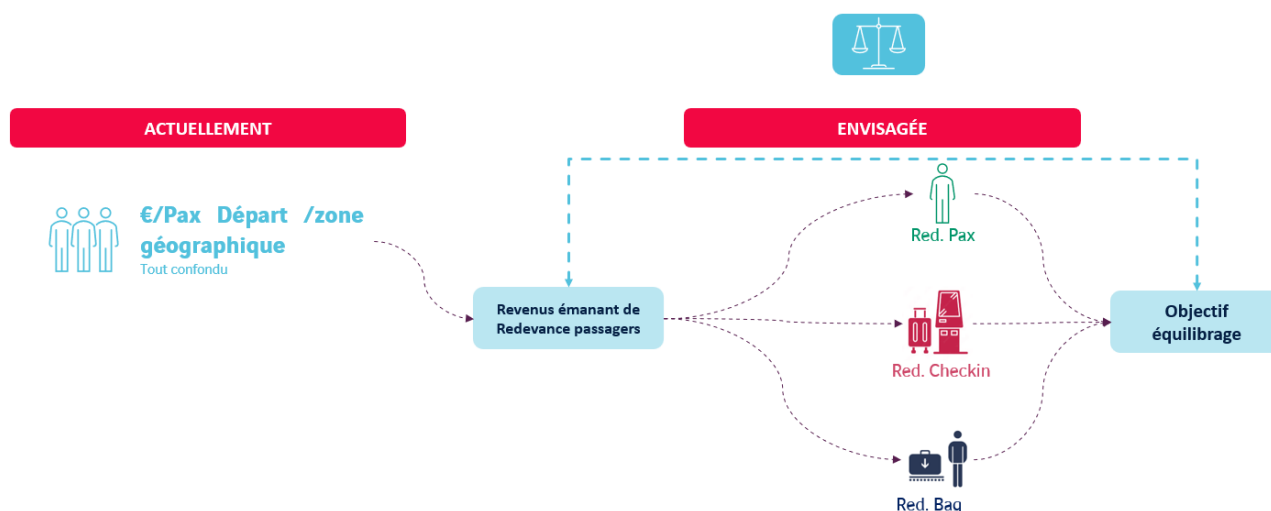
ADL propose une **refonte de la redevance passager** afin de mieux refléter les coûts des différents services mis à disposition des compagnies aériennes et de leurs passagers. Historiquement regroupés au sein d'une même redevance, les services liés à l'utilisation générale des infrastructures par les passagers, au traitement des bagages et aux infrastructures d'enregistrement sont désormais identifiés de manière séparée au sein de la structure tarifaire.

La redevance passager est ainsi recentrée sur l'usage des infrastructures passagers, tandis que les prestations bagages et enregistrement font l'objet d'unités de facturation dédiées, dans une logique d'utilisateur-payeur et de facturation plus juste des ressources consommées.

La nouvelle structure distingue ainsi :

- Une redevance passager, facturée par passager départ et différenciée par faisceau géographique ;
- Une redevance bagage, facturée à l'unité, au bagage traité ;
- Une redevance banque d'enregistrement, facturée à la banque d'enregistrement par pas de quinze minutes ;
- Le cas échéant, une redevance liée aux dispositifs de dépose bagages automatique (concept smart check-in), lorsque ces équipements sont effectivement mis à disposition et utilisés.

Cette évolution vise à renforcer la transparence du dispositif tarifaire tout en améliorant la disponibilité du service de manière non discriminatoire et l'adéquation entre les services utilisés et leur coût.



Elle s'accompagne, d'une part, de la suppression de la différenciation tarifaire par terminal, devenue difficile à maintenir dès lors qu'elle ne peut plus être garantie à l'ensemble des usagers qui en font la demande et qu'elle apparaît moins justifiable au regard des conditions réelles d'exploitation. Elle maintient, d'autre part, une différenciation par faisceaux — Schengen, Europe non Schengen et International — ajustée sur la base des analyses récemment conduites, tenant compte du temps d'utilisation des infrastructures par les différents flux de passagers et de la réévaluation du coût des infrastructures dédiées au contrôle transfrontière.

Les écarts entre faisceaux sont ainsi réduits par rapport à la grille antérieure, tout en conservant une différenciation cohérente avec les coûts des services rendus. À titre indicatif, l'écart entre Schengen et International est ramené à environ 24 %, contre environ 40 % auparavant, tandis que l'écart entre Schengen et Europe non Schengen s'établit à environ 16 %, contre environ 20 % auparavant.

La redevance passager maintient également un abattement pour les passagers en correspondance. Celui-ci est fixé à 35 %, contre 50 % auparavant, afin de mieux refléter le niveau de service effectivement consommé par ces passagers, tout en préservant l'attractivité de la plateforme pour les flux de correspondance.

La redevance passager est assortie d'une modulation de -25 % pour tout passager sur un vol au départ de Lyon-Saint Exupéry exploité au cours de la saison IATA hiver. Cette mesure vise à développer le trafic sur la période hiver et ainsi améliorer l'utilisation des infrastructures.

La redevance bagage est facturée selon une unité simple, lisible et cohérente avec l'usage effectif des équipements.

La redevance banque d'enregistrement est facturée à la banque d'enregistrement par tranche de quinze minutes.

La redevance smart check-in est facturée à la minute d'utilisation de la BLS. Elle sera introduite dans la grille tarifaire lors du déploiement de ce service.

## **Favoriser l'efficacité opérationnelle**

### **Redevances de Stationnement**

La nouvelle structure tarifaire a été conçue pour valoriser les compagnies aériennes capables d'assurer des temps de rotation rapides, contribuant directement à une meilleure fluidité des opérations et à une optimisation de l'utilisation des postes avions.

Afin d'accompagner cet objectif, la redevance de stationnement est structurée autour de trois tranches tarifaires distinctes :

- Une première tranche de 0 à 45 minutes, correspondant aux rotations courtes ;
- Une deuxième tranche de 45 minutes à 12 heures, correspondant aux stationnements intermédiaires ;
- Une troisième tranche au-delà de 12 heures, correspondant aux immobilisations longues.

Cette structuration de la redevance de stationnement en trois tranches (rotations courtes, stationnements intermédiaires, immobilisations longues) traduit les caractéristiques d'utilisation des postes avions au sens du 2° de l'article R. 6325-15. Elle vise à encourager les rotations rapides, qui améliorent la fluidité des opérations et la disponibilité des infrastructures, et à faire supporter aux stationnements longs une contribution proportionnée à l'immobilisation prolongée des postes. Cette modulation

limitée tend ainsi directement à améliorer l'utilisation des infrastructures, conformément au troisième alinéa de l'article L. 6325-1 du Code des Transports.

En valorisant, par une tranche tarifaire adaptée, les compagnies aériennes capables d'assurer des temps de rotation rapides, la redevance de stationnement incite à un usage plus fluide et plus efficace des postes avions. Cette approche permet d'augmenter le nombre de mouvements gérables à capacité constante, de réduire les immobilisations prolongées et d'optimiser la disponibilité des installations, ce qui correspond à l'objectif d'amélioration de l'utilisation des infrastructures visé par l'article L. 6325-1 susmentionné et par le 2° de l'article R. 6325-15.

La réforme maintient également la gratuité de nuit pour les avions basés, s'inscrivant ainsi dans une logique d'optimisation de l'utilisation de la plateforme sur l'ensemble du cycle journalier : les postes sont occupés principalement en période nocturne, généralement moins contrainte, tandis que la disponibilité en journée est ainsi préservée pour les rotations commerciales. Cette mesure contribue à la fois au développement de la plateforme et à une utilisation rationnelle des infrastructures, en cohérence avec l'objectif d'intérêt général d'améliorer l'utilisation des infrastructures prévu par l'article L. 6325-1 susmentionné.

Par ailleurs, une modulation de 50 % de la redevance de stationnement est proposée pour les aéronefs de plus de 100 tonnes stationnant deux jours ou plus, tient compte des caractéristiques spécifiques d'utilisation des postes avions par ces aéronefs et de la gestion opérationnelle associée à des immobilisations prolongées.

Cette modulation limitée, calibrée pour prendre en compte ces situations particulières sans encourager des immobilisations excessives, s'inscrit dans le cadre du 2° de l'article R. 6325-15, qui autorise des modulations en fonction des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et de la situation de celles-ci. Elle vise à maintenir une utilisation raisonnée des infrastructures, participant ainsi à l'amélioration de leur utilisation au sens de l'article L. 6325-1 susmentionné.

### **Renforcer la logique « Pay as Use » : Redevance 400 Hz, PCA et passerelles**

Dans un contexte de recherche d'efficacité opérationnelle et de maîtrise des capacités disponibles, ADL souhaite faire évoluer la tarification des équipements aéroportuaires vers une logique davantage fondée sur leur utilisation réelle.

S'agissant des installations de fourniture d'énergie 400 Hz, la nouvelle structure tarifaire prévoit un forfait de 45 minutes, facturé pour chaque avion stationné sur un point équipé et opérationnel, dès lors qu'il utilise effectivement le service. Au-delà de ce seuil, chaque minute supplémentaire d'utilisation fera l'objet d'une facturation spécifique. Ce mécanisme permet à la fois de préserver la compétitivité des opérations les plus efficaces et d'encourager une utilisation raisonnée des équipements lorsque les temps d'escale se prolongent.

La même logique est appliquée au préconditionnement d'air (PCA), mis en service progressivement à partir de 2027, qui fera l'objet d'une redevance propre.

Concernant les passerelles d'embarquement, ADL propose de reconduire le principe d'une facturation directement liée à leur usage effectif selon les modalités qui sont déjà en vigueur.

L'introduction de nouveaux services tels que le smart check-in s'inscrit dans cette même logique de l'utilisateur-payeur. Ils contribuent à une grille plus fine et plus transparente.

### **Réduire l'impact environnemental et équilibrer les plateformes**

La refonte de la redevance d'atterrissage proposée repose sur une tarification plus linéaire en fonction de la MTOW, en particulier sur les petits tonnages afin de rééquilibrer ces redevances entre Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron en cohérence avec les spécificités de chaque plateforme.

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. Dans ce cadre, ADL souhaite faire bénéficier les usagers d'une modulation de la redevance d'atterrissage en fonction de la performance acoustique des appareils et de leur niveau d'émissions NOx.

### **Rééquilibrage de la modulation acoustique de la redevance d'atterrissage**

ADL propose d'adapter la modulation acoustique appliquée aux redevances d'atterrissage afin de renforcer son caractère incitatif et de mieux refléter les performances réelles des différentes générations d'aéronefs. Cette évolution vise à accroître la différenciation entre les avions les plus performants sur le plan acoustique et ceux présentant des niveaux de nuisance sonore plus élevés, en distinguant les atterrissages réalisés en période de jour et de soirée, et ceux réalisés de nuit, de 22h00 à 6h00.

### **Modulation environnementale de la redevance d'atterrissage fondée sur les émissions de NOx**

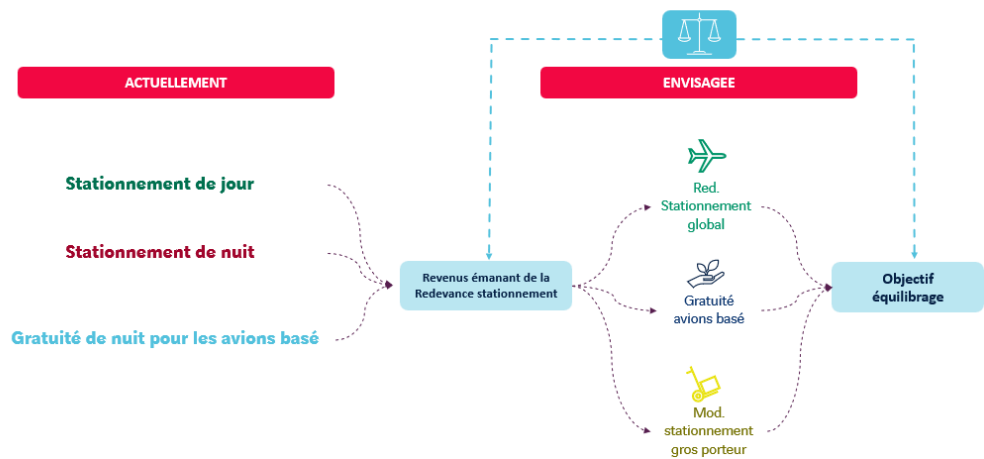
Dans le cadre de sa stratégie environnementale, ADL propose de faire évoluer la modulation environnementale appliquée à la redevance d'atterrissage en remplaçant le critère CO<sub>2</sub> par un critère fondé sur les émissions de NOx. Cette évolution vise à renforcer la cohérence entre le signal tarifaire et les impacts environnementaux directement observés sur le territoire autour de l'aéroport.

Pour les aéronefs transportant des passagers, le coefficient de modulation NOx est calculé à partir des émissions de NOx par siège offert lors du cycle de décollage et

d’atterrissage. Le coefficient est encadré par un plancher et un plafond de -12 % et +12 %, afin de conserver une modulation lisible, proportionnée et économiquement maîtrisée.

Pour les vols fret, le coefficient est calculé à partir des émissions de NOx rapportées à la masse maximale au décollage. Ce traitement spécifique permet d’adapter le signal environnemental aux caractéristiques propres des vols cargo.

COMPOSITION REFONTE – REDEVANCE STATIONNEMENT



Synthèse de lisibilité de la grille tarifaire

Afin de faciliter la compréhension de la nouvelle grille tarifaire, les principales évolutions peuvent être résumées comme suit :

| Redevance ou service       | Unité de facturation proposée                                                | Objectif poursuivi                                                                                            |
|----------------------------|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Redevance passager         | Passager départ par faisceau géographique                                    | Recentrer la redevance sur l’usage des infrastructures passagers et supprimer la différenciation par terminal |
| Redevance bagage           | Bagage traité                                                                | Appliquer une facturation à l’unité, selon le volume réellement traité                                        |
| Redevance check-in         | Banque d’enregistrement par tranche de 15 minutes                            | Facturer l’utilisation effective des banques d’enregistrement                                                 |
| Redevance de stationnement | Tranches de durée : 0-45 minutes, 45 minutes-12 heures, au-delà de 12 heures | Encourager les rotations rapides et limiter l’immobilisation prolongée des postes avions                      |
| Redevance 400 Hz           | Franchise de 45 minutes puis facturation à la minute                         | Encourager l’utilisation raisonnée des équipements                                                            |

| Redevance ou service        | Unité de facturation proposée                                                                | Objectif poursuivi                                                                          |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Redevance PCA               | Franchise de 45 minutes puis facturation à la minute                                         | Accompagner la mise en service progressive d'un nouveau service                             |
| Redevance Passerelles       | Utilisation effective de l'équipement                                                        | Valoriser la qualité de service et laisser une flexibilité d'exploitation                   |
| Redevance Smart check-in    | Minute d'utilisation de la borne                                                             | Facturer un service nouveau selon son usage effectif                                        |
| Redevance d'atterrissage    | Tarification plus linéaire, modulée selon critères acoustiques et NOx                        | Améliorer la prévisibilité de la facturation et renforcer les signaux environnementaux      |
| Forfait aviation d'affaires | Forfait atterrissage et stationnement pour les avions non réguliers de moins de seize tonnes | Favoriser la lisibilité tarifaire et le rééquilibrage entre Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron |
| Redevance PHMR              | Passager départ                                                                              | Favoriser une meilleure prise en charge des passagers PHMR                                  |

**Ainsi, la réforme proposée poursuit un objectif de lisibilité, d'efficacité opérationnelle et d'équité économique en faisant progressivement évoluer plusieurs redevances vers un modèle dans lequel le niveau de contribution est davantage corrélé au niveau réel d'utilisation des services et infrastructures aéroportuaires.**

#### **6.4.3. Mesures incitatives en faveur du développement du trafic**

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

- 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.
- Au titre du développement du 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.

Dans ce cadre et en lien avec sa politique de développement du trafic aérien, ADL met en œuvre un dispositif de modulation des redevances visant à renforcer l'attractivité de la plateforme, à soutenir la croissance durable du trafic et à optimiser l'utilisation des infrastructures.

Cette politique tarifaire repose sur des mécanismes incitatifs destinés à encourager l'ouverture et le développement des lignes aériennes, en particulier durant la saison hivernale, ainsi qu'à favoriser l'augmentation des capacités offertes au départ de Lyon-Saint Exupéry. Elle traduit la volonté d'accompagner les compagnies sur des routes hivernales souvent moins rentables, tout en favorisant une utilisation plus régulière et plus optimale des infrastructures sur l'ensemble de l'année.

### **Développement Trafic Hivernal**



### **Connecter d'avantage Lyon au monde**



### **Soutien au développement du trafic hivernal**

Afin de contribuer à une meilleure répartition saisonnière de l'activité et de renforcer l'attractivité de la plateforme pendant les mois d'hiver, une modulation de 25 % de la redevance passager est appliquée aux vols opérés durant la saison IATA hiver. Cette mesure vise à encourager le maintien et le développement de l'offre aérienne sur cette période, à accompagner les compagnies sur des routes dont la rentabilité hivernale est généralement plus contrainte, et à améliorer l'utilisation des infrastructures disponibles au bénéfice des compagnies aériennes, des passagers et du territoire.

### **Incitation à la croissance du trafic**

ADL met également en place une modulation de la redevance passager destinée à récompenser la croissance du trafic passagers. Cette modulation est calculée sur la base du nombre de passagers départ de l'année considérée, en comparaison avec le trafic de la meilleure année observée parmi les trois derniers exercices, sans référence spécifique à 2019.

Les conditions d'éligibilité reposent notamment sur :

- Un nombre de passagers départ en année N supérieur au nombre de passagers départ de la meilleure des trois dernières années ;
- Une croissance minimale de 10 000 passagers par rapport à cette meilleure année de référence.

- Une exploitation de vols au départ ou à l'arrivée de Lyon-Saint Exupéry depuis au moins trois ans.

Cette approche permet de prendre en compte les évolutions récentes du marché tout en valorisant les compagnies qui contribuent effectivement à la croissance du trafic sur la plateforme.

### **Incitation au volume de trafic**

ADL met également en place une modulation des redevances passager et bagage destinée à récompenser les compagnies aériennes générant un volume significatif de trafic sur la plateforme.

Cette mesure applique une réduction de la redevance passager proportionnelle au niveau de trafic total de passagers annuels, avec des conditions d'éligibilité rendues plus accessibles (50 000 passagers départ en année N, contre 89 000 auparavant) afin de rendre le dispositif plus attractif dès les premiers paliers.

Les conditions d'éligibilité reposent notamment sur :

- Un trafic passagers départ en année N supérieur à 50 000 passagers ;
- Un trafic total passagers, arrivées et départs, en croissance par rapport aux années N-1, N-2 et N-3 ;
- Une exploitation de vols au départ ou à l'arrivée de Lyon-Saint Exupéry depuis au moins trois ans.

Cette mesure applique également une réduction de la redevance bagage de 15 % à partir du 300 001<sup>e</sup> bagage traité, afin de tenir compte des effets de volume, qui permettent une meilleure absorption des coûts de maintenance, et de reconnaître la contribution des compagnies générant une activité significative.

Ce dispositif vise à reconnaître la contribution durable des transporteurs fortement implantés sur la plateforme, en valorisant leur capacité à maintenir un niveau de trafic élevé dans la durée tout en soutenant l'attractivité et la connectivité du territoire.

### **Soutien aux nouvelles routes**

Afin de renforcer l'attractivité de la plateforme et d'accompagner le développement du réseau aérien, ADL prolonge son dispositif de soutien aux nouvelles routes qui applique un abattement sur la redevance passagers et atterrissage. La durée d'éligibilité est portée de 2 à 3 ans. La troisième année bénéficie d'un abattement de 25 %.

Cette évolution offre aux compagnies aériennes une meilleure visibilité pour accompagner la montée en charge des nouvelles liaisons. Elle vise à sécuriser davantage les ouvertures de routes, à favoriser leur pérennisation et à encourager l'investissement commercial des compagnies sur le long terme.

## **Encouragement à l'augmentation des fréquences**

Dans une logique de développement du trafic aérien par la densification de l'offre et l'amélioration de la connectivité du territoire, ADL instaure une modulation spécifique en faveur des compagnies augmentant les fréquences de leurs liaisons existantes.

Conformément au troisième alinéa de l'article L. 6325-1 du code des transports, cette modulation constitue une modulation limitée du montant des redevances pour des motifs d'intérêt général, ayant pour objet d'améliorer l'utilisation des infrastructures. Il ne s'agit pas de favoriser la création de nouvelles liaisons, laquelle fait l'objet d'un dispositif distinct, mais d'encourager l'augmentation des fréquences sur des routes déjà opérées, afin de mieux utiliser la capacité installée.

En application du 2° de l'article R. 6325-15, le montant des redevances peut 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 dispositif mis en place par Aéroports de Lyon respecte strictement ce cadre ; les conditions d'éligibilité reposent notamment sur :

- L'absence de bénéfice simultané du dispositif relatif aux nouvelles routes ;
- Une augmentation d'au moins 30 vols entre l'année N-1 et l'année N ;
- Une augmentation du nombre de sièges offerts entre l'année N-1 et l'année N traduisant la prise en compte de la capacité offerte ;
- Un accompagnement limité à un maximum de sept vols hebdomadaires, soit 364 vols annuels.

Pour les rotations additionnelles éligibles, les compagnies bénéficient de la gratuité de la redevance d'atterrissage sur les rotations supplémentaires entre N et N-1, dans la limite de sept rotations par semaine.

Cette réduction temporaire répond à l'exigence du 2° de l'article R. 6325-15 et tend à densifier l'usage des infrastructures existantes, en augmentant le trafic sur des liaisons déjà opérées sans créer de sur-capacité non maîtrisée.

**L'ensemble de ces dispositions contribue à une amélioration de l'utilisation des infrastructures aéroportuaires, au sens de l'article L. 6325-1, et s'inscrit dans les conditions prévues par le 2° de l'article R. 6325-15. Les critères appliqués sont objectifs, transparents et non discriminatoires, les exploitants placés dans des situations comparables étant soumis à des conditions d'éligibilité identiques.**

## **Modulation pour les « petites routes » ne bénéficiant pas de subvention**

Pour soutenir le développement des « petites routes » commerciales et préserver leur équilibre économique, ADL maintient son dispositif d'accompagnement en appliquant

un abattement de 20 % sur la redevance d'atterrissage et de stationnement applicable à ces liaisons.

En vertu du troisième alinéa de 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 notamment à améliorer l'utilisation des infrastructures et à répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire. Les « petites routes » concernées, structurellement fragiles mais essentielles à la connectivité de la plateforme et du territoire, participent à l'utilisation régulière des infrastructures aéroportuaires (piste, postes avions, terminaux) et au désenclavement de certaines zones.

Conformément au 2° de l'article R. 6325-15, le montant des redevances peut, lorsqu'il s'agit d'améliorer l'utilisation des infrastructures, faire l'objet de modulations en fonction des catégories de trafic et des caractéristiques d'utilisation des infrastructures et installations. Le dispositif d'abattement de 20 % est précisément ciblé sur une catégorie de trafic constituée de liaisons commerciales de faible volume, dont les caractéristiques d'utilisation des infrastructures rendent l'équilibre économique particulièrement sensible aux coûts d'escale.

Cette modulation limitée permet de préserver la viabilité de ces liaisons, d'éviter leur suppression et donc de maintenir l'usage des capacités disponibles sur la plateforme, tout en renforçant la connectivité du territoire. Elle répond ainsi aux objectifs d'amélioration de l'utilisation des infrastructures et de continuité / aménagement du territoire définis par l'article L. 6325-1, et s'inscrit dans le cadre du 2° de l'article R. 6325-15 relatif aux modulations fondées sur les catégories de trafic et les caractéristiques d'utilisation des infrastructures. Les critères d'éligibilité et d'application sont objectifs, transparents et non discriminatoires.

### **Modulation assise sur la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite**

Concernant la modulation de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ADL propose la reconduction de la modulation tarifaire déjà en vigueur, en fonction du taux de signalement avec un préavis d'au moins 36 heures de la part des compagnies aériennes. Les seuils associés à ces taux de signalement sont toutefois rehaussés afin de favoriser la poursuite de l'amélioration constatée dans le respect du préavis de 36 heures. Le taux moyen de signalement atteignait 71 % en 2025.

Les 3 catégories actuelles (supérieur à 60%, entre 50% et 60%, inférieur à 50%) deviendront : supérieur à 80%, entre 60% et 80%, inférieur à 60%.

Parallèlement, ADL fera évoluer annuellement le niveau de cette redevance, hors CRE, afin que l'ensemble des coûts imputables à la prestation d'assistance PHMR soit intégralement couvert par cette redevance, conformément au cadre fixé par le règlement (CE) n° 1107/2006 relatif aux droits des personnes handicapées et des personnes à

mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens et aux dispositions correspondantes du Code des transports.

Cette évolution s'inscrit dans un contexte marqué par l'accumulation d'un déficit important de cette activité au cours des dernières années, déficit qui n'a pas été résorbé lors de la révision tarifaire intervenue en 2024. Le déficit cumulé atteignait ainsi 5,09 M€ de 2021 à fin 2025. S'agissant de coûts effectivement supportés au titre de l'assistance PHMR, ces derniers ont vocation à être progressivement apurés au cours de la période couverte par le CRE II.

Afin de limiter durablement les risques de sous-couverture, ADL a engagé avec les compagnies aériennes opérant à Lyon-Saint Exupéry une démarche de fond visant à mieux anticiper les besoins d'assistance PHMR. L'amélioration du taux de notification des demandes d'assistance avant H-36h traduit déjà les premiers effets positifs de cette démarche.

Enfin, la redevance applicable devra permettre de couvrir à l'avenir 100 % du coût réel du service rendu. Compte-tenu de l'incertitude existante sur l'évolution prévisionnelle du nombre de prestations d'assistance pour les PHMR, un mécanisme de rééquilibrage est instauré pour garantir la stricte couverture de ces coûts. Ce mécanisme reposera sur un ajustement symétrique en cas de sur-couverture ou de sous-couverture constatée l'année précédente et sera assorti d'un contrôle du coût unitaire par prestation. Il permettra à la fois d'éviter la constitution de nouveaux déficits et d'assurer une trajectoire transparente d'apurement du déficit historique.

#### **6.4.4. Focus sur la tarification à Lyon-Bron**

Les évolutions de tarification proposées sur Lyon-Bron visent principalement à simplifier la structure tarifaire, valoriser les usagers basés et à renforcer l'attractivité relative de la plateforme sur le segment d'aviation d'affaires par rapport à Lyon Saint Exupéry, pénalisée depuis septembre 2024 par la baisse significative des redevances aéronautiques appliquées à Lyon-Saint Exupéry à la suite de la décision tarifaire de l'ART. Le renforcement de l'attractivité de Lyon-Bron constitue un enjeu important de rééquilibrage et d'optimisation de la répartition du trafic d'aviation d'affaires entre les deux plateformes permettant de retrouver une complémentarité historique du système aéroportuaire lyonnais entre aviation commerciale et d'affaires.

Les grands objectifs des évolutions tarifaires sur Lyon-Bron sont :

- **Mettre en cohérence la structure tarifaire avec Lyon-Saint Exupéry**
  - Alignement des tonnages entre LYS et LYN pour la redevance d'atterrissage à l'unité.
  - Création d'un forfait atterrissage et stationnement pour les avions non réguliers de moins de seize tonnes.

- **Simplifier la grille tarifaire**
  - Intégration de la redevance balisage dans la redevance d'atterrissage à l'unité pour les non basés.
  - Suppression des abonnements mensuels sur le stationnement extérieur Parking Nord.
- **Valoriser les usagers basés et soutenir le développement de l'activité à Lyon-Bron**
  - Réduction de 20 % pour les aéronefs basés sur les redevances d'atterrissage à l'unité et AFIS.
  - Adaptation des abonnements atterrissage réservés aux avions basés.
  - Intégration de réductions en présence d'une flotte à partir de 3 avions.
- **Encourager des pratiques plus vertueuses de l'aviation de loisir**
  - Utilisation de la tarification carburant pour inciter à des carburants plus respectueux de l'environnement avec une distinction tarifaire entre Avgas et UL Aero Super+.
  - Intégration d'un abattement de la redevance des forfaits atterrissage basés pour la catégorie Calipso A et A+ (réservé aux avions les plus silencieux).
- **Adapter la tarification aux usages réels**
  - Introduction d'un tarif réduit de stationnement longue durée après 72 h pour les avions en stationnement sur les parkings réservés aux avions de plus de 3,5 tonnes.
  - Actualisation du forfait extension aérogare, de la redevance AFIS basés.

## PARTIE 7 – MECANISMES D'AJUSTEMENT DU PLAFOND D'EVOLUTION TARIFAIRE

### 7.1. Compte d'ajustement des tarifs

Conformément aux dispositions du Code des transports, l'évolution des redevances d'une période tarifaire à l'autre est ajustée pour tenir compte de plusieurs facteurs correctifs entre l'exécution réelle du contrat et le prévisionnel du CRE au travers de mécanismes d'ajustement. Ces mécanismes ont pour objectif d'assurer un partage équilibré des risques entre l'exploitant et les usagers, de garantir la cohérence économique du contrat sur sa durée et de préserver les incitations à la performance. Ils reposent sur la comparaison entre les trajectoires prévisionnelles du CRE et les réalisations constatées ex post. Les écarts donnent lieu à des ajustements du plafond tarifaire selon des règles prédéfinies, transparentes et proportionnées.

ADL prévoit cinq mécanismes d'ajustement qui permettent d'adapter, chaque année, l'évolution des tarifs aux conditions économiques et opérationnelles réelles d'exécution du contrat, en fonction :

- Du trafic ;
- Des investissements ;
- Des profits des activités extra-aéronautiques ;
- De la qualité de service ;
- Des charges induites par des changements d'imposition de toute nature.

Les différents facteurs donnent lieu sur chaque période tarifaire à des bonus ou des malus qui sont agrégés dans un compte d'ajustement des tarifs (CAT). Celui-ci se traduit ensuite dans un coefficient d'ajustement des tarifs majorant ou minorant le taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances, et plafonné à  $\pm 5$  % par période tarifaire ; cette modération tarifaire permettant d'éviter des variations trop brutales d'une année sur l'autre.

Dans le cas où ce plafond est atteint, le solde résiduel du CAT est reporté à l'année suivante. Il est à noter que l'apurement intégral du CAT n'est pas systématiquement garanti sur la durée d'un CRE. Les modalités précises de prise en compte du solde des ajustements seront prévues dans le cadre de la procédure d'homologation des tarifs mentionnée aux articles R. 6325-17 à R. 6325-22 du code des transports, ou à l'occasion de la conclusion d'un nouveau contrat de régulation économique conformément aux articles R. 6325-39 à R. 6325-51.

Le CAT de la période tarifaire est donc égal à la somme :

- Des facteurs d'ajustement de la période tarifaire  $n$ , fondés sur les résultats constatés pour la période de référence  $n-2$ ;

- Et de l'éventuel solde résiduel du CAT qui n'aurait pas été apuré sur la période tarifaire n-1.

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

Où :

- $\text{RES}_{\text{CAT}}(n-1)$  est le solde résiduel du CAT non apuré l'année n-1 ;
- k est le coût moyen pondéré du capital,
- $\text{TRAF}(n)$  est le facteur correctif actualisé lié au trafic,
- $\text{QDS}(n)$  est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service,
- $\text{INV}(n)$  est un ensemble de 3 facteurs d'ajustement liés aux dépenses d'investissement,
- $\text{PROF}(n)$  est le facteur correctif actualisé lié aux profits extra-aéronautiques,
- $\text{ITN}(n)$  est le facteur correctif actualisé lié aux charges induites par des évolutions d'une imposition de toute nature.

## 7.2. Ajustement lié au trafic « TRAF »

Le mécanisme d'ajustement trafic  $\text{TRAF}(n)$  a pour objet de compenser, par l'ajustement du plafond tarifaire en année n, 50% de l'impact des écarts éventuels entre le trafic constaté et prévisionnel sur les revenus des redevances aéronautiques constatés, dès lors que le trafic constaté s'écarte au-delà d'une plage de franchise, traduisant ainsi les effets liés au volume et à la structure du trafic.

L'ajustement sera calculé de la manière suivante :

- si l'écart de trafic est compris dans une plage de franchise, symétrique chaque année par rapport au trafic de référence  $\text{QT}_{\text{Ref}}$  (écart de  $\pm 2\%$  pour les périodes tarifaires 2029 et 2030,  $\pm 3\%$  pour les périodes tarifaires 2031 et 2032 puis  $\pm 4\%$  sur le reste de la durée du contrat), aucun ajustement tarifaire ne sera effectué ;
- s'il est compris au-delà de la plage de franchise, l'écart de redevances constaté (déficit ou excédent) fera l'objet d'un partage à 50 % entre ADL et les usagers. L'écart ainsi calculé sera actualisé au coût moyen pondéré du capital (CMPC) pour tenir compte du décalage de deux années entre l'exercice d'observation du revenu et la date d'application du facteur d'ajustement.

Le scénario de référence retenu pour le présent CRE conduit aux valeurs de trafic de référence  $\text{QT}_{\text{Ref}}(n)$  et aux bornes haute  $\text{QTM}_{\text{Franchise}}(n)$  et basse  $\text{QTM}_{\text{Franchise}}(n)$  de la plage de franchise suivantes :

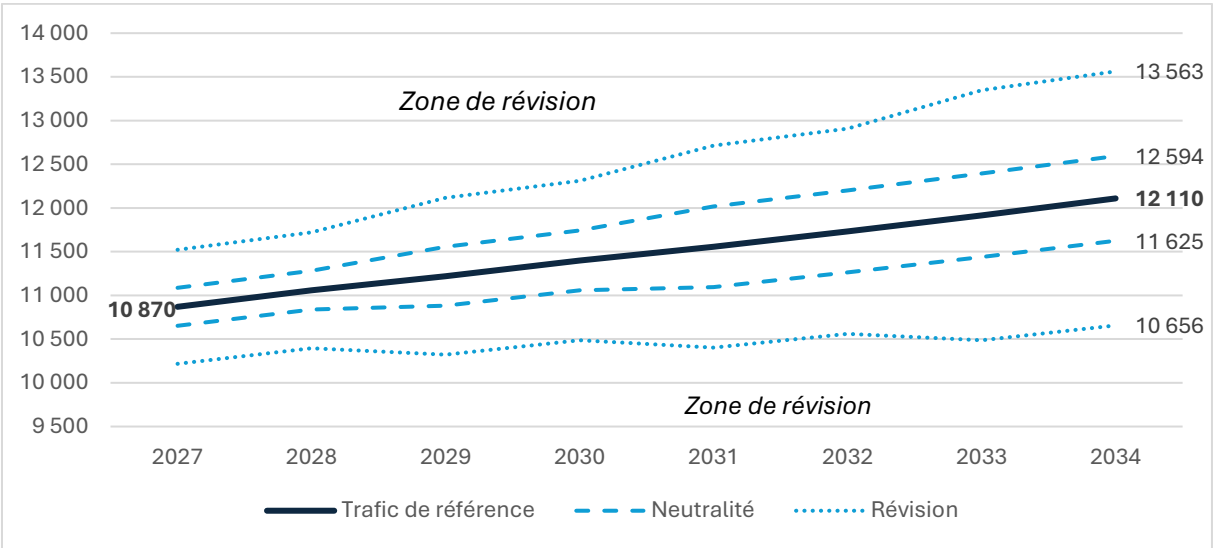
| Période tarifaire (n)          | 2029          | 2030          | 2031          | 2032          | 2033          | 2034          | 2035          | 2036          |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Période de référence (n-2)     | 2027          | 2028          | 2029          | 2030          | 2031          | 2032          | 2033          | 2034          |
| <b>QT Ref(n) (kpax)</b>        | <b>10 870</b> | <b>11 059</b> | <b>11 219</b> | <b>11 400</b> | <b>11 557</b> | <b>11 733</b> | <b>11 917</b> | <b>12 110</b> |
| <b>QTM Franchise(n) (kpax)</b> | <b>11 087</b> | <b>11 280</b> | <b>11 555</b> | <b>11 742</b> | <b>12 019</b> | <b>12 202</b> | <b>12 393</b> | <b>12 594</b> |
| <b>QTM Franchise(n) (kpax)</b> | <b>10 652</b> | <b>10 838</b> | <b>10 882</b> | <b>11 058</b> | <b>11 094</b> | <b>11 263</b> | <b>11 440</b> | <b>11 625</b> |
|                                | -/+ 2,0%      | -/+ 2,0%      | -/+ 3,0%      | -/+ 3,0%      | -/+ 4,0%      | -/+ 4,0%      | -/+ 4,0%      | -/+ 4,0%      |

Au cas où le trafic constaté sortirait deux années consécutives de l'intervalle de révision (écart par rapport au trafic prévisionnel annuel de  $\pm 6\%$  pour les périodes tarifaires 2029 et 2030,  $\pm 8\%$  pour les périodes tarifaires 2031 et 2032,  $\pm 10\%$  pour les périodes tarifaires 2033 et 2034, puis  $\pm 12\%$  sur le reste de la durée du contrat), une clause de révision du contrat pourra être activée.

Les valeurs de trafic associées aux bornes haute QTM Révision(n) et basse QTM Révision(n) de la plage de révision sont les suivantes :

| Période tarifaire (n)      | 2029     | 2030     | 2031     | 2032     | 2033      | 2034      | 2035      | 2036      |
|----------------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Période de référence (n-2) | 2027     | 2028     | 2029     | 2030     | 2031      | 2032      | 2033      | 2034      |
| QTM Révision(n) (kpax)     | 11 522   | 11 722   | 12 116   | 12 312   | 12 712    | 12 906    | 13 347    | 13 563    |
| QTM Révision(n) (kpax)     | 10 217   | 10 395   | 10 321   | 10 488   | 10 401    | 10 559    | 10 487    | 10 656    |
|                            | -/+ 6,0% | -/+ 6,0% | -/+ 8,0% | -/+ 8,0% | -/+ 10,0% | -/+ 10,0% | -/+ 12,0% | -/+ 12,0% |

Trajectoire du facteur d'ajustement lié au trafic



Les modalités de calcul du facteur TRAF(n) sont précisées dans l'avant-projet de CRE.

### 7.3. Ajustement lié à la qualité de service « QDS »

Le mécanisme d'ajustement QDS vise à ajuster le plafond tarifaire en fonction du respect des engagements d'ADL en matière de qualité du service rendu, fondé sur un dispositif de 5 indicateurs de qualité de service assortis d'incitations financières comme défini au Chapitre 3 : disponibilité des équipements aéroportuaires, satisfaction globale client, performance opérationnelle de l'exploitant. Pour le détail des définitions, objectifs et seuils de malus, il convient de se référer à ce chapitre.

Ce mécanisme repose sur la mise en œuvre d'un système de malus uniquement, afin de mieux refléter la responsabilité et l'engagement opérationnels, en cas de sous-performance par rapport aux objectifs fixés sur chacune des périodes du CRE.

Pour chacun des indicateurs assortis d'incidences financières, le tableau figurant au Chapitre 3.6 définit l'objectif à atteindre et le seuil en-deçà ou au-delà (en fonction de l'indicateur) duquel le malus est appliqué à 100%. Les malus sont appliqués de manière progressive linéaire entre l'objectif et le seuil malus.

Le montant du malus associé à chaque indicateur est plafonné annuellement. Le montant total de malus applicable annuellement s'élève à 300 k€.

Les malus associés à chacun des indicateurs assortis d'incidences financières sont les suivants :

| Catégorie                            | Indicateur                                                               | Réf. | Incité/Suivi | Plafond k€/an |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|------|--------------|---------------|
| <b>Disponibilité des équipements</b> |                                                                          |      |              |               |
|                                      | Disponibilité des passerelles télescopiques                              | TDP  | Malus        | 45            |
|                                      | Disponibilité des postes APU-OFF (400Hz/PCA)                             | TDA  | Malus        | 45            |
|                                      | Disponibilité des infrastructures bagages départ                         | TDB  | Malus        | 45            |
| <b>Satisfaction clients</b>          |                                                                          |      |              |               |
|                                      | Satisfaction globale des passagers au départ                             | SGD  | Malus        | 65            |
| <b>Performance opérationnelle</b>    |                                                                          |      |              |               |
|                                      | Taux de vols non impactés par un retard > 15mn imputable au gestionnaire | TRG  | Malus        | 100           |

Pour rappel, les indicateurs relevant de facteurs externes non maîtrisables exclusivement par l'exploitant sont exclus du dispositif financier et font l'objet d'un suivi accru mais sans malus.

Les modalités de calcul du facteur QDS(n) sont précisées dans l'avant-projet de CRE.

## 7.4. Ajustement lié aux investissements « INV »

Les facteurs d'ajustement « INV » visent à ajuster le plafond tarifaire en fonction de la réalisation effective du programme d'investissement dans son ensemble et du respect des jalons de livraison d'infrastructures clés du programme d'investissement. Le dispositif proposé permet ainsi de garantir aux usagers qu'il existe une stricte corrélation entre la rémunération d'ADL et la bonne exécution des investissements.

Trois niveaux d'ajustement des investissements sont proposés.

### a) Réalisations des investissements par rapport au programme prévisionnel « INV 1 »

Le facteur d'ajustement INV1(n) a pour objet de compenser, par l'ajustement du plafond tarifaire en année n, 100% des écarts éventuels de charges de capital (amortissement et rémunération de la base d'actifs régulée au coût moyen pondéré du capital avant impôts) liées aux dépenses d'investissement supportées par ADL, en cas de baisse ou de hausse

des dépenses et/ou de décalage des dépenses par rapport au programme d'investissement prévisionnel du CRE tel que défini au Chapitre 2.

Ce mécanisme permet de compenser, par un ajustement des tarifs des redevances, tout écart entre dépenses d'investissements prévues et de rebaser la rémunération de la base d'actifs sur les données réelles d'investissements.

Pour chaque période tarifaire  $n$ ,  $INV1(n)$  est la différence entre :

- Les charges de capital constatées, égales à la somme des amortissements et de la rémunération avant impôt au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulés de l'année  $n-2$ , fondés sur la valeur réelle des actifs, et ;
- Les charges de capital prévisionnelles, égales à la somme des amortissements et de la rémunération avant impôt au coût moyen pondéré du capital de la base d'actifs régulée de l'année  $n-2$ , fondés sur la valeur prévisionnelle des actifs selon le programme d'investissement CRE.

Le facteur d'ajustement  $INV1(n)$  est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital et est versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur  $INV1(n)$  sont précisées dans l'avant-projet de CRE.

#### **b) Dépenses d'investissements des grands projets du périmètre SPA « INV 2 »**

Le facteur d'ajustement  $INV2(n)$  a pour objet de compenser, par l'ajustement du plafond tarifaire en année  $n$ , via un système de bonus/malus 50% des écarts éventuels entre les dépenses d'investissement validées au stade APD (Avant-Projet Définitif) et les dépenses d'investissement effectivement constatées à la mise en service des grands projets définis au chapitre 2.2.

Ce mécanisme vise prioritairement à encourager la maîtrise des coûts par rapport aux coûts fiabilisés à l'étape d'APD. Il est appliqué individuellement pour tous les grands projets identifiés à leur mise en service.

Les bonus/malus sont calculés pour la période tarifaire  $n$ , pour les investissements mis en service pendant la période de référence  $n-2$  :

- A la mise en service, dans le cas où les dépenses d'investissement constatées sont inférieures aux dépenses prévues dans le programme prévisionnel CRE, un bonus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses prévues est versé au CAT.
- A la mise en service, dans le cas où les dépenses d'investissement constatées sont supérieures aux dépenses prévues dans le programme ajusté des Travaux Initiaux, un malus égal à 50% de la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses prévues est retiré du CAT.

Le calcul des bonus/malus est appliqué à la valeur actualisée nette prévisionnelle des dépenses d'investissements (au coût moyen pondéré du capital), pour prendre en

compte le rythme de décaissement des dépenses et de la prise en compte des bonus/malus.

Les modalités de calcul du facteur INV2(n) sont précisées dans l'avant-projet de CRE.

### **c) Dépenses d'investissements de l'enveloppe des autres investissements « INV 3 »**

Les autres investissements, c'est-à-dire les investissements autres que les grands projets identifiés, sont appréciés au niveau d'enveloppes globales.

Le facteur d'ajustement INV3(n) a pour objet de compenser, par l'ajustement du plafond tarifaire en année n, via un malus, 50% des dépassements éventuels de l'enveloppe des dépenses des investissements hors grands projets définis au Chapitre 2 effectivement constatées par rapport à l'enveloppe prévisionnelle.

Un dispositif de reliquat plafonné permet un report limité à 10% des dépenses non réalisées d'un exercice sur l'autre, offrant ainsi une part de flexibilité dans l'exécution du programme d'investissement, compte tenu des aléas possibles liés au volume et à la complexité des projets à réaliser.

Pour chaque période tarifaire n, si les dépenses d'investissement réalisées sur la période de référence n-2 sont supérieures au montant prévu initialement au Chapitre 2, 50% du surcoût est partagé avec les usagers via l'application d'un malus égal à la différence entre les dépenses réalisées et les dépenses initialement prévues. Le malus est versé au CAT.

Le facteur d'ajustement INV3(n) est appliqué à chaque période tarifaire n et actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital.

Les modalités de calcul du facteur d'ajustement INV3(n) sont précisées dans l'avant-projet de CRE.

## **7.5. Ajustement lié aux profits extra-aéronautiques « PROF »**

Le facteur d'ajustement PROF(n) a pour objet de compenser, par l'ajustement du plafond tarifaire en année n, via un système de bonus/malus, 50% des écarts éventuels entre les profits résiduels prévisionnels et les profits résiduels constatés des activités extra-aéronautiques.

Les bonus/malus sont calculés pour la période tarifaire n, en référence aux profits extra-aéronautiques résiduels de la période de référence n-2 :

- Dans le cas où les profits extra-aéronautiques résiduels constatés sont inférieurs aux profits extra-aéronautiques prévisionnels, un bonus égal à 50% de la différence est versé au CAT.

- Dans le cas où les profits extra-aéronautiques résiduels constatés sont supérieurs aux profits extra-aéronautiques prévisionnels, un malus égal à 50% de la différence est versé au CAT.

Dans le cas spécifique du CRE d'ADL, les profits extra-aéronautiques prévisionnels pendant les premières années du CRE seront inférieurs au seuil de 30% des coûts du SPA. En conséquence, ADL se trouve de facto dans l'équivalent d'un régime de caisse simple, où l'ensemble des profits est rétrocédé au périmètre régulé qui sont insuffisants. Dans cette situation, ADL porterait l'ensemble du risque en cas d'écart sur ces profits. Or en simple caisse le risque associé aux profits non-aéronautiques est entièrement transféré aux usagers. Le facteur PROF reflète cette particularité en introduisant un partage du risque à la fois au-delà mais aussi en-dessous du seuil des 30% des coûts SPA :

- Si profits extra-aéronautiques < 30% des coûts SPA alors le facteur PROF ne s'applique pas dans la mesure où la première contribution n'est pas atteinte.
- Profits Extra-aéronautiques > 30% des coûts SPA alors taux de partage à 50% entre les usagers et l'Exploitant.

Le facteur d'ajustement PROF(n) est actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital et est versé au CAT.

Les modalités de calcul du facteur PROF(n) sont précisées dans l'avant-projet de CRE.

## 7.6. Ajustement lié à l'évolution d'une imposition de toute nature

### « ITN »

Le facteur d'ajustement ITN(n) a pour objet de compenser les écarts de coûts d'exploitation en cas de modification, de création ou de suppression, après la signature du contrat, relative à une imposition de toute nature.

Ce facteur doit permettre que les conséquences économiques et financières de nouvelles obligations juridiques soient compensées de manière équitable, sans pénaliser les usagers ni l'exploitant.

Le facteur ITN(n) s'applique aux évolutions de normes relatives à une imposition de toute nature (loi, règlement, doctrine de l'administration fiscale, etc.) qui, prises collectivement, représentent une incidence financière annuelle de plus de 500 000 €.

Lorsque ce seuil est atteint, le facteur ITN(n) couvre 100% des écarts de coûts (surcoûts ou moindre coûts) dès le premier euro.

Les écarts de coûts d'exploitation du changement d'impositions de toute nature sont évalués par référence aux normes comptables françaises et par comparaison avec les hypothèses retenues dans le plan d'affaires prévisionnel.

Le facteur d'ajustement ITN(n) est appliqué à chaque période tarifaire n et actualisé sur deux ans au coût moyen pondéré du capital.

Les éléments de calcul du facteur ITN(n), en particulier le détail de chaque évolution de norme relative à une imposition de toute nature, ainsi que les écarts de coûts d'exploitation correspondants, sont présentés chaque année aux usagers dans le cadre prévu dans le Code des Transports.

Les modalités de calcul du facteur ITN(n) sont précisées dans l'avant-projet de CRE.

## PARTIE 8 – REGULATION ECONOMIQUE

### 8.1. Cadre général de la régulation économique applicable à Aéroports de Lyon (ADL)

La régulation économique d'ADL s'inscrit dans le cadre prévu par le Code des transports, l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances aéroportuaires et les textes d'application récents. Le CRE constitue l'outil central de cette régulation pluriannuelle : il fixe la trajectoire des redevances, le programme d'investissements, les engagements de qualité de service et les mécanismes d'ajustement nécessaires à l'équilibre économique du contrat.

Ce cadre renforce la transparence du processus et le rôle des parties prenantes. Il repose sur une information approfondie des usagers, une consultation structurée en commission consultative économique et un contrôle renforcé de l'ART, appelée à apprécier la cohérence économique du contrat, la robustesse des hypothèses retenues et la conformité des règles d'allocation des produits, charges et actifs.

Conformément à l'arrêté du 23 mai 2024, le périmètre régulé d'ADL couvre les services publics aéroportuaires donnant lieu à redevances sur les plateformes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron.

Dans le cadre de « **l'aménagement de caisse 30/50** » de l'arrêté du 23 mai 2024 retenu dans ce CRE, la contribution de l'extra-aéronautique au périmètre régulé 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.

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 prévisionnel 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 passager 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.

## 8.2. Bien-fondé des demandes d'aménagement de la caisse 30/50

### 8.2.1. Un besoin d'adaptation du modèle au regard de la situation particulière d'ADL

Depuis l'entrée en vigueur du mécanisme de caisse aménagée dit « 30/50 » défini par l'arrêté du 23 mai 2024, ADL a constamment fait valoir que l'application mécanique et indifférenciée de ce modèle conduisait, dans son cas particulier, à un résultat économiquement déséquilibré et difficilement soutenable. Cette position ne remet en cause ni le principe d'une caisse aménagée, ni celui d'une contribution partielle des activités extra-aéronautiques à l'équilibre économique du service public aéroportuaire. Elle vise en revanche à garantir que le modèle retenu reflète correctement les risques effectivement supportés par le concessionnaire, l'origine économique des revenus pris en compte et la réalité des capitaux mobilisés pour les générer.

Les analyses produites par ADL depuis les premières discussions relatives au CRE ont mis en évidence que, sans aménagement, le modèle 30/50 aurait pour effet de faire contribuer de manière excessive certains profits extra-aéronautiques, alors même qu'ils ne sont pas tous majoritairement corrélés au trafic aérien ou ne reposent pas sur une base d'actifs portée par ADL. Cette asymétrie est d'autant plus pénalisante pour les plateformes lyonnaises que le modèle économique d'ADL a été profondément affecté par la baisse tarifaire intervenue en 2024 et par un programme d'investissements important, nécessaire à la modernisation, à la résilience et à la compétitivité de la plateforme.

Les conclusions de la mission interministérielle IGEDD-CGEFI ont confirmé ce diagnostic en soulignant que l'application stricte du modèle 30/50 à ADL ne permettait pas, en l'état, d'assurer un équilibre économique durable du futur CRE. Elles ont ainsi conforté la nécessité d'identifier des adaptations ciblées, proportionnées et juridiquement sécurisées, permettant de préserver l'esprit du cadre réglementaire tout en tenant compte des caractéristiques propres d'ADL.

Dans son courrier du 21 juillet 2026, le ministre chargé des Transports a également rappelé la nécessité de rechercher une solution robuste et durable, permettant la réalisation du programme d'investissements d'ADL tout en préservant la sécurité juridique du CRE. Ce courrier confirme que la discussion doit s'inscrire dans le cadre réglementaire existant, mais qu'elle peut porter sur des aménagements ciblés dès lors qu'ils sont objectivement justifiés, documentés et compatibles avec les orientations ministérielles.

C'est dans cet esprit qu'ADL a revu ses propositions d'aménagement. La démarche consiste désormais à se caler au plus près du courrier ministériel, en recentrant les demandes sur les situations les plus spécifiques et les mieux objectivées : d'une part, les opérations développées selon des schémas de tiers investisseurs lorsqu'elles conduisent à une asymétrie entre revenus pris en compte et actifs sous-jacents ; d'autre part, les activités dont la création de valeur n'est pas majoritairement corrélée au trafic

aérien et qui ne devraient donc pas contribuer au modèle 30/50 comme des revenus directement liés au service public aéroportuaire.

### **8.2.2. Premier aménagement : recentrer le mécanisme de partage sur les activités majoritairement corrélées au trafic aérien**

Le premier aménagement demandé par ADL s'inscrit directement dans l'orientation retenue par le ministre des Transports dans son courrier du 21 juillet 2026, qui s'est déclaré ouvert à l'examen d'aménagements concernant les activités effectivement indépendantes du trafic aérien, sous réserve d'une démonstration complète et transparente.

Dans cette perspective, ADL a confié à Oxera, cabinet externe spécialisé en économie de la régulation et en analyse concurrentielle, une étude visant à apprécier, sur une base objective et documentée, le degré de corrélation entre les différentes activités commerciales de la plateforme — restauration et bars, commerces, location de véhicules, hôtellerie, stationnement, publicité et immobilier de diversification — et le trafic aérien.

Les analyses réalisées mettent en évidence une hétérogénéité importante entre les activités concernées. Certaines présentent une dépendance forte au trafic aérien passagers tandis que d'autres apparaissent principalement influencées par des facteurs exogènes tels que la localisation, l'environnement concurrentiel, la disponibilité foncière, l'accessibilité ferroviaire ou routière ou encore certains usages locaux indépendants du transport aérien.

Les résultats obtenus font apparaître que certaines activités ne présentent pas de lien majoritaire avec le trafic aérien. Tel est notamment le cas de certaines activités hôtelières, de plusieurs infrastructures de stationnement directement connectées à la gare TGV de Lyon-Saint Exupéry, ainsi que de l'immobilier de diversification.

Concernant les hôtels, le Cabinet Oxera observe que l'évolution individuelle de leurs redevances commerciales n'est pas toujours en lien avec celle du trafic passager, comme c'est le cas par exemple pour Comfort Hotel, dont les redevances ont diminué sur la période pré-Covid malgré l'augmentation du trafic passager sur cette même période. C'est également le cas pour l'hôtel NH et l'hôtel Ibis.

S'agissant des activités parkings, leur dépendance au trafic aérien est indirecte et conditionnée par des facteurs exogènes (accessibilité et emplacement, concurrence ou partenariats locaux, pricing, etc). Il a été déterminé qu'il existait des tendances divergentes au sein des différents parkings disponibles à l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry en fonction de leur proximité plus ou moins grandes avec la gare TGV ou les terminaux.

Les analyses réalisées démontrent ainsi d'un degré de corrélation avec le trafic aérien faible pour le segment des parkings les plus proches de la gare TGV, à savoir le Parking Dépose Minute TGV (DMTGV) et le P4. Elle est modérée pour les parkings P0 et P3. Il est à

rappeler que les parkings exploités par ADL sont très concurrencés par des parkings extérieurs (6000 places environ recensées autour de Lyon-Saint Exupéry) qui eux ne contribuent pas au modèle régulé.

L'immobilier de diversification constitue un cas particulièrement significatif. Les deux plateformes lyonnaises accueillent en effet des actifs dont la vocation économique est largement indépendante du transport aérien. À Lyon-Saint Exupéry, une part importante des implantations de CargoPort relève d'activités logistiques ou tertiaires principalement liées à la position de carrefour routier stratégique de la plateforme, et non à l'utilisation des infrastructures aéronautiques. C'est notamment le cas des bâtiments occupés par DB Schenker et DHL Global Forwarding (activités de fret camionné), ainsi que du programme Air Parc, qui accueille notamment le siège de la Communauté de communes de l'Est lyonnais et Perrier Industrie.

À Lyon-Bron, les actifs immobiliers de diversification sont totalement décorrélés de l'activité aéronautique de la plateforme ; ils incluent notamment les bâtiments Castorama, deux hôtels, Resotainer, ainsi que des équipements de loisirs tels qu'iFLY et Koezio. Pour mémoire, le CRE 2015-2019 prévoyait la sortie de ces activités d'immobilier de diversification du périmètre régulé en simple caisse.

Ces implantations répondent d'abord à des logiques foncières, de desserte routière, de localisation à proximité de l'agglomération lyonnaise et de bassin de chalandise, et non à une dépendance au trafic passagers ou à l'activité aéronautique des plateformes. ADL propose dès lors de traiter ces revenus conformément à leur réalité économique : dans la mesure où, conformément à la position de la DGAC, la composante domaniale résulte de la rémunération du foncier concédé, seule la part variable des revenus lorsqu'elle existe, relevant elle du savoir-faire industriel du concessionnaire, est retenue au titre de l'aménagement sollicité.

Dans le cas d'ADL, **les activités non majoritairement corrélées au trafic aérien représentent ainsi environ 9 M€ de profits prévisionnels en 2027 devant être sortis du périmètre contributif**, au titre :

- Des parkings de la gare TGV (P4, DMTGV) ;
- Des activités d'hôtellerie du Comfort Hotel, de l'hôtel Ibis et de l'hôtel NH ;
- De l'immobilier de diversification (pour leur part de revenu variable).

Le maintien intégral de ces revenus dans l'assiette contributive conduirait à faire bénéficier les redevances aéronautiques de profits dont l'origine principale ne réside pas dans le trafic aérien. Il créerait ainsi un effet de redistribution sans lien économique direct avec les usagers aéronautiques, contraire à l'objectif poursuivi par la caisse aménagée.

L'aménagement sollicité consiste donc à limiter le mécanisme de partage aux activités dont la dépendance au trafic aérien est démontrée, conformément à la logique même de la caisse aménagée et aux orientations exprimées par l'État.

|                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1<sup>er</sup> aménagement : sortie des profits des activités non majoritairement corrélées au trafic et des revenus variables des activités immobilières de diversification.</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### **8.2.3. Deuxième aménagement : prise en compte de la spécificité des activités développées selon un modèle de tiers investisseurs**

L'une des principales spécificités du modèle économique d'ADL réside dans le recours historique à des schémas de tiers investisseurs pour le développement de certaines activités de diversification des plateformes lyonnaises, notamment dans les domaines de l'immobilier, de la logistique, de l'hôtellerie, des parkings ou de certains services. Dans ces schémas, les investissements nécessaires à la création des actifs sont réalisés par des tiers, tandis qu'ADL perçoit des revenus liés à leur exploitation dans le cadre de la concession.

Lorsque ces revenus sont intégrés dans la mécanique de la caisse aménagée alors que les actifs économiques qui les ont générés ne figurent pas dans la base d'actifs régulée, il en résulte une asymétrie économique. Cette asymétrie majore artificiellement la rentabilité apparente des activités concernées et conduit à faire contribuer des revenus dont la formation ne reflète pas les capitaux effectivement portés par ADL. Elle constitue l'un des facteurs expliquant le caractère particulièrement pénalisant du modèle 30/50 pour les plateformes lyonnaises.

ADL a initialement analysé la possibilité de reconstituer une base d'actifs représentative des investissements réalisés par des tiers depuis l'origine de la concession afin de rétablir une stricte symétrie économique entre revenus, actifs et capitaux mobilisés. Cette approche demeure, d'un point de vue économique, la plus complète pour neutraliser l'effet d'asymétrie produit par le modèle 30/50.

À ce titre, ADL relève que la Commission de régulation de l'énergie intègre les ouvrages financés par les tiers dans la base d'actifs régulés dont Enedis assure la gestion, et lui accorde une rémunération à ce titre. Dès lors, le régulateur dans le domaine de l'Energie utilise déjà ce mécanisme pour rééquilibrer les profits générés par ces actifs financés par des tiers pris en compte dans le calcul des redevances aéroportuaires et la base d'actif correspondante.

Toutefois, ADL a pleinement tenu compte des réserves exprimées par le ministre chargé des Transports dans son courrier du 21 juillet 2026 quant à une réintégration généralisée des actifs financés par des tiers investisseurs dans la base d'actifs régulée. Afin de se conformer au plus près à cette orientation, ADL limite désormais sa demande à deux opérations : le parking P1 de Lyon-Saint Exupéry exploité par LPA et le projet d'entrepôt logistique d'Amazon.

Ces deux actifs présentent une caractéristique commune : leur financement a été intégralement assuré par des tiers et ils ne relèvent pas de l'activité aéroportuaire régulée. Le parking P1 a été exclu au titre d'un modèle entièrement externalisé, tant pour son

financement que pour son exploitation. De même, le projet Amazon constitue une opération de diversification immobilière intégralement financée par des tiers et sans lien avec le trafic aérien.

La valeur nette comptable reconstituée de ces actifs au 1<sup>er</sup> janvier 2027 s'établit à 168 M€. **Les charges en capital associées s'élèvent à 22 M€**, dont 13 M€ de rémunération du capital et 9 M€ d'amortissements.

Les recettes théoriques, calculées à partir de 168 M€ d'actifs mis en location à un taux de capitalisation de 8 %, ressortent à 13 M€, contre 6 M€ de recettes comptables actuelles, soit **un ajustement supplétif des revenus de 7 M€** permettant de reconstituer un niveau de profit cohérent avec cette base d'actifs.

**Le profit économique supplétif ressort ainsi à -15 M€ qui devront être sortis du périmètre contributif au titre de ce 2<sup>ème</sup> aménagement.**

**2<sup>ème</sup> aménagement : neutraliser l'asymétrie créée par l'intégration de revenus issus d'actifs financés par des tiers et non corrélées au trafic aérien.**

**Les effets cumulés de ces 2 aménagement conduisent à sortir du périmètre contributif 24 M€ sur 2027.**

Au regard de ces éléments, **les aménagements demandés par ADL apparaissent fondés, proportionnés et nécessaires**. La réorganisation de ces demandes entre, d'une part, les activités non corrélées au trafic aérien et, d'autre part, les actifs financés par des tiers répond par ailleurs aux préoccupations exprimées par l'État. Ces deux aménagements demandés ne remettent pas en cause le principe d'une caisse aménagée ; ils visent à en assurer la cohérence économique en évitant, d'une part, que des revenus soient pris en compte sans reconnaissance des actifs ou capitaux qui les supportent et, d'autre part, que des profits sans corrélation majoritaire avec le trafic aérien soient affectés à la modération des redevances aéronautiques. **Ces aménagements constituent ainsi une condition de robustesse, de lisibilité et d'équité du cadre réglementaire applicable à ADL.**

## PARTIE 9 – EVOLUTION DE LA PERFORMANCE ECONOMIQUE ET FINANCIERE

### 9.1. Activités du périmètre de régulation

Conformément au régime de régulation économique décrit au Chapitre 8, les activités d'ADL sont réparties entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé au sein d'une caisse aménagée.

Le périmètre régulé regroupe les activités relevant des services publics aéroportuaires, financées par les redevances aéroportuaires. Le périmètre non régulé comprend, d'une part, des activités dites contributives, dont les résultats participent à l'équilibre économique du modèle de régulation, et, d'autre part, des activités de diversification ou des activités spécifiques exclues du mécanisme contributif.

Cette segmentation constitue le cadre de référence de l'ensemble des allocations de produits, de charges et d'actifs présentées dans les sections suivantes.

| Périmètre en Caisse Aménagée         | Activités                       | Sous-Activité                                  |
|--------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------------------|
| Périmètre régulé                     | Services Publics Aéroportuaires | Atterrissage                                   |
|                                      |                                 | Stationnement                                  |
|                                      |                                 | Passager                                       |
|                                      |                                 | PHMR                                           |
|                                      |                                 | Autres redevances accessoires                  |
|                                      |                                 | Immobilier SPA                                 |
| Périmètre non régulé contributif     | Activités extra aéronautiques   | Commerces                                      |
|                                      |                                 | Parkings (hors Gare TGV)                       |
|                                      |                                 | Hotels des aéroports                           |
|                                      |                                 | Immobilier hors SPA aéroports                  |
|                                      |                                 | Immobilier de diversification (part domaniale) |
| Périmètre non régulé non contributif | Activités de diversification    | Production Energie Photovoltaïque              |
|                                      |                                 | Parkings Gare TGV (P4, DM TGV)                 |
|                                      |                                 | Hotels éloignés et NH                          |
|                                      |                                 | Immobilier de diversification (part variable)  |
|                                      |                                 |                                                |
|                                      | T2S – TNSA                      | T2S                                            |
|                                      |                                 | TNSA                                           |
|                                      | Assistance en escale            | Assistance en escale LYS                       |
|                                      |                                 | Assistance en escale LYN                       |
|                                      | Autres activités                | Filiales ADLMS, LyonDutyFree                   |

La structuration de la comptabilité analytique d'ADL permet de garantir une séparation transparente des périmètres, une traçabilité complète des allocations réalisées et une restitution des résultats conforme aux principes de régulation économique applicables aux exploitants aéroportuaires. Chaque produit, charge ou actif est ainsi rattaché à l'une de ces activités selon les principes décrits au paragraphe suivant.

## 9.2. Principes généraux d'allocation

L'organisation analytique d'ADL a pour objectif de déterminer, de manière transparente, homogène et auditable, les produits, charges et actifs associés à chacune des activités de la plateforme.

Elle repose sur quatre principes structurants :

- **Priorité à l'affectation directe des produits**, charges et actifs lorsqu'un lien économique avec une activité peut être identifié ;
- **Recours à des clés d'allocation objectivables** uniquement lorsque l'affectation directe n'est pas possible ;
- **Traçabilité complète des flux** entre données comptables, sections analytiques et activités finales ;
- **Permanence des méthodes et cohérence des règles d'allocation dans le temps.**

Le dispositif analytique est intégré à l'ERP de l'entreprise et constitue l'outil de pilotage économique utilisé par ADL pour la gestion de ses activités, indépendamment des besoins liés à la régulation.

Il s'organise autour de trois axes analytiques complémentaires :

- Les **métiers**, qui regroupent les ressources mobilisées pour exploiter les activités ;
- Les **infrastructures et équipements**, permettant de mesurer le coût des actifs exploités ;
- Les **activités finales**, correspondant aux services rendus aux usagers.

Cette organisation permet de déterminer le coût complet de chaque activité, d'affecter les actifs correspondants et d'évaluer la performance économique des activités relevant des périmètres régulé et non régulé.

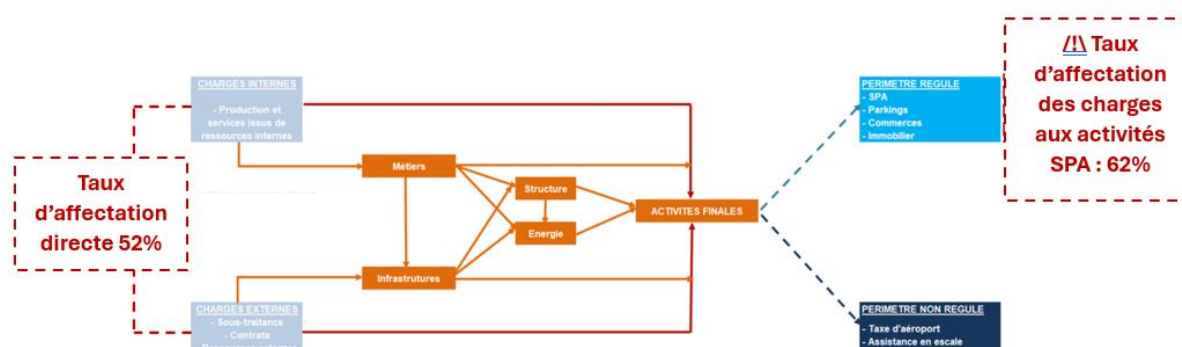
### **Affectation directe**

ADL privilégie systématiquement l'affectation directe à la source.

L'ensemble des produits est directement affecté aux activités finales concernées. De même, environ 65 % des charges d'exploitation sont imputées directement lors de leur saisie dans l'ERP par les responsables budgétaires.

Cette approche réduit significativement le recours aux mécanismes de répartition a posteriori et limite les risques de subjectivité dans l'allocation des coûts.

## Schéma d'affectation et de répartition analytique des charges et actifs sur les périmètres régulés et non régulés



### Répartition au travers du moteur d'allocation analytique

Lorsque l'affectation directe n'est pas possible, les coûts sont répartis au moyen d'un moteur d'allocation analytique fondé sur des inducteurs de coûts objectivables et documentés.

L'ordre de passage des déversements est organisé de manière séquentielle afin de refléter la consommation réelle des ressources par les différentes activités :

- **Niveau 1– Moyens généraux**

Les coûts des moyens généraux sont répartis sur les métiers ou activités bénéficiaires.

- **Niveau 2 – Services généraux et encadrement des fonctions opérationnelles**

Les coûts d'encadrement et de pilotage des directions opérationnelles sont répartis vers les métiers opérationnels.

- **Niveau 3 – Fonctions supports et fonctions opérationnelles**

Les coûts des fonctions supports (ressources humaines, finances, achats, juridique, informatique, etc.) sont répartis vers les métiers, infrastructures ou activités qui bénéficient de ces prestations.

- **Niveau 4 – Infrastructures énergétiques**

Les coûts des infrastructures énergétiques sont répartis vers les infrastructures ou activités consommatrices.

- **Niveau 5 – Infrastructures et bâtiments**

Les coûts des bâtiments, voiries et infrastructures communes sont répartis au moyen d'unités d'œuvre reflétant leur utilisation effective.

- **Répartition des frais de structure**

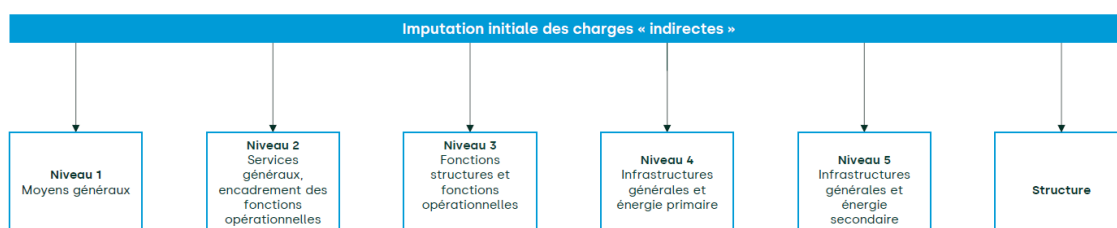
Les frais de structure regroupent les coûts bénéficiant indistinctement à l'ensemble des activités de la plateforme. Ils sont ventilés en dernière étape du processus au prorata des charges d'exploitation, afin de refléter de manière homogène la consommation des ressources communes par les différentes activités.

- **Répartition des frais financiers et actifs nets**

Les frais financiers sont affectés au prorata des actifs nets.

Les actifs suivent les mêmes principes d'affectation et les mêmes clés de répartition que les charges d'exploitation afin de garantir une parfaite cohérence entre compte de résultat analytique et base d'actifs.

### Illustration du déversement des charges « indirectes » déversées sur 5 niveaux ou en frais de structure

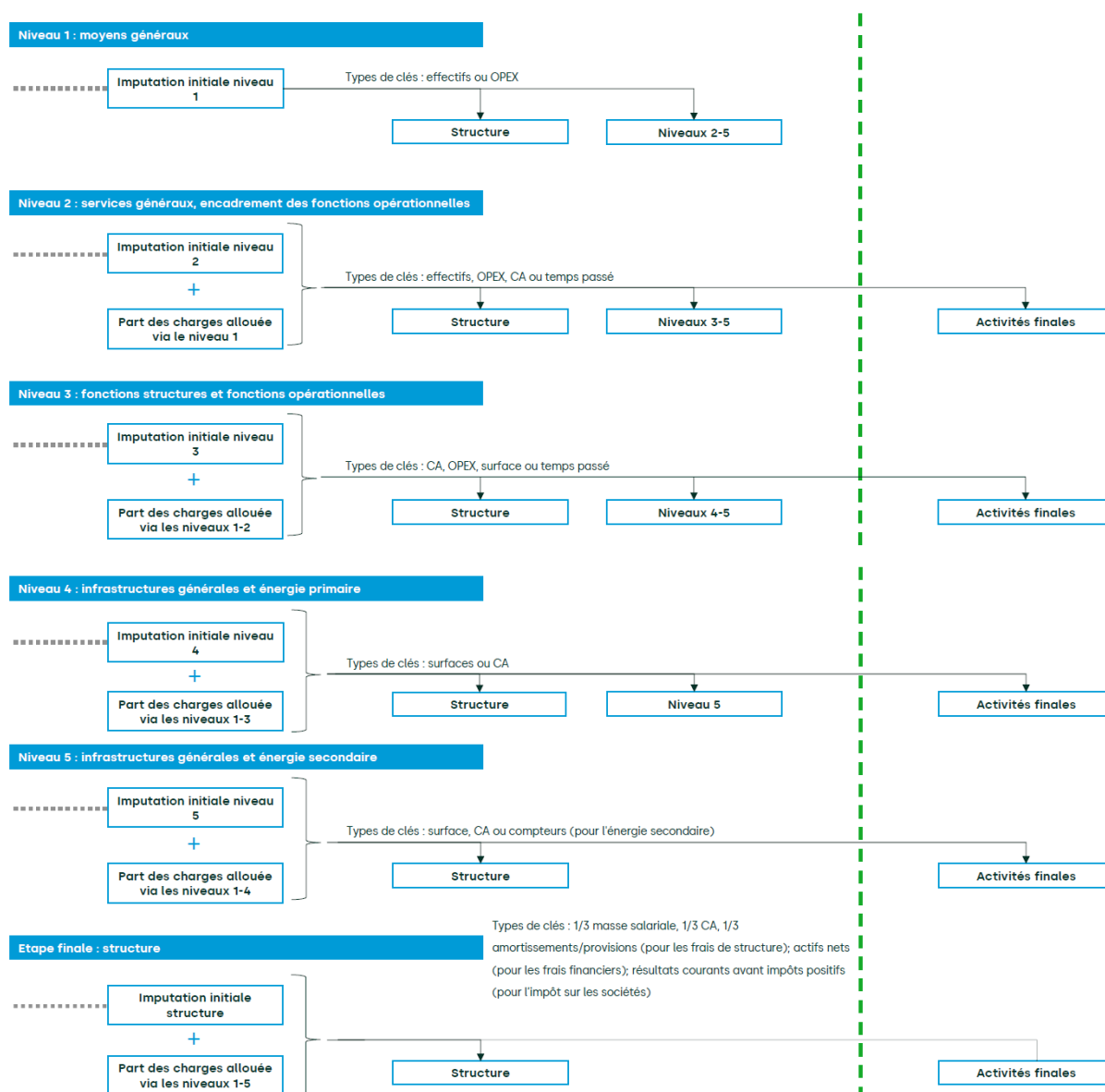


Bien qu'une partie des charges ne puisse pas être affectée directement à des activités finales, cette partie est néanmoins affectée automatiquement à des postes de coûts (de type métier ou infrastructure/énergie) au sein de l'un des cinq niveaux, ou affectée en frais de structure, et ce dès l'entrée de ces charges dans la comptabilité d'ADL.



Ces charges « indirectes » sont ensuite réallouées séquentiellement via diverses clés d'allocation, en commençant par le niveau 1. L'allocation se fait uniquement vers les niveaux inférieurs ou les frais de structure (sans retour en arrière), avec un rattachement aux activités finales dès que possible.

## Illustration du déversement des charges « indirectes » par niveau



Ainsi, le modèle analytique d'ADL repose sur un système de gestion intégré permettant de retracer l'intégralité des flux depuis leur origine comptable jusqu'aux activités finales. Cette architecture garantit une affectation transparente, audité et économiquement justifiée des produits, charges et actifs, conformément aux principes de traçabilité, de pertinence, d'homogénéité et de non-discrimination attendus par l'ART.

### 9.3. Conformité aux lignes directrices de l'ART

La mise en conformité de la comptabilité analytique d'ADL avec les lignes directrices de l'ART s'inscrit dans une démarche engagée depuis 2022, fondée sur la transparence, la traçabilité et l'amélioration continue du dispositif.

ADL a progressivement présenté aux usagers les principes de son modèle analytique, ses règles d'allocation et les évolutions méthodologiques retenues, notamment lors des échanges en COCOECO et des ateliers dédiés. Cette démarche a permis de documenter les règles appliquées, de renforcer la justification économique des clés d'allocation et d'assurer une meilleure lisibilité du passage entre comptabilité générale, comptabilité analytique et restitution réglementaire.

Les revues réalisées par les commissaires aux comptes, complétées par l'analyse indépendante d'Oxera, confirment que le dispositif repose sur des principes globalement conformes aux attentes de l'ART : priorité donnée à l'imputation directe, usage de clés objectivables, traçabilité des flux, stabilité des méthodes et possibilité de réconcilier les résultats avec les données comptables sources.

Les améliorations engagées — notamment la revue des clés d'allocation, la réduction du recours aux clés fondées sur le chiffre d'affaires et le renforcement de la documentation analytique — traduisent la volonté d'ADL de consolider durablement la robustesse, l'auditabilité et la pertinence économique de son modèle.

#### 9.3.1. Traçabilité

Le dispositif analytique d'ADL repose sur une architecture hiérarchisée de sections analytiques et de règles de déversement permettant de retracer l'intégralité des flux entre les données comptables d'origine et les résultats analytiques par activité finale.

Chaque charge, produit ou actif est affecté à une section analytique dès son enregistrement dans l'ERP. Lorsqu'une affectation directe n'est pas possible, les flux sont ventilés selon un ordre de passage prédéfini et documenté, garantissant l'absence de boucles d'allocation et la reproductibilité des résultats.

A chaque étape du processus, les montants déversés, les clés utilisées et les activités bénéficiaires peuvent être identifiés et justifiés. Le modèle permet ainsi de reconstituer intégralement la chaîne d'allocation :

- Depuis l'écriture comptable d'origine ;
- Vers la section analytique initiale ;
- Puis au travers des différents niveaux de déversement ;
- Jusqu'à l'activité finale bénéficiaire.

Les clés d'allocation utilisées sont documentées individuellement, associées à leur inducteur économique sous-jacent et revues périodiquement afin de garantir leur

pertinence. Les modifications de clés font l'objet d'une gouvernance spécifique permettant d'assurer la permanence des méthodes et la comparabilité des résultats dans le temps.

Le moteur analytique permet également une réconciliation complète :

- Entre la comptabilité générale et la comptabilité analytique ;
- Entre les données d'entrée et les données de sortie du moteur ;
- Entre les coûts, les produits et les actifs affectés à chaque activité ;
- Entre les restitutions analytiques produites et les états réglementaires établis à destination de l'ART.

Cette traçabilité est renforcée par l'organisation même du modèle, qui repose sur un nombre limité de niveaux de déversement clairement identifiés (y compris déversement des frais de structure), permettant de suivre l'origine et la destination de chaque flux et d'expliquer les résultats obtenus.

### **9.3.2. Auditabilité**

La robustesse du dispositif fait l'objet de contrôles externes réguliers. Conformément au cahier des charges de la concession, les commissaires aux comptes réalisent chaque année une revue de la comptabilité analytique. Cette revue a été renforcée afin d'intégrer les exigences d'auditabilité, de traçabilité et de permanence des méthodes attendues par l'ART. Les travaux portent notamment sur :

- La cohérence des règles d'allocation ;
- La réconciliation des données ;
- La justification des clés utilisées ;
- la capacité à reproduire les résultats du moteur analytique ; La réconciliation entre comptabilité générale et comptabilité analytique ;
- La cohérence des affectations et des déversements ;
- La reproductibilité des résultats produits par le moteur analytique.

Elle contribue ainsi à sécuriser la fiabilité du dispositif, la permanence des méthodes retenues et la capacité d'ADL à démontrer la robustesse de ses allocations analytiques.

En complément, ADL a mandaté le cabinet Oxera afin de procéder à une revue indépendante du moteur analytique et des principes d'allocation appliqués, apportant un regard externe supplémentaire sur la cohérence économique et la robustesse méthodologique du dispositif.

**Cette analyse conclut que les principes structurants du modèle analytique d'ADL sont globalement conformes aux lignes directrices de l'ART.** Elle met notamment en évidence :

- La priorité donnée à l'imputation directe des charges et produits ;
- Le niveau de granularité permettant d'isoler les coûts de chacune des activités ;
- L'utilisation de clés d'allocation fondées sur des inducteurs de coûts identifiables ;
- La stabilité méthodologique du dispositif dans le temps ;
- La possibilité de réconcilier les résultats analytiques avec les données comptables sources ;
- L'absence de biais identifié dans les mécanismes d'affectation entre activités régulées et non régulées.

### **9.3.3. Plan d'amélioration**

Au-delà du constat de conformité générale de son dispositif, ADL a engagé depuis 2022 une démarche d'amélioration continue de sa comptabilité analytique, visant à renforcer son alignement avec les meilleures pratiques identifiées par l'ART et à consolider la robustesse du modèle présenté dans le cadre du présent projet de CRE.

Cette démarche s'est traduite par une revue approfondie des clés d'allocation, afin de privilégier, chaque fois que cela était possible, des inducteurs physiques ou opérationnels plus directement représentatifs de la consommation effective des ressources. Environ quinze clés ont ainsi été remplacées ou ajustées, avec une réduction du recours aux clés fondées sur le chiffre d'affaires au profit de clés reposant notamment sur les surfaces, les temps passés ou les unités d'œuvre.

ADL a également procédé à la révision de certaines affectations immobilières et des modalités de répartition des frais de structure, afin de mieux refléter la réalité économique des usages et d'assurer une allocation plus homogène, pertinente et traçable des charges et produits entre les différents périmètres.

Ces évolutions ont été accompagnées d'un renforcement de la documentation analytique, décrivant les sections d'allocation, les clés utilisées, leur justification économique et leur périmètre d'application. Cette documentation constitue un élément central de la traçabilité et de l'auditabilité du dispositif.

L'ensemble de ces travaux traduit la volonté d'ADL de dépasser une logique de simple conformité réglementaire pour inscrire sa comptabilité analytique dans un processus durable de fiabilisation et d'amélioration. Le dispositif présenté répond ainsi aux principes de traçabilité, d'homogénéité, de pertinence, de non-discrimination et d'auditabilité attendus par l'ART, sur la base des travaux engagés depuis 2022, des contrôles indépendants réalisés et des améliorations mises en œuvre.

Le tableau ci-après met en évidence les principaux éléments de conformité au regard des 8 principes de l'ART et les garanties apportées par le modèle analytique, tels qu'identifiés par le cabinet Oxera.

| Principe ART                           | Application dans la comptabilité analytique d'ADL - Points forts                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Auditabilité</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Architecture claire (5 niveaux, sans boucles)</li> <li>• Données réconciliables avec les sources comptables et contrôlées dans le cadre des travaux externes</li> </ul>                                                                                                     |
| <b>Homogénéité</b>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Application cohérente des mêmes règles aux charges, produits et actifs selon leur nature</li> <li>• Approche stable dans le temps</li> </ul>                                                                                                                                |
| <b>Non-discrimination</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence de biais intentionnel identifié dans l'affectation entre activités ou catégories d'utilisateurs</li> <li>• Clés à l'usage réel protectrices</li> </ul>                                                                                                              |
| <b>Pertinence</b>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Clés majoritairement fondées sur l'usage réel ou sur des unités d'œuvre directement observables</li> <li>• Clés spécifiques par poste privilégiées</li> <li>• Recours aux clés CA/EPMU limité aux cas où aucune mesure physique plus pertinente n'est disponible</li> </ul> |
| <b>Priorité à l'imputation directe</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Principe structurant du modèle : affecter directement dès lors que le lien économique avec l'activité est identifiable</li> <li>• Part significative des coûts imputée directement, réduisant le recours aux allocations conventionnelles</li> </ul>                        |
| <b>Réconciliation et traçabilité</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réconciliation possible entre données comptables d'entrée, niveaux de déversement et résultats finaux par activité</li> </ul>                                                                                                                                               |
| <b>Stabilité dans le temps</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stabilité des clés entre 2021 et 2026, contribuant à la permanence des méthodes et à la comparabilité des résultats</li> </ul>                                                                                                                                              |
| <b>Transparence</b>                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fléchage fin vers les activités finales et restitution des résultats par niveau de déversement</li> <li>• Logique générale compréhensible</li> </ul>                                                                                                                        |

## 9.4. Coût moyen pondéré du capital

L'article L.6327-3 du code des transports prévoit que l'exploitant reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé.

Cette juste rémunération des capitaux investis s'apprécie au regard du coût moyen pondéré du capital (« CMPC ») calculé sur ce périmètre. Le même article prévoit que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus.

Conformément à l'article L.6325-1 du code des transports, le CMPC est calculé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché

disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables.

Le CMPC représente le taux de rentabilité annuel moyen attendu par les actionnaires et les créanciers en contrepartie des capitaux qu'ils mettent à disposition de l'entreprise. Il constitue ainsi un indicateur central de l'équilibre économique du contrat et du niveau de rentabilité permettant d'apprécier la juste rémunération des capitaux investis.

L'appréciation de cette juste rémunération s'effectue en comparant la rentabilité des capitaux employés (« ROCE ») au CMPC applicable au périmètre régulé. Dans le cadre du présent CRE, cette appréciation s'effectue en moyenne pondérée sur l'ensemble de la période couverte par le contrat.

L'Autorité de régulation des transports (« ART ») a publié, le 4 décembre 2023, des lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de CMPC applicables aux aéroports relevant de son champ de compétence. Ces lignes directrices définissent un cadre méthodologique de référence tout en permettant de tenir compte des caractéristiques propres à chaque plateforme.

Par ailleurs, ADL a mandaté le cabinet Oxera afin de procéder à une expertise indépendante des paramètres financiers applicables à son périmètre régulé, intégrant les caractéristiques propres à la société. L'analyse réalisée par Oxera, en août 2026, conduit, dans le cadre d'une application des lignes directrices de l'ART, à une fourchette de CMPC nominal après impôt comprise entre **5,23 % et 6,00 %**.

Au regard de la situation d'ADL et des conditions effectives de financement observées sur la plateforme, et notamment du coût réel et documenté de la dette auquel ADL est désormais exposé, il est proposé de retenir pour le CRE II un **CMPC nominal après impôt de 5,90 %**.

Par rapport à une approche purement normative, ce niveau reflète de manière plus fidèle le coût économique du financement des investissements prévus sur le périmètre régulé ainsi que les conditions de marché auxquelles ADL accède effectivement.

#### 9.4.1. Paramètres de calcul du CMPC

Le CMPC est obtenu par la pondération du coût des fonds propres et du coût de la dette en fonction de leur part respective dans le financement de l'entreprise.

Le CMPC se calcule selon la formule suivante :

$$\text{CMPC} = K_e \cdot (E/(D+E)) + K_d \cdot (D/(D+E)) \cdot (1 - t_{\text{impôts}})$$

Où :

- **$K_e$**  est le coût des fonds propres ;
- **$K_d$**  est le coût de la dette ;
- **$E$**  est la quantité de fonds propres ;
- **$D$**  est la quantité de dette,  $D/E$  étant appelé le levier financier ;
- **$t_{\text{impôts}}$**  est le taux d'imposition.

**Coût des fonds propres (Ke) :** correspond au rendement exigé par les actionnaires pour compenser le risque lié à leur investissement. Il est estimé à l'aide du Modèle d'Évaluation des Actifs Financiers (MEDAF), selon la formule suivante :

$$K_e = R_f + \beta \cdot P_{rm}$$

Où :

- **Rf** est le taux sans risque ;
- **β** est le bêta des fonds propres ;
- **P<sub>rm</sub>** est la prime de risque de marché.

**Coût de la dette (Kd) :** correspond au taux que l'entreprise doit payer pour emprunter. Il est estimé comme un taux sans risque auquel on ajoute une prime de dette établie à partir de la notation financière de l'entreprise concernée. Le coût de la dette est considéré après impôts.

$$K_d = R_f + \text{Prime de dette}$$

Les paramètres retenus pour ADL sont présentés dans le tableau ci-dessous :

| Paramètres                                   | Valeur retenue  |
|----------------------------------------------|-----------------|
| Taux sans risque (Rf)                        | 2,56 % – 3,51 % |
| Prime de risque de marché (PRM)              | 4,74 %          |
| Bêta d'actif                                 | 0,59 – 0,61     |
| Coût des fonds propres (Ke) (après IS)       | 6,24 % – 7,83 % |
| Prime de dette                               | 0,86 – 1,32 %   |
| Coût de la dette avant impôt (Kd) (avant IS) | 3,88 % – 4,37 % |
| Taux d'imposition                            | 25,8 %          |
| Taux d'endettement (gearing)                 | 30 % – 40%      |
| CMPC nominal (après IS)                      | 5,23 % – 6,00 % |
| <b>CMPC proposé par ADL</b>                  | <b>5,90 %</b>   |

#### 9.4.2. Justification du niveau retenu

L'analyse conduite par le cabinet Oxera s'inscrit dans le cadre méthodologique défini par l'ART mais met également en évidence que certains paramètres peuvent conduire à sous-estimer le coût économique réellement supporté par un aéroport de taille intermédiaire tel qu'ADL.

Le principal point d'attention concerne le **coût de la dette**.

L'approche normative retenue dans les lignes directrices de l'ART conduit à considérer une prime de dette comprise entre 0,60 % et 1,11 %, conduisant à un coût de la dette avant impôt compris entre 3,67 % et 4,12 %. Cette approche repose sur des références de marché qui ne reflètent pas les conditions effectivement rencontrées par ADL pour financer ses investissements.

Les financements récemment mobilisés par ADL présentent des **marges bancaires (au-dessus de l'EURIBOR) en moyenne de l'ordre de 1,75 %**, nettement supérieurs aux hypothèses de prime de dette retenues dans l'approche normative. Dans l'approche des lignes directrices, pour lesquelles le taux sans risque représente le taux de référence pour calculer le coût de la dette, une marge bancaire de 1,75 % est équivalente à une prime de dette comprise entre **0,86 % et 1,32 %**. Ce taux est calculé en retranchant à la marge bancaire de 1,75 % la valeur du *swap spread* (la différence entre le taux de l'obligation souveraine française de maturité 7 ans et le taux swap 7 ans) moyen sur 1 an et 5 ans, respectivement. Cela aboutit à un coût de la dette avant impôt compris entre **3,88 % et 4,37 %**.

Ce niveau reflète le renchérissement durable des conditions de financement observé sur les marchés et démontre que le coût réel de la dette auquel ADL est aujourd'hui exposé est supérieur tant au coût historique moyen de son encours qu'au coût normatif considéré dans l'approche de l'ART.

Cette situation contraste avec la dette historique de l'entreprise, dont une part significative a été contractée dans un environnement de taux exceptionnellement favorable, avec des taux fixes compris entre 1,13 % et 3,63 %. Ces conditions ne sont plus représentatives des coûts auxquels devront être levés ou refinancés les financements futurs nécessaires à la réalisation du programme d'investissements prévu dans le CRE. En effet, dans un contexte de remontée significative des taux de référence observée ces derniers mois, les conditions de financement demeurent soumises à une incertitude accrue quant à leur évolution future.

Dans ce contexte, le CMPC retenu doit tenir compte des conditions effectives de financement de la plateforme et non des seules références normatives ou historiques. L'analyse du coût marginal effectif de financement apparaît plus pertinente pour apprécier le coût économique réel des capitaux mobilisés et justifie un positionnement du CMPC à 5,9 %.

Cette analyse est renforcée par l'importance du programme d'investissements prévu sur le périmètre régulé, lequel nécessitera le maintien d'un accès durable au financement externe dans un environnement de taux plus élevé

#### **9.4.3. Critères qualitatifs**

L'analyse qualitative prévue par les Lignes Directrices de l'ART conduit à positionner le CMPC d'ADL dans le haut de la fourchette calculée. Le facteur principal retenu par l'ART — la rigidité du plafonnement tarifaire — est déterminant : un CRE de près de huit ans fige les paramètres tarifaires sur une durée longue, alors même que l'activité, les coûts, le

trafic et les conditions de financement peuvent évoluer défavorablement. **Cette rigidité accroît le risque supporté par l'exploitant et justifie, à elle seule, un positionnement en haut de fourchette afin de préserver les incitations à investir.**

**Les facteurs secondaires renforcent cette conclusion.** La base clients d'ADL apparaît concentrée autour de quelques compagnies, dont easyJet, tandis que la part des transporteurs à bas coûts dépasse désormais 50 % du trafic. Cette dépendance accroît l'exposition à des décisions rapides de retrait, de réduction d'offre ou de renégociation commerciale, comme l'ont illustré les cas récents de Toulouse et Bordeaux. L'environnement économique régional présente par ailleurs des fragilités, avec une reprise du trafic plus lente que dans d'autres plateformes comparables et une exposition aux chocs sectoriels ou énergétiques.

ADL subit également une concurrence importante, à la fois de l'aéroport de Genève et du transport ferroviaire, notamment sur l'axe Paris-Lyon et vers l'Italie. Enfin, la flexibilité réelle des capacités est contrainte par les programmes d'investissement, l'exploitation des terminaux et les restrictions environnementales. **Dans ces conditions, l'ensemble des critères analysés selon la grille de l'ART converge vers un positionnement haut de fourchette**, nécessaire pour éviter une sous-rémunération du capital et sécuriser la réalisation du programme d'investissements d'ADL pendant le CRE.

Enfin, le contexte économique actuel demeure marqué par un niveau élevé d'incertitude macroéconomique et financière ainsi que par un renchérissement durable du coût du capital. Dans ce contexte, le maintien d'un accès pérenne aux financements constitue une condition essentielle à la réalisation du programme d'investissements porté par ADL.

## Conclusion

L'analyse des paramètres financiers et des facteurs qualitatifs conduit ADL à proposer un **CMPC nominal après impôt de 5,9 %** pour le CRE II.

Ce niveau est justifié par :

- Le renchérissement observé des conditions de financement ;
- Les conditions effectives de dette constatées sur les opérations récentes ;
- Les spreads bancaires contractualisés, compris entre **1,50 % et 2,30 %**, significativement supérieurs aux hypothèses retenues dans l'approche normative ;
- L'écart entre le coût historique moyen de la dette et le coût marginal auquel ADL est désormais exposé ;
- L'importance du programme d'investissements à financer sur le périmètre régulé, nécessitant la mobilisation de financement externes nouveaux ou le refinancement de financements existants, à des taux plus élevés ;
- Les risques économiques, concurrentiels et opérationnels propres à la plateforme.

Les financements récemment mobilisés par ADL démontrent que le coût de financement effectivement supporté par la plateforme est aujourd'hui plus élevé que celui reflété par

les références historiques. Dans ce contexte, **un CMPC de 5,9 % apparaît comme le niveau le plus représentatif du coût économique réel des capitaux mobilisés pour financer les investissements du périmètre régulé, tout en assurant la juste rémunération des capitaux investis prévue par le code des transports.**

Par ailleurs, la proposition d'ADL d'un CMPC de 5,9 % ne constitue pas une demande isolée. Elle s'inscrit dans le prolongement direct de la proposition formulée initialement par le Groupe ADP dans son avant-projet de CRE 2027-2034, lequel retient également un CMPC de 5,9 % en indiquant expressément que ce niveau est conforme à la méthodologie et aux lignes directrices de l'ART. ADP justifie ce positionnement par la durée longue du contrat, l'ampleur des investissements, l'intensité concurrentielle et le caractère spécifique des infrastructures concernées, critères qui présentent de nombreuses analogies avec la situation d'ADL. En outre, ADP bénéficie d'un régime de caisse plus favorable, présentant un niveau de risque inférieur à celui d'ADL. Il est donc légitime que ce différentiel de risque se traduise par un niveau de CMPC au moins équivalent, sinon supérieur, pour ADL par rapport au benchmark de 5,9 % retenu par ADP.

## 9.5. Evolution de la performance économique

Les exercices 2025 et 2026 sont présentés à titre de référence et reflètent l'application du modèle réglementaire actuellement en vigueur.

Le périmètre retenu pour le présent avant-projet de contrat repose sur une caisse aménagée permettant de mettre à contribution une partie des revenus extra-aéronautiques au financement du périmètre régulé, dans les conditions prévues par le dispositif de régulation retenu et dans un objectif d'équilibre économique et de modération tarifaire.

### Hypothèses structurantes de la trajectoire financière

Les projections financières présentées pour la période CRE II reposent sur un ensemble d'hypothèses économiques, opérationnelles, tarifaires et d'investissement cohérentes avec les orientations retenues dans le cadre du présent CRE. Les principales hypothèses sous-tendant les projections financières sont les suivantes :

- Les hypothèses de trafic intègrent une croissance moyenne du trafic passagers de 1,7 % par an sur la période du CRE.
- L'inflation annuelle (IPCH) est retenue à 2,0 % sur l'ensemble de la période.
- Les tarifs du périmètre du service public aéroportuaire évoluent selon une trajectoire tarifaire fixée à IPCH – 1,2 % en moyenne par an, conformément aux orientations du présent CRE.
- Le périmètre retenu repose sur une caisse aménagée, dans laquelle les activités extra-aéronautiques contribuent au financement du périmètre régulé selon les modalités prévues par le modèle réglementaire retenu.
- Le programme d'investissements représente 333 M€ sur sept ans et vise à accompagner la croissance du trafic, la modernisation des infrastructures, l'amélioration de la qualité de service de la plateforme ainsi que la préparation de l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2030.

Les prévisions tiennent compte des conditions économiques connues à la date d'élaboration du dossier, notamment de l'évolution du coût de l'énergie, des coûts d'exploitation induits par la réouverture du Terminal 2, du développement de nouveaux services aéronautiques et des besoins spécifiques associés à l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2030.

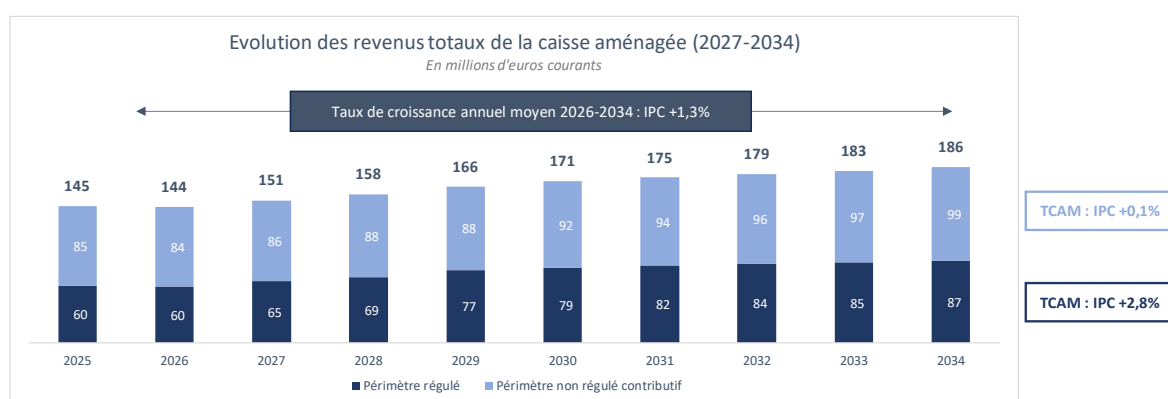
Dans le même temps, la trajectoire financière retenue intègre les effets durables des actions de maîtrise des charges engagées par ADL depuis 2024. À la suite de la baisse tarifaire de 42,6 % intervenue lors du changement de modèle de régulation, ADL a été confrontée à une forte contraction de ses ressources financières et à une tension significative sur sa trésorerie. Dans ce contexte, l'entreprise a mis en œuvre une politique rigoureuse de maîtrise des coûts visant à préserver sa capacité d'autofinancement,

sécuriser le financement des investissements prioritaires et maintenir un niveau élevé de qualité de service.

Cette démarche traduit la poursuite par ADL d'une gestion rigoureuse de ses charges, fondée sur la maîtrise des dépenses d'exploitation, la priorisation des engagements et la recherche continue d'efficience opérationnelle. Elle s'inscrit dans la continuité des efforts déjà engagés afin de préserver la soutenabilité économique du modèle aéroportuaire sur la durée du CRE.

### 9.5.1. Evolution des revenus de la caisse aménagée

Entre 2027 et 2034, les revenus totaux de la caisse aménagée progresseront de 151 M€ à 186 M€, soit une augmentation de 35 M€ (+23 %). Cette évolution correspond à un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 3,3 %, supérieur de 1,3 point à l'hypothèse d'inflation retenue sur la période (2,0 %).

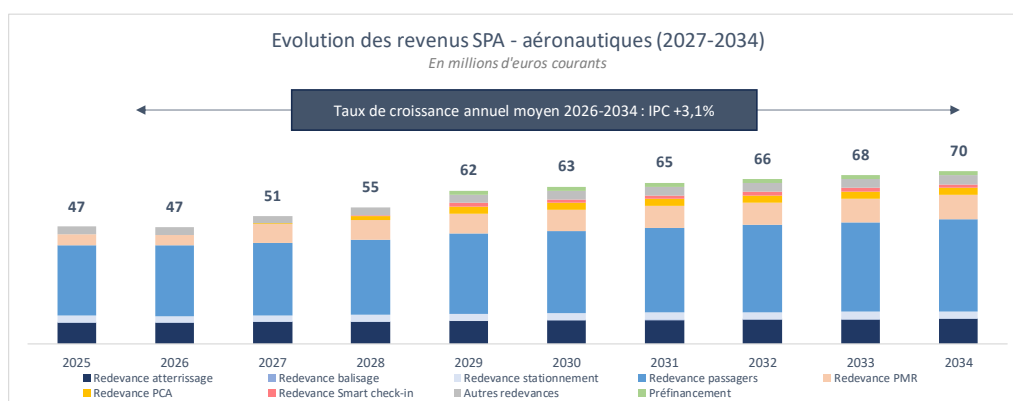
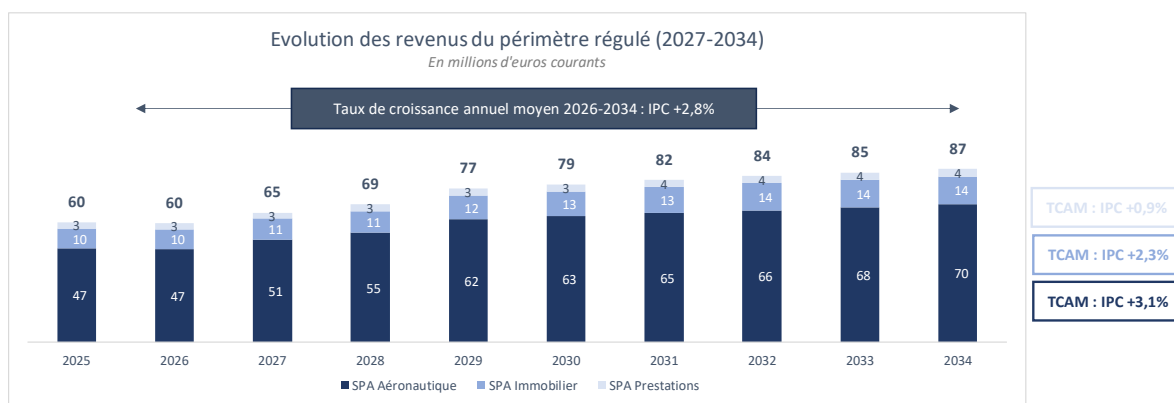


Cette croissance repose sur la contribution conjointe des revenus régulés issus du service public aéroportuaire (SPA) et des revenus extra-aéronautiques du périmètre non régulé contributif.

#### a. Evolution des revenus du périmètre régulé

Les revenus du périmètre régulé enregistreront une croissance annuelle moyenne de 4,8 %, représentant une croissance réelle de 2,8 points au-dessus de l'inflation.

Cette dynamique s'inscrit dans un contexte de stabilité tarifaire du périmètre SPA sur l'ensemble de la période CRE II (hors PHMR). La croissance des revenus aéronautiques ne résulte donc pas d'une augmentation des tarifs régulés, mais de la combinaison de plusieurs facteurs : la progression du trafic passagers, estimée à +1,7 % par an en moyenne, l'évolution tarifaire proposée à IPCH – 1,2 % par an en moyenne, ainsi que des effets de structure liés à l'évolution du mix de trafic et au développement de nouveaux services.

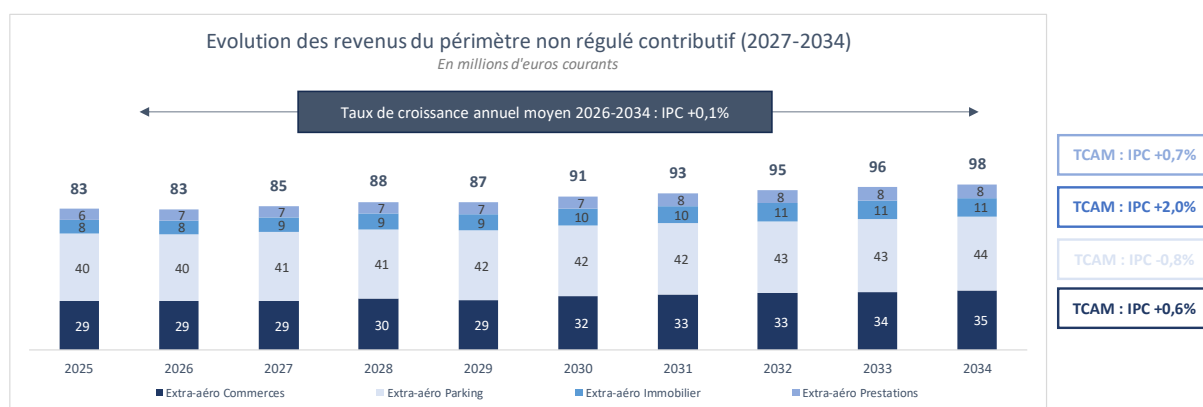


La trajectoire intègre plusieurs mesures structurantes destinées à assurer la soutenabilité économique du modèle régulé. Elle comprend notamment l'ajustement de la redevance PHMR afin de couvrir les coûts du service et de résorber le déficit observé sur cette activité.

Les prévisions tiennent compte du développement de nouveaux services aéronautiques, avec la montée en puissance des services APU-off et du dispositif « Smart Check-in » introduits à compter de 2027, contribuant au renforcement progressif des revenus du périmètre régulé tout en soutenant les objectifs de performance opérationnelle et environnementale de la plateforme.

Enfin, elles prennent en compte les effets du dispositif de préfinancement. Les sommes collectées à ce titre, enregistrées en produits constatés d'avance pendant la phase de réalisation du projet, sont reprises en résultat à compter de la mise en service du Terminal 2 mi-2029 et étalées sur la durée restant à courir de la concession. Ce choix vise à assurer une cohérence entre le rythme de consommation du préfinancement et la durée de vie économique des actifs financés.

## b. Evolution des revenus du périmètre non régulé contributif



Les revenus du périmètre non régulé contributif enregistreront une évolution annuelle moyenne de 2,1 %, supérieure de 0,1 point à l'inflation retenue.

Cette croissance repose sur la contribution de l'ensemble des activités composant le périmètre, avec toutefois des dynamiques différenciées selon les segments. Les activités commerciales et immobilières constituent les principaux moteurs de croissance, avec des taux de croissance annuels moyens respectifs de 2,6 % et 4,0 %, soutenus par le renouvellement progressif des contrats commerciaux, le développement de nouvelles offres et la valorisation du foncier aéroportuaire. Les hypothèses intègrent notamment l'ouverture de nouvelles surfaces commerciales et de restauration dans les terminaux en particulier au Terminal 2 à la suite de sa réouverture en 2029, le développement du secteur Cargoport et de Lyon Bron ainsi que la mise en exploitation progressive de nouvelles capacités hôtelières.

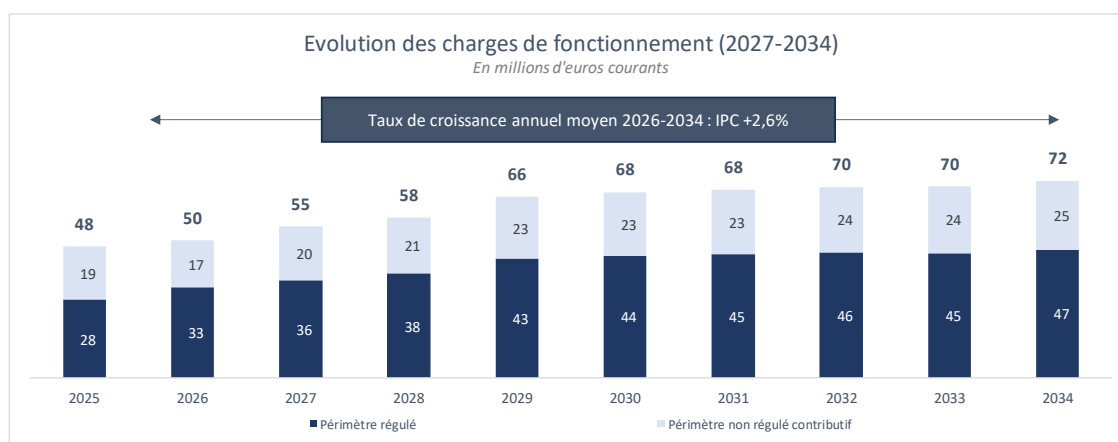
Les revenus de stationnement voitures demeurent la principale composante des revenus du périmètre non régulé contributif, avec des recettes passant de 41 M€ à 44 M€ entre 2027 et 2034. Leur croissance reste toutefois modérée (1,2 % par an), dans un contexte où l'activité a atteint sa maturité et où le pouvoir de marché qui favorisait la fixation dynamique des tarifs est à présent contesté par le développement non contrôlé d'une offre de parking low-cost à stricte proximité de l'aéroport.

Enfin, en rappel des éléments d'aménagements de la caisse aménagée mentionnés dans la partie 8 – Régulation économique, les activités identifiées comme non majoritairement corrélées au trafic sont exclues du périmètre non régulé contributif. Elles représentent environ 9 M€ de profits prévisionnels en 2027, notamment au titre :

- Des parkings de la gare TGV (notamment P4, DMTGV) ;
- Des activités hôtelières hors aérogares (NH, Ibis, Comfort Hotel) ;
- Des activités d'immobilier de diversification (part de revenu variable).

## 9.5.2. Evolution des charges de la caisse aménagée

### a. Evolution des charges de fonctionnement



Les charges de fonctionnement de la caisse aménagée progresseront de 55 M€ en 2027 à 72 M€ en 2034, soit une augmentation de 17 M€ (+30 %) sur la période. Cette évolution correspond à un taux de croissance annuel moyen de 4,6 %, supérieur de 2,6 points à l'inflation retenue dans les hypothèses du CRE.

Les charges du périmètre régulé augmenteront de 36 M€ à 47 M€ entre 2027 et 2034 (TCAM : 4,5 %), tandis que les charges du périmètre non régulé contributif progresseront de 20 M€ à 25 M€ (TCAM : 4,8 %).

Cette évolution accompagne la croissance de l'activité, le développement de nouveaux services (PCA-APU-off, Smart check-in) ainsi que l'évolution des infrastructures exploitées sur la période, notamment la réouverture du Terminal 2.

Les hypothèses retenues intègrent à la fois les effets de volume liés à la croissance du trafic passagers et à l'extension des surfaces exploitées, ainsi que les effets prix indexés sur l'inflation. Elles tiennent également compte de l'impact de la réouverture du Terminal 2 à compter de 2029 ainsi que de la montée en charge progressive nécessaire à l'exploitation de nouvelles solutions.

La hausse des charges est principalement portée par les postes les plus sensibles à l'évolution du trafic et des surfaces exploitées, notamment les dépenses d'énergie et de fluides, de maintenance, de nettoyage, de personnel extérieur, de prestations de sécurité et de surveillance.

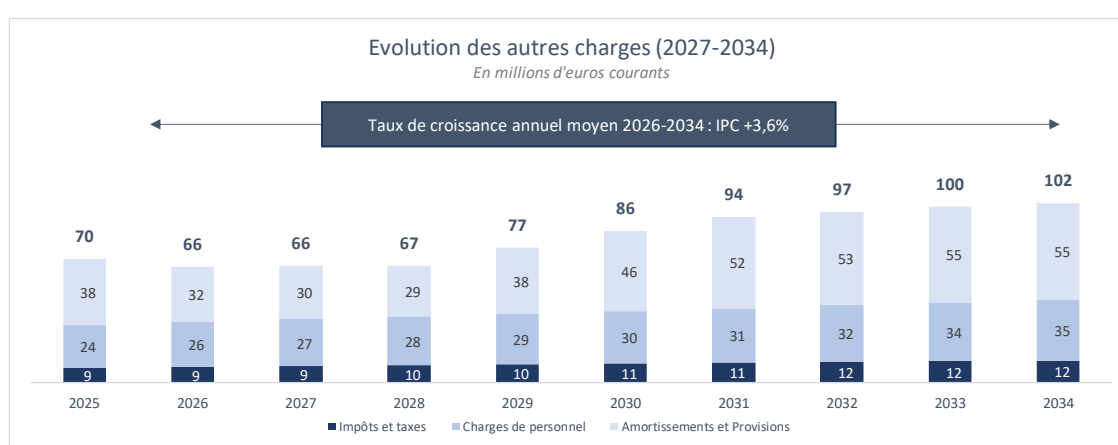
Les prévisions intègrent également plusieurs mesures spécifiques, notamment l'entrée en vigueur de nouveaux contrats liés aux services de transport côté ville (alimentation hydrogène) et à l'activité PMR, le renforcement des dispositifs de sécurité des parkings ainsi que l'assistance à maîtrise d'ouvrage de certains projets structurants.

L'évolution des charges d'énergie et de fluides reflète principalement un effet exogène de marché. Les prévisions intègrent les conditions du nouveau contrat d'approvisionnement en électricité, caractérisées par une augmentation du prix du MWh d'environ 20 %. Cette hausse intervient indépendamment de l'évolution du trafic et des niveaux de service proposés et contribue mécaniquement à la progression des charges d'exploitation du

périmètre régulé. Les hypothèses retenues tiennent toutefois compte des actions de maîtrise des consommations énergétiques déployées par l'aéroport afin d'en limiter l'impact économique.

Enfin, les prévisions intègrent les coûts spécifiques liés à l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2030, dont la majorité des épreuves seront organisées sur le territoire lyonnais et régional. Afin d'anticiper les exigences associées à cet événement international, des dépenses complémentaires sont prévues dès 2029 et en 2030, notamment en matière de préparation opérationnelle, de sécurité, d'assistance aux passagers et de gestion des flux. Ces coûts revêtent un caractère ponctuel et sont directement liés à l'organisation de cet événement exceptionnel.

## b. Evolution des autres charges

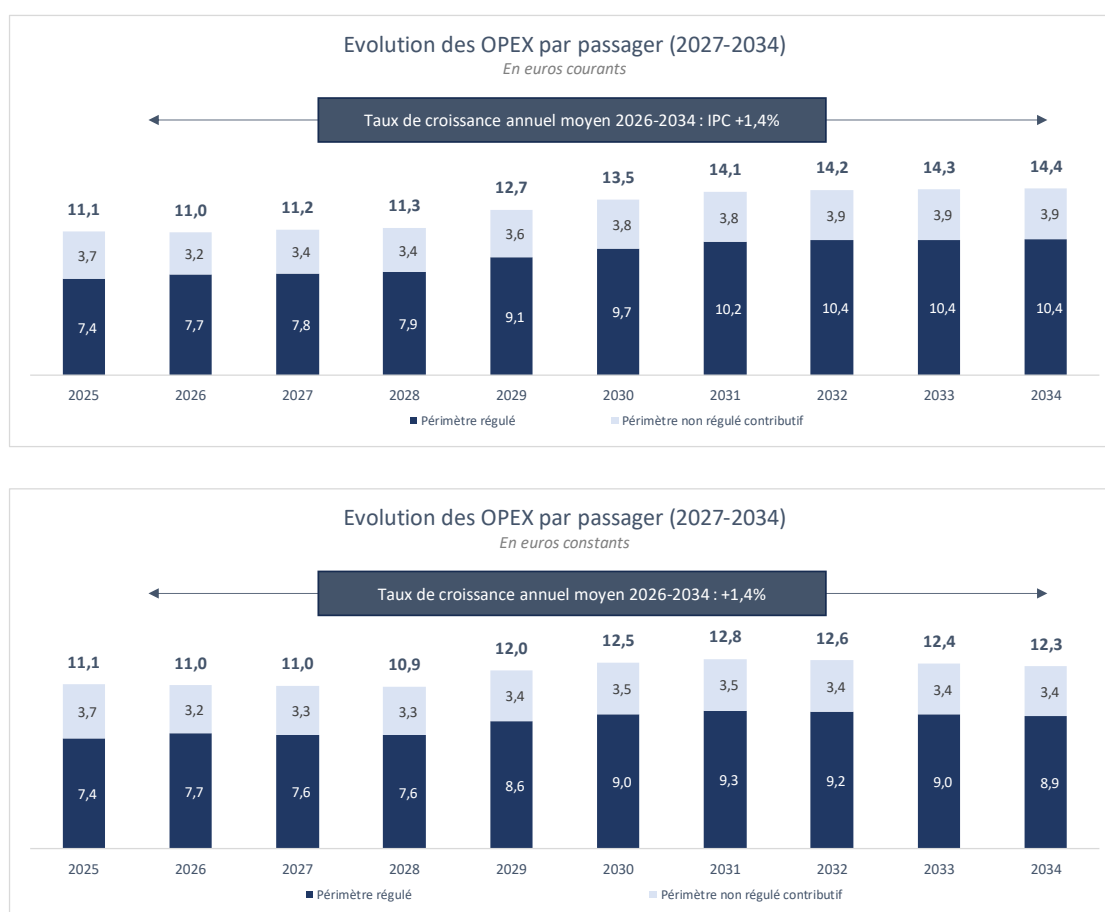


Les autres charges progresseront de 66 M€ en 2027 à 102 M€ en 2034, soit une augmentation de 36 M€ (+54 %) sur la période. Cette évolution correspond à un taux de croissance annuel moyen de 5,6 %, supérieur de 3,6 points à l'inflation retenue dans les hypothèses du CRE.

Cette trajectoire est principalement portée par la progression des amortissements et provisions, qui passeraient de 30 M€ en 2027 à 55 M€ en 2034, soit une hausse de 24 M€ (+80 %) et un taux de croissance annuel moyen de 7,1 %. Cette évolution reflète la mise en service progressive des investissements prévus dans le cadre du programme du CRE et la montée en charge progressive des infrastructures et équipements associés. La forte progression observée à partir de 2029 correspond notamment aux premières mises en exploitation des investissements structurants de la période (Terminal 2, APU-off).

Les charges de personnel progresseront de 27 M€ à 35 M€ entre 2027 et 2034, soit un taux de croissance annuel moyen de 3,8 %. Cette évolution résulte de l'adaptation progressive des moyens humains à la croissance de l'activité de la plateforme. Les impôts et taxes augmenteront de 9 M€ à 12 M€ entre 2027 et 2034 (TCAM de 4,6 %), sous l'effet notamment croissant et mécanique de l'assiette de la TEITLD (Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance).

### c. Evolution des charges (OPEX) par passager



### Une recherche continue de maitrises des coûts

ADL poursuit depuis plusieurs années une politique volontariste de maîtrise de ses coûts d'exploitation, fondée sur l'optimisation de son organisation, la recherche de gains de productivité durables et une gestion rigoureuse des dépenses opérationnelles. Les travaux de suivi économique et financier menés par l'Autorité de régulation des transports ont notamment mis en évidence qu'ADL était le seul exploitant aéroportuaire régulé dont les charges d'exploitation demeuraient inférieures à leur niveau de 2019, malgré la forte inflation observée depuis la crise sanitaire. L'ART relevait également une diminution des coûts moyens d'ADL, alors que la majorité des plateformes aéroportuaires françaises constataient une évolution inverse.

Cette performance résulte des mesures de productivité engagées depuis la crise sanitaire et prolongées dans la durée. Dans le contexte de la baisse exceptionnelle des tarifs aéronautiques intervenue en septembre 2024, ADL a renforcé cette démarche afin de préserver sa capacité d'autofinancement et sa solidité financière. Les actions conduites ont porté notamment sur la revue systématique des dépenses d'exploitation, l'optimisation des contrats de prestations et de sous-traitance, l'adaptation des organisations, le pilotage renforcé des recrutements, la priorisation des dépenses de

maintenance et d'exploitation, ainsi que la maîtrise des consommations énergétiques et la rationalisation des achats.

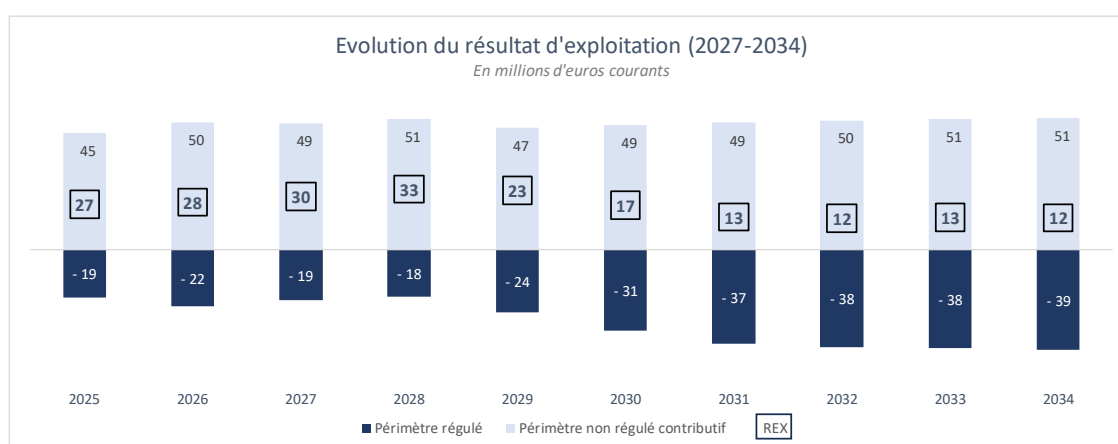
## Synthèse

Dans le cadre du présent CRE, ADL entend poursuivre cette démarche d'efficience tout en accompagnant la croissance du trafic, la réouverture du Terminal 2 et le développement des infrastructures de la plateforme. La progression des charges doit ainsi être appréciée au regard de facteurs largement indépendants de la gestion courante des coûts, notamment :

- le réajustement nécessaire de la redevance PMR afin de couvrir le coût réel du service ;
- la hausse exogène du coût de l'énergie liée au nouveau contrat d'approvisionnement ;
- les coûts associés à la réouverture du Terminal 2, à l'augmentation des surfaces exploitées et au développement de nouveaux services ;
- les coûts spécifiques liés à la préparation et à l'accueil des Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver de 2030 ;
- l'augmentation des amortissements résultant de la mise en service progressive de 333 M€ de nouveaux investissements sur la période.

Hors de ces effets structurants, la trajectoire des OPEX demeure contenue et s'inscrit dans la continuité d'une trajectoire de coûts maîtrisée, dont l'efficience a été démontrée au cours des dernières années. La capacité d'ADL à contenir durablement ses dépenses constitue ainsi un levier essentiel pour préserver l'équilibre économique de la plateforme, financer les investissements indispensables et limiter l'impact sur les redevances aéronautiques.

### 9.5.3. Evolution du résultat d'exploitation de la caisse aménagée



Le résultat d'exploitation de la caisse aménagée demeure positif sur l'ensemble de la période CRE II grâce à la contribution du périmètre non régulé. Cette approche consolidée ne doit toutefois pas masquer la situation économique propre au périmètre régulé, durablement fragilisée à la suite de la baisse exceptionnelle des tarifs aéronautiques de 42,6 % entrée en vigueur en 2024.

Avant même l'engagement des nouveaux investissements prévus dans le cadre du CRE, le résultat d'exploitation du périmètre régulé apparaît très déficitaire et ne permet pas de couvrir les dotations aux amortissements des actifs déjà en service. Cette situation traduit un déséquilibre économique préexistant du périmètre régulé, dans lequel les produits issus des redevances aéronautiques ne suffisent plus à financer le coût complet des services publics aéroportuaires rendus aux usagers.

Les taux de couverture des services aéroportuaires constatés en 2025 illustrent ce déséquilibre. Le taux de couverture global du périmètre régulé s'établit à 58 %, traduisant une prise en charge par les redevances aéronautiques de seulement un peu plus de la moitié des coûts associés.

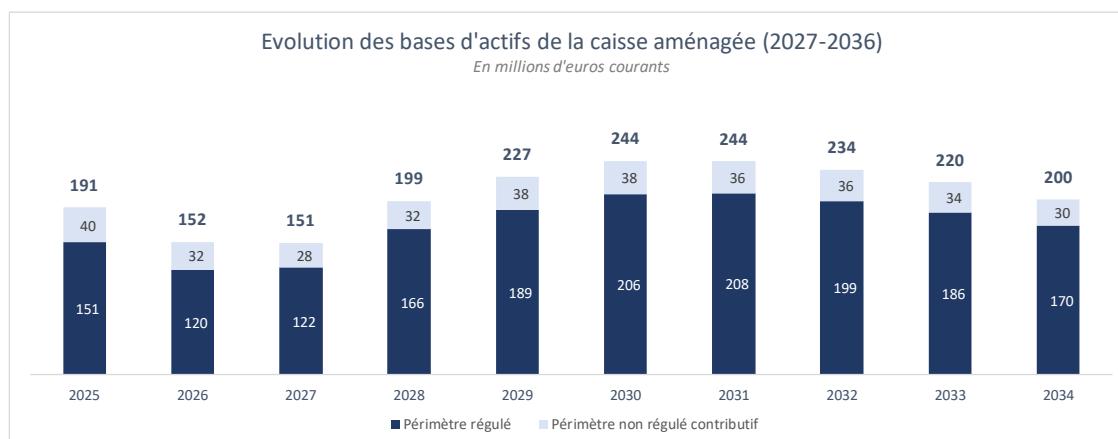
Le résultat d'exploitation du périmètre régulé demeure significativement négatif sur l'ensemble de la période couverte par le CRE, passant de -19 M€ en 2027 à -39 M€ en 2034. L'augmentation des amortissements liée à la mise en service progressive des investissements du programme vient accentuer cette situation, alors même que ces investissements sont nécessaires à la sécurité, à la qualité de service, à la modernisation des infrastructures et à la capacité d'accueil de la plateforme.

La trajectoire financière présentée met ainsi en évidence que le programme d'investissements du CRE s'inscrit dans un contexte de sous-couverture préexistante des coûts du périmètre régulé. Le rétablissement progressif de conditions économiques plus soutenables apparaît dès lors indispensable afin de préserver la capacité de l'aéroport à financer durablement ses missions de service public, assurer le maintien de ses infrastructures et accompagner le développement futur de la plateforme.

À l'inverse, le résultat d'exploitation du périmètre non régulé contributif reste positif et progresse de 49 M€ en 2027 à 51 M€ en 2034. Cette contribution permet de compenser une partie significative du déficit du SPA et constitue, dans les faits, un mécanisme majeur de soutien économique au périmètre régulé. Avec un taux de couverture global à 58 % en 2025, le périmètre régulé apparaît déjà fortement subventionné par le périmètre non régulé contributif, qui assure l'équilibre financier global de la plateforme. Sans cette contribution, le périmètre régulé ne serait pas en mesure d'absorber son déficit d'exploitation, de couvrir ses amortissements ni de financer les investissements indispensables à la continuité et à la modernisation du service public aéroportuaire.

Ce constat souligne l'importance de préserver l'équilibre de la caisse aménagée : le périmètre non régulé contributif permet de limiter l'impact sur les redevances aéronautiques, mais elle ne saurait masquer le niveau de déficit du périmètre régulé ni la nécessité de préserver les conditions de financement du service public aéroportuaire.

#### 9.5.4. Evolution de la base d'actifs



La trajectoire de la base d'actifs de la caisse aménagée reflète directement le programme d'investissements associé au CRE, qui prévoit la réalisation de 333 M€ d'investissements sur sept ans. Après un niveau de 151 M€ en 2027, la base d'actifs progresse rapidement pour atteindre un point haut de 244 M€ en 2030 avant de diminuer progressivement à 200 M€ en 2034 sous l'effet des amortissements.

Cette évolution est principalement portée par les investissements du périmètre SPA, dont la base d'actifs passe de 122 M€ en 2027 à 208 M€ en 2031. Elle traduit la mise en œuvre du programme d'investissements structurant prévu dans le cadre du CRE, destiné à accompagner la croissance du trafic, améliorer la qualité de service et maintenir la performance opérationnelle de la plateforme.

Le programme d'investissements est concentré sur les premières années du contrat afin de répondre aux besoins les plus urgents de modernisation et d'adaptation des infrastructures. Les grands projets représentent 212 M€, soit plus de 64% de l'enveloppe totale, et concernent principalement la modernisation et l'adaptation du Terminal 2, le projet APU-Off, ainsi que plusieurs opérations structurantes de rénovation et de modernisation des infrastructures existantes. À ces investissements s'ajoutent 68 M€ de maintenance patrimoniale, destinés à préserver durablement la qualité et la disponibilité des actifs, ainsi que des investissements relatifs à l'environnement (16 M€) et à l'amélioration des services aux clients (37 M€).

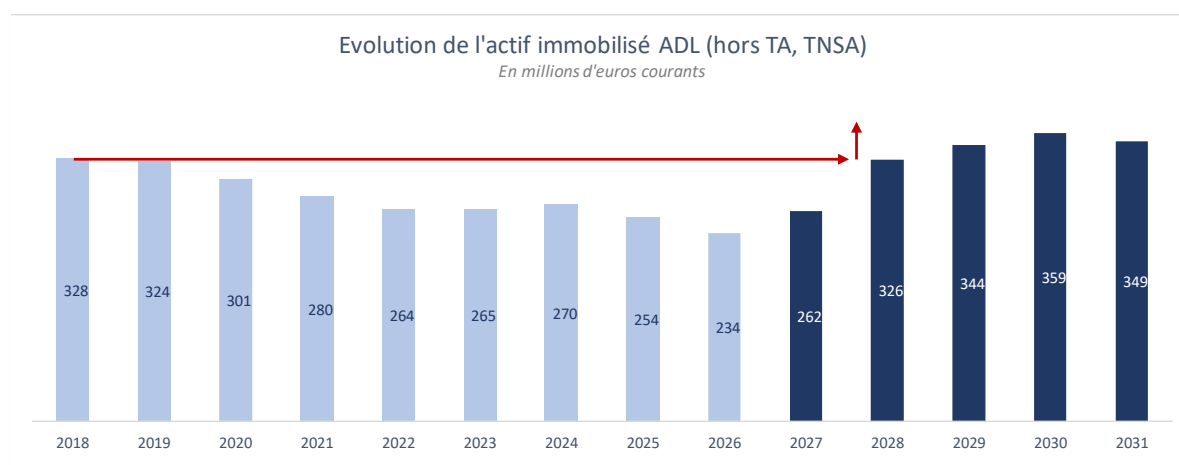
La progression de la base d'actifs à compter de 2027 s'inscrit dans un mouvement de rattrapage après plusieurs années de contraction. Retraitée du besoin en fonds de roulement, la base d'actifs d'ADL (hors TA, TNSA) est ainsi passée de 328 M€ en 2018 à 234 M€ en 2026, soit une diminution de près de 30 %. Cette évolution s'inscrit dans un contexte marqué par un niveau d'investissement qui n'a pas permis de compenser intégralement les besoins de renouvellement des actifs et d'accompagnement du développement de la plateforme.

Cette situation résulte des mesures mises en œuvre par ADL afin de préserver sa trésorerie et sa capacité d'autofinancement dans un contexte marqué successivement

par la crise sanitaire puis par la baisse exceptionnelle de 42,6 % des tarifs aéronautiques intervenue en 2024. Plusieurs opérations ont ainsi été différées ou étalées dans le temps afin de maintenir les équilibres financiers de la société.

Le présent avant-projet de CRE permet d'engager une remontée progressive de l'actif immobilisé, qui retrouve en 2028 son niveau de 2018 avant d'atteindre 359 M€ en 2030. Cette évolution reflète un cycle naturel d'investissement marqué, dans un premier temps, par une phase de montée en puissance de la base d'actifs liée à la mise en œuvre d'un programme d'investissements destiné à répondre aux besoins de modernisation, de renouvellement des infrastructures et d'adaptation de la plateforme à l'évolution du trafic, tout en demeurant cohérent avec les capacités de financement d'ADL et la trajectoire financière retenue dans le présent CRE.

À partir de 2031, la base d'actifs s'inscrit dans une phase de décroissance progressive résultant de l'achèvement des principaux projets du programme et de l'effet croissant des amortissements. Cette trajectoire illustre ainsi l'équilibre recherché entre la nécessité de réaliser les investissements d'adaptation et de modernisation de la plateforme, le maintien d'un haut niveau de qualité de service et la préservation de la soutenabilité économique du modèle aéroportuaire sur la durée du contrat.



### 9.5.5. Détermination du résultat d'exploitation

Le périmètre non régulé contributif génère un résultat d'exploitation avant aménagements compris entre 58 M€ et 62 M€ sur la période CRE II. Conformément aux principes présentés dans le présent document, ce résultat fait l'objet d'aménagements compris entre 21 M€ et 25 M€ par an, conduisant à ramener le résultat d'exploitation du périmètre non régulé contributif à un niveau compris entre 33 M€ et 42 M€.

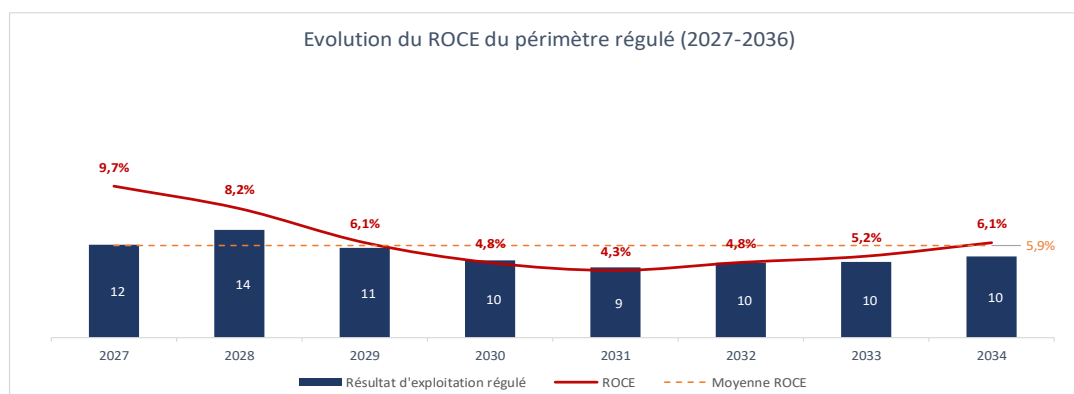
|                                                         | 2027      | 2028      | 2029      | 2030      | 2031     | 2032      | 2033      | 2034      |
|---------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| <b>Périmètre régulé</b>                                 |           |           |           |           |          |           |           |           |
| Résultat d'exploitation                                 | -19       | -18       | -24       | -31       | -37      | -38       | -38       | -39       |
| Résultat d'exploitation régulé (av. IS)                 | -14       | -14       | -17       | -22       | -25      | -25       | -26       | -26       |
| 1ère contribution                                       | 27        | 29        | 33        | 35        | 37       | 38        | 38        | 38        |
| 2ème contribution                                       | 3         | 3         | 0         | 0         | 0        | 1         | 1         | 2         |
| Résultat d'exploitation régulé (av. IS)                 | 16        | 18        | 15        | 13        | 12       | 13        | 13        | 14        |
| <b>Résultat d'exploitation régulé (ap. IS)</b>          | <b>12</b> | <b>14</b> | <b>11</b> | <b>10</b> | <b>9</b> | <b>10</b> | <b>10</b> | <b>10</b> |
| <b>Périmètre non régulé contributif</b>                 |           |           |           |           |          |           |           |           |
| Résultat d'exploitation                                 | 59        | 61        | 58        | 59        | 60       | 61        | 62        | 62        |
| Résultat d'exploitation non régulé contributif (av. IS) | 59        | 60        | 56        | 58        | 60       | 61        | 62        | 63        |
| Aménagements                                            | -25       | -25       | -24       | -23       | -23      | -22       | -21       | -21       |
| Résultat d'exploitation non régulé contributif (av. IS) | 34        | 35        | 33        | 35        | 37       | 39        | 40        | 42        |
| 1ère contribution                                       | -27       | -29       | -33       | -35       | -37      | -38       | -38       | -38       |
| 2ème contribution                                       | -3        | -3        | 0         | 0         | 0        | -1        | -1        | -2        |

Ces aménagements jouent un rôle essentiel dans la détermination de la contribution apportée au périmètre régulé. Ils permettent de garantir un partage équilibré de la valeur créée par la plateforme entre les activités aéronautiques et extra-aéronautiques. Le niveau de contribution retenu dans le cadre du présent CRE permet ainsi d'assurer la soutenabilité du modèle 30/50 sur l'ensemble de la période CRE II.

À l'inverse, une contribution plus importante conduirait mécaniquement à déclencher des baisses tarifaires sur le périmètre régulé. Une telle approche se traduirait par une diminution des flux de trésorerie futurs pour ADL alors même que ceux-ci constituent une ressource essentielle au financement du programme d'investissements prévu par le contrat.

Les aménagements retenus visent ainsi à concilier trois objectifs : maintenir une contribution significative des activités extra-aéronautiques au financement du service public aéroportuaire, préserver la capacité d'ADL à financer son propre développement en garantissant un niveau durable de cash-flows permettant d'assurer la réalisation du programme d'investissements du CRE.

### 9.5.6. Evolution du ROCE du périmètre régulé



Le ROCE du périmètre régulé s'établirait en moyenne à 5,9 % sur la période CRE II, conformément à l'objectif d'équilibre économique retenu dans le cadre du présent CRE. Sa trajectoire est néanmoins marquée par le cycle d'investissement particulièrement soutenu prévu au cours des premières années du contrat.

Le ROCE s'élèverait à 9,7 % en 2027 puis 8,2 % en 2028, avant de connaître une phase transitoire de recul entre 2029 et 2031, où il évoluerait entre 4,3 % et 6,1 %. Cette évolution s'explique principalement par la forte augmentation de la base d'actifs régulée induite par la mise en œuvre du programme d'investissements du CRE. Sur cette période, la base d'actifs du périmètre SPA progresse en effet de 122 M€ en 2027 à plus de 208 M€ en 2031, sous l'effet de la réalisation des principaux projets structurants de la plateforme.

À compter de 2032, le ROCE s'inscrit dans une trajectoire de redressement progressive, pour atteindre 5,2 % en 2033 puis 6,1 % en 2034. Cette amélioration résulte de l'augmentation progressive du résultat d'exploitation régulé, qui passe à 10 M€ en 2034, combinée à la diminution progressive de la base d'actifs sous l'effet des amortissements.

Cette évolution illustre le fonctionnement normal d'un modèle économique fondé sur des investissements structurants réalisés en début de période. Le niveau temporairement inférieur au ROCE moyen observé entre 2029 et 2033 reflète principalement l'anticipation des investissements nécessaires à la modernisation et à la préparation des capacités futures de la plateforme. Les bénéfices économiques de ces investissements se matérialisent progressivement dans les années suivantes, permettant un rétablissement durable de la rentabilité du périmètre régulé.

Cette dynamique doit également être appréciée au regard de la durée du contrat retenue. La période de sept ans permet en effet d'accompagner le cycle économique des investissements, caractérisé par une augmentation rapide de la base d'actifs au cours des premières années, suivie d'une amélioration progressive de la rentabilité à mesure que les infrastructures entrent pleinement en exploitation et que les amortissements produisent leurs effets. Ce cadre temporel permet ainsi de répartir dans le temps les conséquences économiques du programme d'investissements et d'éviter une

concentration excessive de ses effets sur les premières années du CRE. Il contribue à lisser la trajectoire tarifaire sur l'ensemble de la période et à limiter les variations de redevances qui résulteraient d'un horizon contractuel plus court. Cette visibilité apparaît particulièrement importante dans un contexte économique et géopolitique marqué par de fortes incertitudes, en évitant que les usagers aient à supporter des ajustements tarifaires plus marqués au cours des premières années du contrat.

La trajectoire proposée traduit ainsi un équilibre entre trois objectifs : assurer le financement d'un programme d'investissements ambitieux, préserver la soutenabilité financière du modèle aéroportuaire et maintenir des conditions tarifaires compatibles avec les attentes des compagnies aériennes. Elle témoigne également de la volonté d'ADL de concilier création de valeur de long terme et modération tarifaire, dans un contexte où l'entreprise a déjà consenti d'importants efforts d'efficience et de maîtrise de ses charges afin de préserver sa capacité d'autofinancement après la forte baisse des tarifs aéronautiques intervenue en 2024.

# **Annexes**

## ANNEXE 1 – BILAN RETROSPECTIF 2022-2025

### 1. Synthèse exécutive

Sur la période 2022-2025, le trafic a repris progressivement après le choc de la crise covid, tout en demeurant loin de son niveau de 2019 (- 9 % fin 2025 vs 2019). Cette évolution relève davantage d'un rattrapage post-Covid que d'une dynamique durable de croissance pour Aéroports de Lyon. Elle s'est accompagnée d'une internationalisation accrue du trafic et de la poursuite de la chute du domestique (perte de 2 millions de sièges avec la compagnie nationale).

L'analyse historique montre que le creux d'investissement observé entre 2020 et 2022 s'explique par les contraintes exceptionnelles liées à la crise Covid-19 : chute du trafic, impératif de préservation de la trésorerie et adaptation du fonctionnement opérationnel en particulier de la plateforme de Lyon-Saint Exupéry dans un contexte fortement dégradé. Cette situation conjoncturelle doit être appréciée au regard de la trajectoire d'investissement d'ADL sur une plus longue période, avec 54 M€ d'investissements annuels en moyenne sur 2015-2019, puis par la reprise progressive des investissements après la crise, à hauteur de 39 M€ en 2023 et 45,6 M€ en 2024.

La décision tarifaire applicable au 1<sup>er</sup> septembre 2024 constitue toutefois une inflexion significative dans la trajectoire économique d'ADL. La baisse moyenne de 42,6 % des tarifs des services publics aéroportuaires réduit la capacité d'autofinancement de la plateforme et renforce les contraintes pesant sur le financement des investissements futurs. Pour retrouver une capacité d'investissement cohérente, une trajectoire tarifaire stabilisée et soutenable sur une durée adaptée au projet industriel est une condition nécessaire.

### 2. Trafic et activité aéronautique

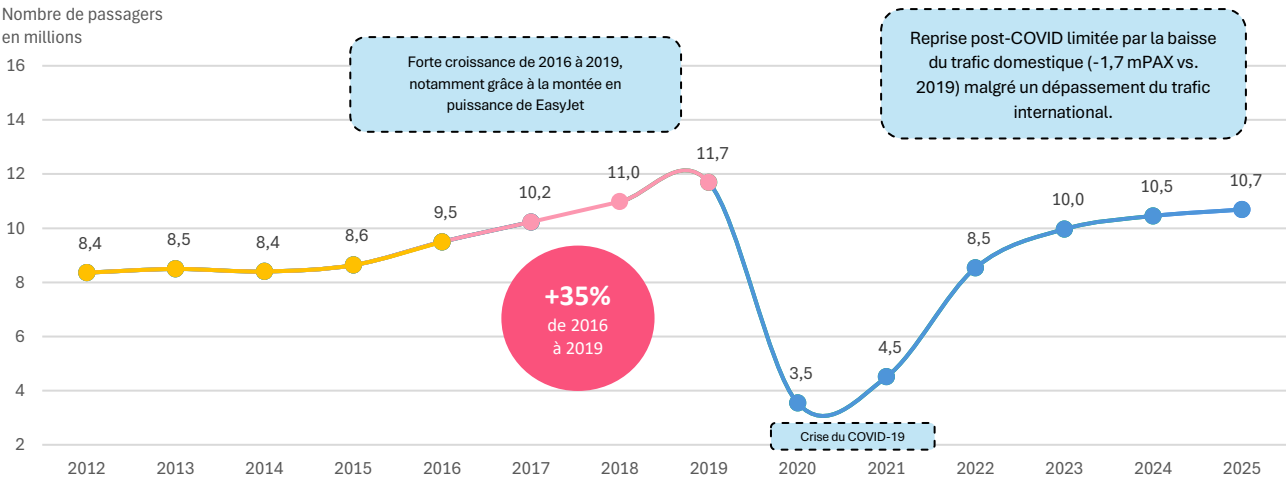
#### 2.1 Une reprise progressive, principalement portée par l'international

L'année 2022 marque le véritable redémarrage de l'activité après la crise sanitaire. Le trafic local de Lyon-Saint Exupéry atteint environ 8,5 millions de passagers. En 2023, il progresse à près de 10 millions de passagers, avant de dépasser 10,4 millions en 2024, puis d'atteindre 10,69 millions en 2025.

La reprise est différenciée selon les faisceaux. En 2025, le trafic atteint 10,69 millions de passagers, en progression de +2,3 % par rapport à 2024, confirmant la poursuite de la reprise post-Covid mais à un rythme plus modéré après le rebond de 2023. Le trafic reste toutefois significativement inférieur au niveau d'avant-crise, proche de 12 millions de passagers en 2019. Le Covid aura donc marqué un retournement de dynamique pour Lyon-Saint Exupéry qui doit repenser un modèle distinct de la trajectoire pré-Covid. La

dynamique demeure principalement portée par l'international et les compagnies low-cost. Cette évolution ne compense que partiellement la baisse continue du trafic domestique et en particulier du hub d'Air France-Hop depuis 2019, marquée notamment par la réduction de plusieurs liaisons domestiques et la perte du trafic business, pourtant davantage contributeur que le reste du trafic.

| Période | Trafic passagers Mpax | Évolution - Commentaires                                   |
|---------|-----------------------|------------------------------------------------------------|
| 2022    | 8,53                  | Reprise post-Covid                                         |
| 2023    | 9,97                  | +16,7 % vs 2022                                            |
| 2024    | 10,45                 | +4,8 % vs 2023                                             |
| 2025    | 10,69                 | +2,3 % vs 2024 ; trafic encore inférieur au niveau de 2019 |



La trajectoire de trafic de Lyon-Saint Exupéry doit être appréciée dans un environnement concurrentiel dense, marqué par la forte concurrence de Genève – qui capte environ 5M de passagers de la zone de chalandise de Lyon, soit 50% du trafic actuel –, la substituabilité du rail sur les liaisons domestiques et les arbitrages de capacité des compagnies aériennes. Ces contraintes limitent le pouvoir de marché d'ADL et réduisent sa capacité à compenser mécaniquement, par le trafic, les effets d'une rupture tarifaire ou d'un sous-financement des investissements.

Dans ce contexte, la croissance du trafic dépend autant de l'attractivité du territoire, de la qualité de l'offre aérienne, de la fiscalité applicable et de la capacité d'investissement de la plateforme que du seul niveau des redevances.



### 3. Programme d'investissement

#### 3.1 Une trajectoire historique conforme aux engagements (tous périmètres confondus)

L'analyse des investissements sur longue période confirme qu'ADL a assuré le renouvellement de sa base d'actifs et respecté les engagements du premier CRE. La période 2015-2019 affiche un niveau moyen de 54 M€ par an. Aucun facteur d'ajustement tarifaire pour insuffisance de réalisation des investissements n'a été déclenché.

| Périodes                       | CAPEX moyen annuel<br>M€ |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1999-2006                      | 29,9                     |
| 2007-2014                      | 30,0                     |
| CRE I 2015-2019                | 54,0                     |
| 2017-2024 hors Covid 2020-2021 | 39,0                     |
| 2007-2024                      | 35,0                     |
| 2020-2024, crise Covid incluse | 25,0                     |
| 2025                           | 17,8                     |

3.2 Le creux d’investissement 2020-2022

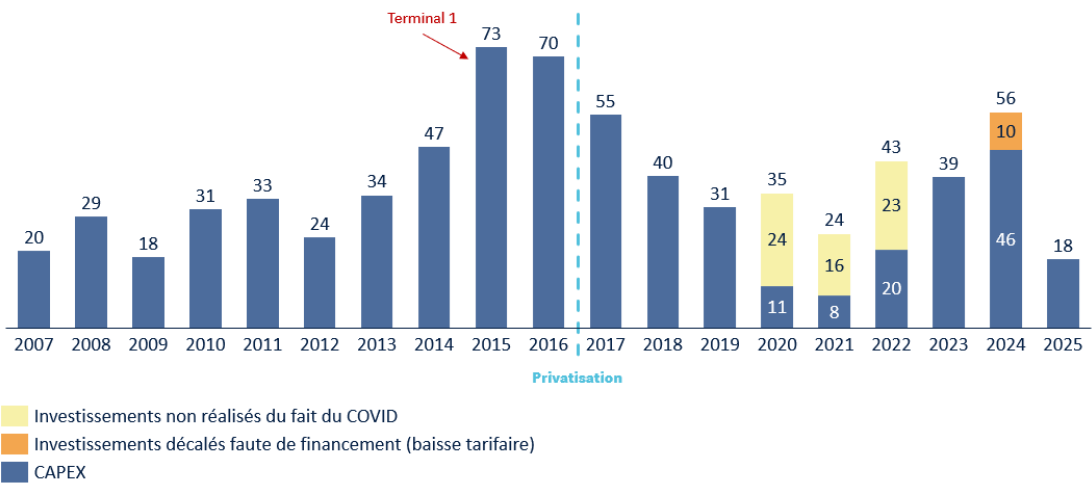
Les exercices 2020 et 2021 ont été directement affectés par l'effondrement du trafic et la nécessité de préserver la trésorerie. En 2022, les effets organisationnels de la crise ont perduré et ont entraîné une perte temporaire de compétences et limité la capacité à relancer immédiatement des ouvrages structurants.

3.3 Reprise des investissements en 2023, 2024 et arbitrage en 2025

| Année | CAPEX réalisés<br>M€ | Principaux éléments documentés                                                                                                                                                                                                                  |
|-------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2023  | 39,0                 | Reprise du programme après crise.                                                                                                                                                                                                               |
| 2024  | 45,6                 | DHL, photovoltaïque, renouvellements, mises en conformité et premières études APU-Off.                                                                                                                                                          |
| 2025  | 17,8                 | Investissements resserrés dans un contexte de tension sur les cash-flows : poursuite des voiries et infrastructures Cargoport, des études et premières phases du projet Terminal 2, ainsi que des investissements de maintien et de conformité. |

Après le creux observé pendant la crise sanitaire, les investissements ont repris en 2023 et 2024, avec respectivement 39,0 M€ puis 45,6 M€ réalisés. En 2025, le montant s’établit à 17,7 M€, traduisant des arbitrages d’investissement dans un contexte de tension sur les cash-flows, de préparation du contrat de régulation économique, tout en maintenant les projets nécessaires au fonctionnement, à la conformité et à la préparation des transformations structurantes de la plateforme.

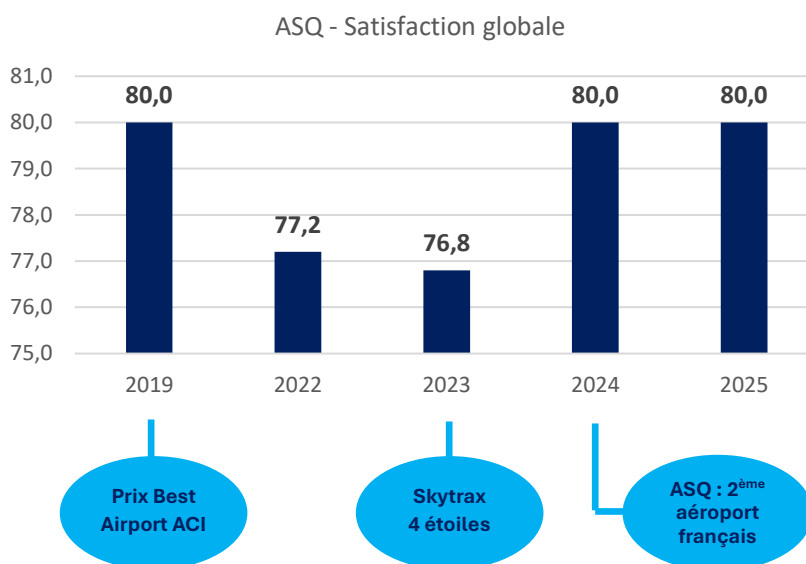
Historique des investissements (ADL tous périmètres)



## 4. Qualité de service

Sur la période, ADL a maintenu une démarche structurée de qualité de service fondée sur le suivi de la satisfaction passagers, la disponibilité des équipements critiques et l'amélioration continue des parcours. Les dossiers COCOECO documentent notamment le suivi de la satisfaction globale, des systèmes bagages, des systèmes d'enregistrement et de la fluidité aux contrôles.

- Classement Skytrax 4 étoiles.
- Suivi Airport Service Quality et indicateurs de satisfaction.
- Maintien de la disponibilité des équipements critiques.
- Programmes de modernisation de la signalétique, des espaces d'attente et du parcours passager.



ADL se distingue par un partenariat opérationnel étroit avec les compagnies aériennes, nourri par des échanges locaux, des revues de performance régulières et des groupes de travail ciblés, notamment sur les passagers à mobilité réduite. Cette organisation soutient une qualité de service concrète : fluidité des parcours, ponctualité, coordination des opérations et amélioration continue de l'expérience passager.

La certification Skytrax 4 étoiles, les bons résultats ASQ, l'ouverture nocturne de la plateforme, la performance aux contrôles sûreté et la coordination avec les plateformes alpines confirment les points forts d'ADL. Les investissements projetés répondent ainsi à un double objectif : renforcer la robustesse opérationnelle et maintenir un haut niveau de qualité de service pour les compagnies et les passagers.

## 5. Transition environnementale et responsabilité sociétale

La période 2022-2025 correspond à l'accélération de la stratégie environnementale d'ADL. Les projets portent sur l'électrification des opérations au sol, le photovoltaïque, la performance énergétique des bâtiments, l'hydrogène et la préparation des carburants d'aviation durables.

| Axe                                 | Actions ou projets                                                         |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Décarbonation des opérations au sol | APU-Off, PCA et alimentation électrique des postes avions                  |
| Énergies renouvelables              | Déploiement de centrales photovoltaïques                                   |
| Mobilités et énergie                | Projet hydrogène CargoPort et infrastructures associées                    |
| Carburants durables                 | Préparation de projets SAF                                                 |
| Patrimoine                          | Amélioration de l'efficacité énergétique et renouvellement des équipements |

## 6. Tarifs des redevances

### Évolution des tarifs 2022-2024

| Année | Évolution des tarifs SPA | Inflation IPC |
|-------|--------------------------|---------------|
| 2022  | +3,0 %                   | +5,2 %        |
| 2023  | 0,0 %                    | +4,9 %        |
| 2024  | -42,6 %                  | +2,0 %        |

L'évolution cumulée des tarifs SPA depuis 2016 est très inférieure à celle de l'inflation. La baisse de 42,6 % en 2024 constitue une rupture sans précédent dans la trajectoire tarifaire récente d'ADL.

La baisse massive des redevances aéroportuaires ne s'est pas traduite mécaniquement par une baisse du coût total supporté par les passagers ou les compagnies, notamment en raison de la hausse de la TSBA. Cet élément est important pour apprécier les effets économiques réels de la décision tarifaire : la baisse des tarifs SPA a fragilisé la capacité d'investissement d'ADL sans garantir une amélioration équivalente de la compétitivité-prix finale de la plateforme.

## 7. Panorama économique et financier

**Tableau synthétique des résultats 2022-2025 (périmètre régulé)**

| Indicateurs                    | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Trafic passagers (Mpax)        | 8,53  | 9,97  | 10,45 | 10,69 |
| Chiffre d'affaires (M€)        | 150,8 | 172,8 | 174,5 | 157,9 |
| Charges externes (M€)          | 27,9  | 32,4  | 33,6  | 37,9  |
| Charges de fonctionnement (M€) | 43,1  | 51,1  | 51,6  | 56,0  |
| EBE (M€)                       | 84,1  | 97,7  | 94,3  | 74,5  |
| Résultat d'exploitation (M€)   | 45,3  | 78,4  | 56,5  | 35,7  |
| Résultat net (M€)              | 37,6  | 61,4  | 41,1  | 25,7  |
| ROCE Caisse unique (%)         | 16,4% | 28,1% | 20,7% | 16,7% |
| CAPEX Tous périmètres (M€)     | 20,4  | 39,0  | 45,6  | 17,8  |
| CAPEX Périmètre régulé (M€)    | 15,3  | 32,9  | 41,1  | 16,8  |

La période 2022-2025 se caractérise par une reprise partielle de l'activité après la crise sanitaire, sans toutefois retrouver les niveaux de 2019.

L'exercice 2023 constitue un point haut, notamment en raison de reprises de provisions non récurrentes (à concurrence de 20 M€). À partir de 2024, la rentabilité recule malgré la poursuite de la reprise du trafic, sous l'effet combiné de la baisse tarifaire, de la normalisation des charges et de l'absence d'éléments exceptionnels comparables à ceux de 2023.

Avant de projeter la période suivante, l'analyse 2022-2025 doit être interprétée avec prudence afin de distinguer la tendance économique sous-jacente des effets ponctuels propres à la période : reprises de provisions, tensions de trésorerie, reprise post-crise et variations conjoncturelles des activités commerciales, surenchérissement de l'énergie et application de nouvelles impositions fiscales (TEILTD).

La trajectoire des charges intègre aussi les choix opérationnels rendus nécessaires par la sous activité : transfert d'une part importante de l'activité du Terminal 2 vers le Terminal 1 pendant la période de sous-activité, puis réouverture partielle du Terminal 2 afin d'accompagner la remontée des volumes trafic et de préserver la qualité de service.

L'ensemble de ces éléments contribue à un niveau de rentabilité (ROCE) artificiellement élevé et non représentatif.

Cette vigilance permet de fonder le futur CRE sur une lecture plus homogène et pertinente de la performance d'ADL dans un environnement géopolitique 2026 toujours incertain avec des impacts sur le trafic ADL significatifs.

## ANNEXE 2 – AVANT-PROJET DE CONTRAT DE REGULATION ECONOMIQUE ENTRE L'ETAT ET AEROPORTS DE LYON 2027 - 2034