GROUPE ADP

DES HORIZONS À PARTAGER

C&G
VOUS

Jean-François COPÉ

Maire de Meaux
Président de la communauté d'agglomération du Pays de Meaux

Philippe PASCAL

Président-directeur général du Groupe ADP

Les garantes de la concertation

Brigitte FARGEVIEILLE
Dominique GANIAGE

La Commission nationale du débat public et le droit à l'information et la participation

La CNDP, une autorité administrative indépendante, qui garantit le respect du droit à l'information et la participation

« Toute personne a le droit [...] d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

Article 7 de la Charte de l'Environnement – rendue constitutionnelle en 2005

Les 6 principes de la CNDP

INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes les parties prenantes

NEUTRALITÉ
Par rapport au projet

TRANSPARENCE
Sur son travail,
et dans son exigence vis-à-vis du responsable du projet

ARGUMENTATION
Approche qualitative des contributions, et non quantitative

ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur

INCLUSION
Aller à la rencontre de tous les publics

La concertation préalable : quelle finalité ?

Débattre, en amont d'une décision, sur un projet :

1. De l'**opportunité** du projet, en lien avec les enjeux socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire
2. Des **solutions alternatives** au projet porté, y compris l'absence de mise en œuvre
3. Des **objectifs et caractéristiques du projet porté**, en particulier des enjeux socio-économiques associés et des impacts significatifs
4. Des **modalités d'information et de participation du public** après la concertation préalable

➔ **Améliorer les décisions des porteurs de projets**

La concertation préalable : le rôle des garants

A l'issue de la concertation :

- Les garants ont un mois pour restituer les échanges dans le bilan de la concertation.
- Le bilan est ensuite publié sur le site du projet et sur le site de la CNDP.
- Le porteur du projet dispose de 2 mois maximum pour y répondre au bilan et indiquer les suites qu'il donne au projet.

LE PROGRAMME

01 LA VISION STRATÉGIQUE DES AMÉNAGEMENTS DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

02 L'ÉCOSYSTÈME AÉROPORTUAIRE

03 LE FONCTIONNEMENT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

04 LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DU GROUPE ADP

01

UNE NOUVELLE VISION D'AMÉNAGEMENT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

Régis LACOTE

Directeur général adjoint en charge des opérations et de l'innovation
Directeur de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Paris-Charles de Gaulle aujourd'hui

Un hub international au cœur de l'Europe

1er aéroport passagers de l'Union européenne :
76 millions de passagers en 2019 (70 millions en 2024).

Elu **meilleur aéroport d'Europe** au classement Skytrax depuis 4 ans.

328 destinations desservies dans 119 pays.

L'un des deux **hubs mondiaux** du groupe Air France KLM, membre de l'alliance Skyteam.

Le **hub européen** de la compagnie FedEx.

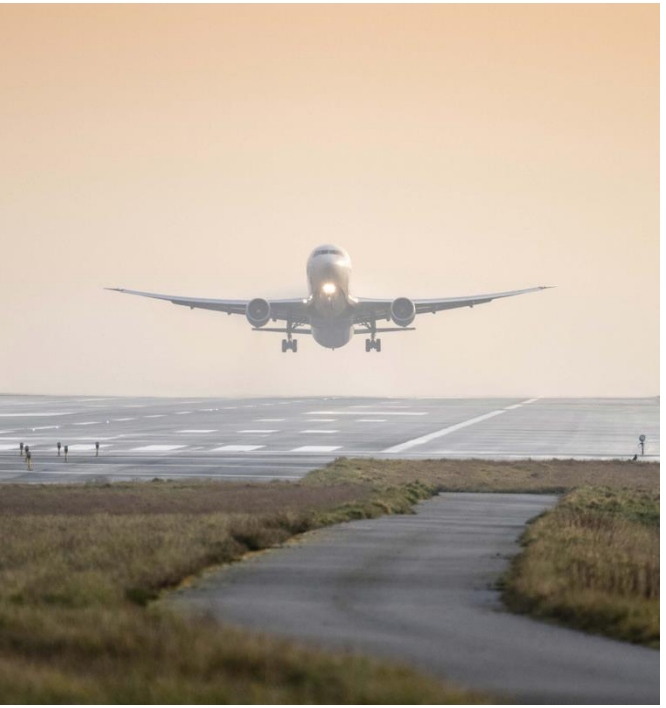
Un atout stratégique pour la France

La principale porte d'entrée en France pour les voyageurs internationaux.

Près de 90 000 salariés mobilisés dans plus de 700 entreprises

En 2022, la valeur ajoutée générée par les activités de l'aéroport a atteint **plus de 25 milliards d'euros, dont 22 milliards en Île-de-France,** soit **3 %** de la richesse régionale.

UN AÉROPORT CONFRONTÉ À DES DÉFIS INDUSTRIELS INCONTOURNABLES



La décarbonation du secteur

Il est impératif de tenir la trajectoire de **neutralité carbone des opérations** au sol à l'horizon 2035, et viser le **zéro émission nette en 2050.**

L'ambition d'intermodalité train-avion

Une amélioration engagée et concrète de **l'offre ferrée** depuis Paris et la région Île-de-France.

Une ambition d'augmentation des transports grandes lignes portée par les pouvoirs publics.

Un contexte de compétition internationale accrue

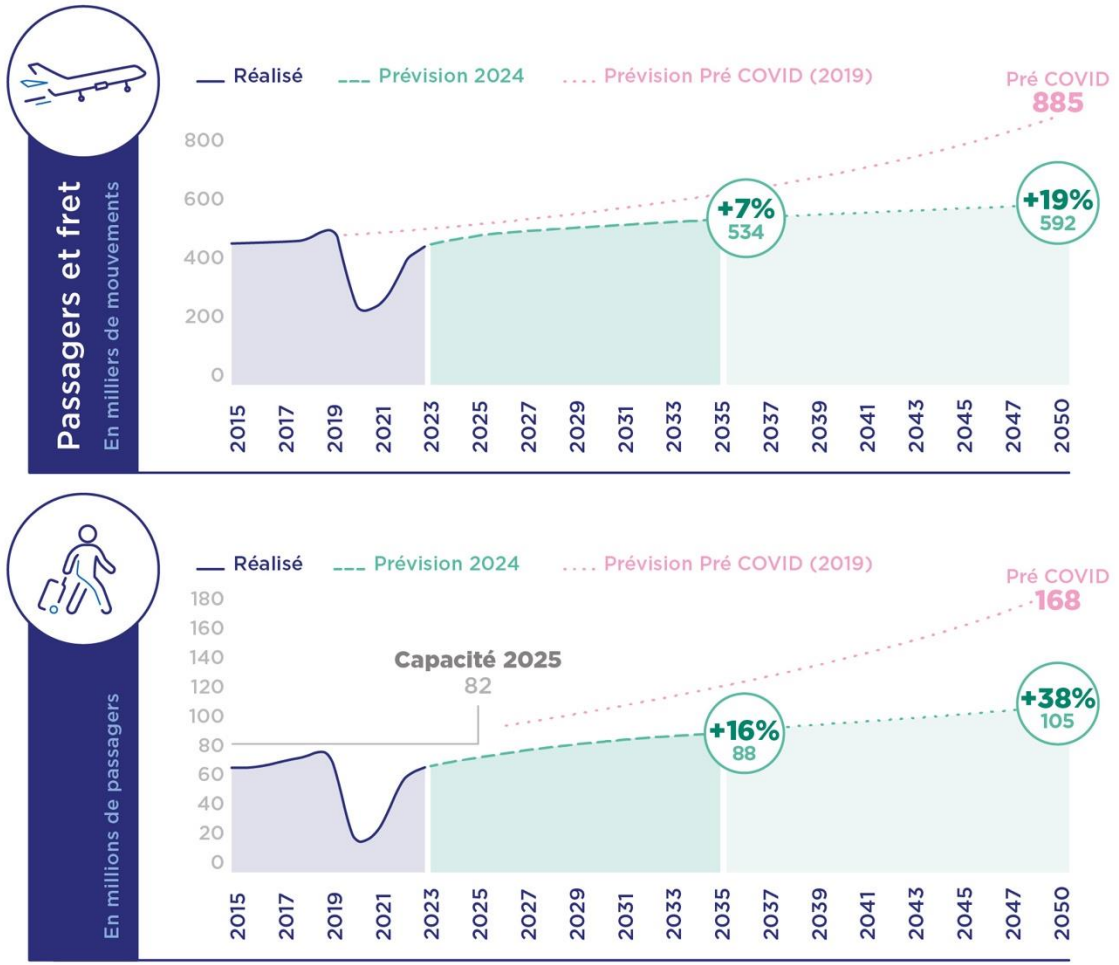
Une concurrence très forte des plateformes mondiales.

Préserver la création de valeur et la dynamique de création d'emplois de l'aéroport.

UNE MODÉRATION DE LA CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN

Une **trajectoire de neutralité carbone en 2050** qui intègre des **facteurs de baisse de la demande,** notamment par le renchérissement du **prix des billets** (incorporation des carburants alternatifs, évolutions de la fiscalité…) et l'augmentation de l'**offre de train**.

- Un **taux de croissance** autour de **1,0 % à 1,5% par an à l'aéroport :**
  - **88 millions de passagers en 2035** (contre 76 millions en 2019) ;
  - **105 millions de passagers en 2050.**
- Sur la même période, **la croissance du nombre de voyageurs à la gare est 5 fois plus rapide** avec les nouvelles offres de métro pour les accès et de train.



Quelle vision pour y répondre?

L'objectif : garantir un avenir durable à Paris-Charles de Gaulle avec une stratégie visant à concilier :

Développement
&
Décarbonation

Deux partis pris structurants

- **La sobriété** grâce à la modularité et la progressivité
- **La connectivité ferrée**

Une double temporalité

Une projection à 25 ans et de premières réalisations concrètes à 10 ans garantissant une approche progressive et adaptable

Un modèle d'adaptation

- Adaptation à la croissance du trafic
- Adaptation aux infrastructures existantes en les connectant mieux entre elles
- Adaptation aux besoins de toutes les parties prenantes

La fin du modèle d'aménagement du Terminal 4

Pour répondre à ces enjeux, le modèle d'aménagement ne peut plus être celui de l'ancien projet "Terminal 4" et d'une augmentation massive, en un seul bloc, de nos capacités

Les 5 axes de la vision stratégique

Comment sobriété et connectivité ferrée irriguent toute la vision ?

Ces deux partis pris ont permis de bâtir la vision stratégique d'aménagement de l'aéroport, autour des **5 axes suivants :**

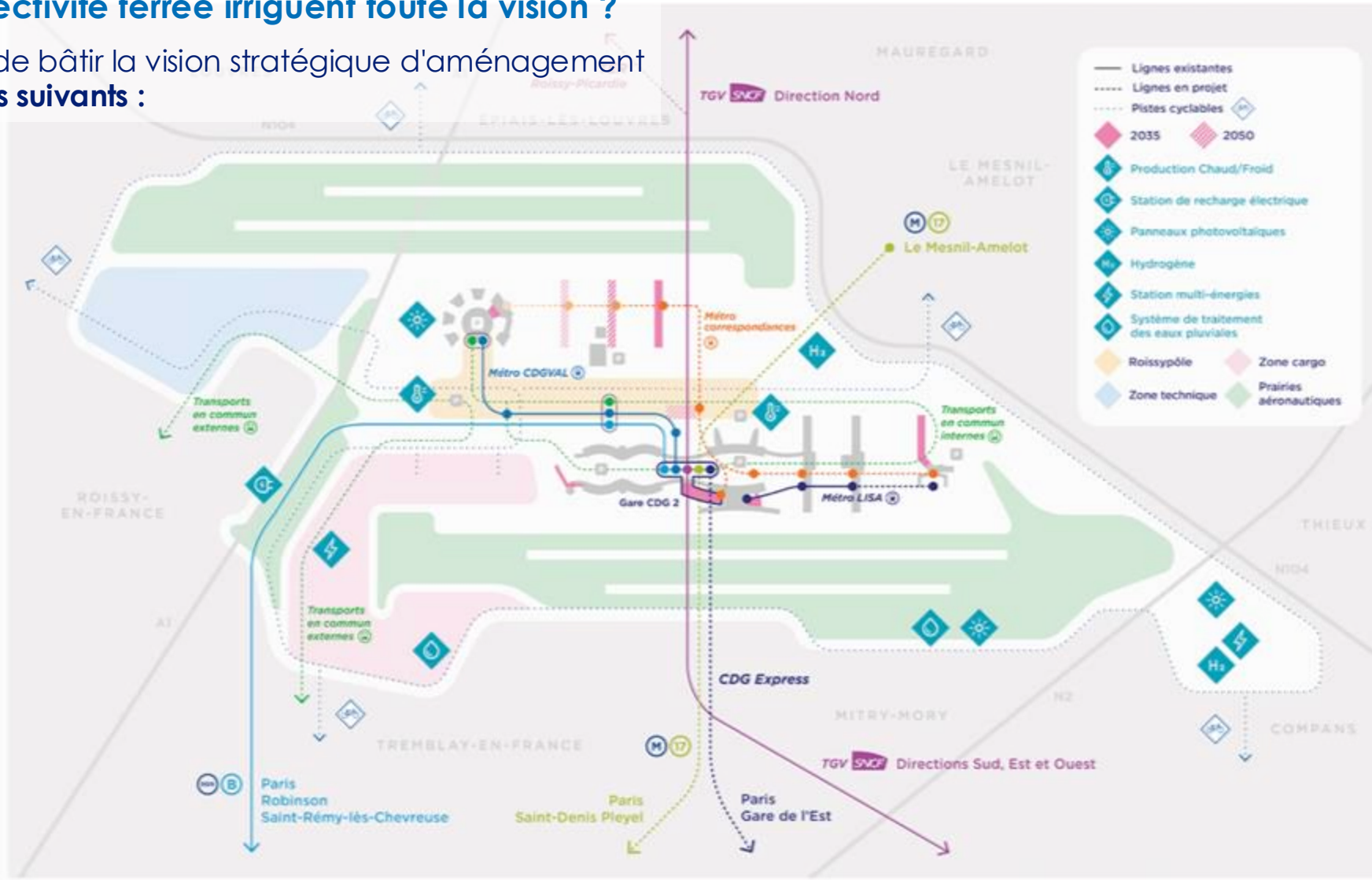
AXE 1 - Une grande gare multimodale au service des territoires

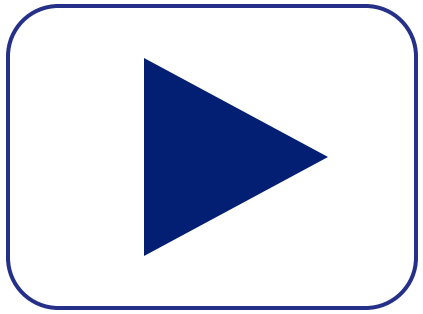
AXE 2 - Des aménagements phasés et modulaires

AXE 3 - L'optimisation des activités de fret

AXE 4 - L'immobilier durable pour la qualité de vie et l'emploi

AXE 5 - Un hub énergies bas carbone





Diffusion de la vidéo de la présentation de la vision d'aménagement

Retrouvez la vidéo sur la médiathèque du site internet
cdgetvous.groupe-adp.com/mediatheque/

02

L'ÉCOSYSTÈME AÉROPORTUAIRE

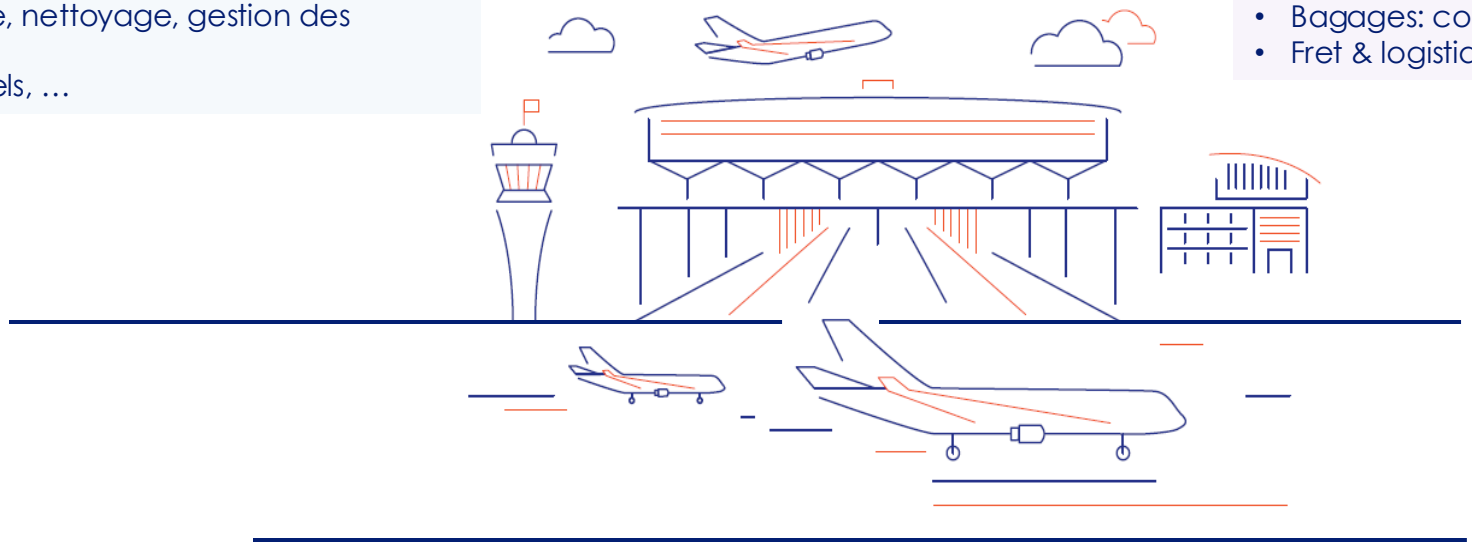
Pierre ABRAHAM

Directeur adjoint de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

L'écosystème aéroportuaire :
Les acteurs de la communauté aéroportuaire

Le gestionnaire aéroportuaire
- Construction, exploitation et maintenance des infrastructures : aérogares, pistes, routes, énergies, bagages, transports…
- Gestion & coordination des opérations pour garantir la sécurité des opérations et la fluidité des parcours
- Développe les activités immobilières & les services

& les prestataires et partenaires de l'aéroport
- Marchés de service : sûreté, accueil, assistance PSH, gardiennage, nettoyage, gestion des déchets
- Commerces, hôtels, …



Les compagnies aériennes
- Exploitation & maintenance des avions passagers et cargo
- Services aux passagers : enregistrement, embarquement, assistance aux passagers (comptoirs..), offre de salons

& les assistants en escale & prestataires
Sous traitent tout ou partie des activités compagnies :
- Passage : enregistrement, embarquement, commercial
- Piste : opérations avions, chargement et déchargement des soutes
- Bagages: conteneurisation et transport des bagages
- Fret & logistique, transport de personnel….

FRONTIÈRE

Les Services de l'Etat
- La Préfecture de police déléguée aux aéroports
- Les services de l'Etat : Police aux frontières, Gendarmerie du Transport Aérien (GTA), Douanes..
- Les départements de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

TRANSPORT

Les partenaires des transports publics
- SNCF : gestion de la gare (Gares et Connexion) et offre (Voyageurs)
- Île-de-France mobilité, RATP, Société des Grands Projets
- Opérateurs de bus et cars

L'écosystème aéroportuaire :
L'aéroport comme intégrateur dans un environnement plus large

Des instances de dialogue

- **Des instances de dialogue avec les territoires et avec l'industrie** :
  - Commission Consultative de l'Environnement (CCE)
  - Comité des Parties Prenantes (CPP)
  - Comité Consultatif pour les Personnes en Situation de Handicap (CCPSH)

- **Des instances de coordination avec les collectifs représentatifs des activités** : des compagnies aériennes (AOC), des prestataires de sûreté (SESA), des assistants en escale (CSAE)…

- **Des comités de pilotages avec les parties prenantes de l'Etat**, Préfecture, et Police aux frontières.

Un écosystème aéroportuaire au service des territoires

Paris-Charles de Gaulle est un moteur pour l'emploi et l'attractivité. Avec **des milliers d'emplois directs** et **une contribution significative aux PIB régional** et national, son rôle économique est indéniable.

PARIS-CHARLES DE GAULLE CONTRIBUE À 3 % DU CHIFFRE D'AFFAIRES FRANCILIEN

CHIFFRE D'AFFAIRES (Production, en millions d'euros)		VALEUR AJOUTÉE (PIB, en millions d'euros)		PARIS-CHARLES DE GAULLE 2022	EMPLOIS (en ETP)	
France	Île-de-France	France	Île-de-France		France	Île-de-France
43 800 M€ 88% du total	38 000 M€ 88%	22 400 M€ 89%	19 400 M€ 89%	**ACTIVITÉS AÉROPORTUAIRES** en lien avec l'activité aéroportuaire sur site	192 900 ETP 84%	128 800 ETP* 80%
5 900 M€ 12%	5 400 M€ 12%	3 000 M€ 11%	2 700 M€ 12%	**DÉPENSES VISITEURS** Dépenses passagers visiteurs (affaires/loisirs, hors aéroport)	35 500 ETP 16%	32 200 ETP 20%
↓	↓	↓	↓		↓	↓
49 800 M€ 1% du total	43 400 M€ 3%	25 300 M€ 1%	22 100 M€ 3%	par rapport à l'économie d'ensemble du territoire	228 400 ETP 1%	161 000 ETP 3%

*dont 89 000 sur la plateforme de CDG

Un pôle économique majeur

Ses retombées sont mesurables sur **3 échelles** :

- dans les communes d'implantation de la plateforme ;
- sur sa zone d'influence plus large le Grand Roissy-Le Bourget ;
- sur l'ensemble du territoire national dont il alimente le produit intérieur brut (PIB).

Paris-Charles de Gaulle
un pôle d'emploi de premier plan en Île-de-France

230 000 emplois indirects

90 000 emplois directs

Des emplois durables

93 % des emplois sont en **CDI,** couvrant plus de **240 métiers** :
• Métiers d'accueil et de contact passagers
• Métiers techniques : énergie, maintenance, cybersécurité, écologues…

Des emplois variés

Exploitation aéroportuaire
47 300 emplois
PIB 6 900 M€

Services aux passagers
34 900 emplois
PIB 7 900 M€

Services régaliens
7 100 emplois
PIB 700 M€

Les projections d'emploi

- **D'ici 2035, près de 10 000 nouveaux emplois** créés, et **30 000 postes** pourraient être ouverts avec 30% des salariés de plus de 55 ans qui partiront bientôt à la retraite.
- **D'ici 2050, près de 20 000 emplois** supplémentaires créés.

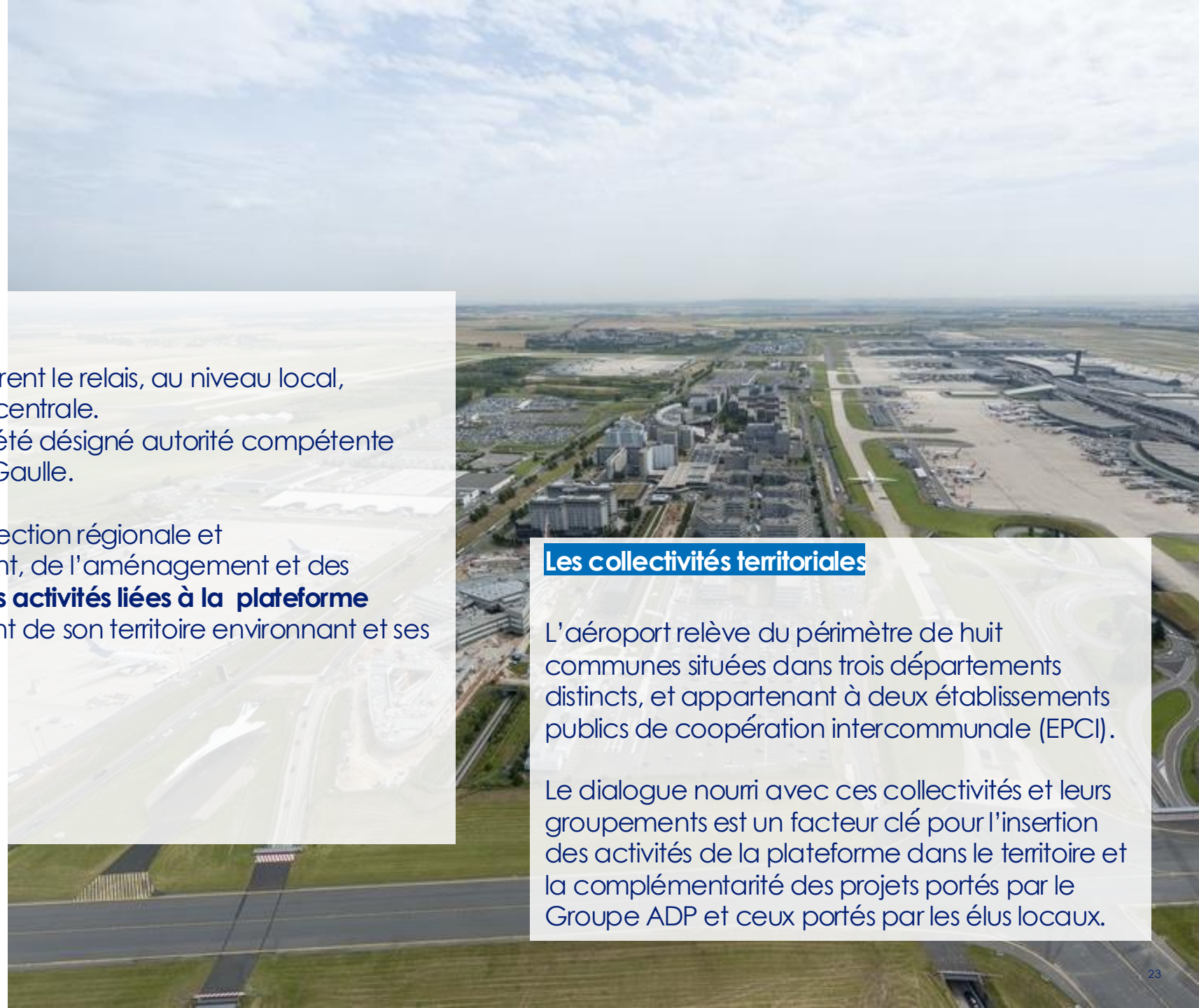
2019	2022	2035	2050
94 000 EMPLOIS	**89 000** EMPLOIS	**103 000** EMPLOIS	**120 000** EMPLOIS

Le fonctionnement de l'aéroport avec les services d'État et les collectivités

Les préfets et les services de l'État

Les services déconcentrés de l'État assurent le relais, au niveau local, des décisions prises par l'administration centrale.
Par exemple, le Préfet du Val-d'Oise, a été désigné autorité compétente pour menée l'EIAE de Paris Charles-de-Gaulle.

L'État intervient principalement via la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports – Île-de-France (DRIEAT) **sur les activités liées à la plateforme Paris-Charles de Gaulle**, l'aménagement de son territoire environnant et ses impacts environnementaux.



Les collectivités territoriales

L'aéroport relève du périmètre de huit communes situées dans trois départements distincts, et appartenant à deux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Le dialogue nourri avec ces collectivités et leurs groupements est un facteur clé pour l'insertion des activités de la plateforme dans le territoire et la complémentarité des projets portés par le Groupe ADP et ceux portés par les élus locaux.

Jonathan COLSON

Chef de l'organisme Roissy-Le Bourget

DGAC/DSNA

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

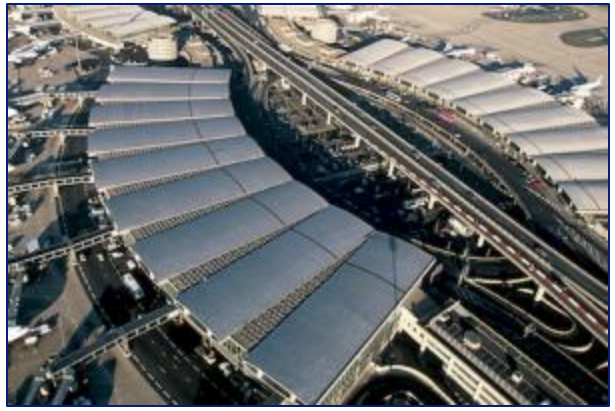
Une administration relevant du ministère chargé des transports

Sa mission principale est d'assurer **la sécurité** et **la sûreté du transport aérien** tout en intégrant une approche de **développement durable**.

La DGAC couvre l'ensemble des domaines de l'aviation civile, incluant :

- Le développement durable,
- la sécurité et la sûreté,
- le contrôle aérien,
- la régulation économique,
- le soutien à la construction aéronautique,
- l'aviation générale,
- et la formation aéronautique.

Les grandes directions de la DGAC



La Direction du transport aérien (DTA)

le régulateur du transport aérien

La direction du transport aérien (DTA) détermine et conduit la politique du transport aérien en assurant des relations équilibrées avec tous les acteurs du secteur (aéroports, transporteurs, passagers, constructeurs et équipementiers,…).

La DTA prépare l'avenir du transport aérien et assure sa régulation en prenant en compte les intérêts de chaque acteur économique.

La Direction de la Sécurité de l'Aviation civile (DSAC)

L'autorité de contrôle et de surveillance de la sécurité et de la sûreté aérienne

A ce titre, la DSAC **inspecte et certifie tous les acteurs impliqués dans la sécurité de l'aviation civile** : constructeurs, ateliers de maintenance, personnels navigants, exploitants d'aéronefs et d'aérodromes, prestataires de services de la navigation aérienne (DSNA, Météo France)... Dans ce dernier domaine, elle est l'**Autorité Nationale de Surveillance** au sens des règlements européens "ciel unique".

La Direction des services de la navigation aérienne (DSNA)

le prestataire de services de la navigation aérienne

Elle agit en tant que **prestataire de services de navigation aérienne**, conformément aux règlements européens du «ciel unique », qui établissent un cadre de régulation pour l'espace aérien européen.

La DSNA est chargée de la responsabilité opérationnelle du contrôle aérien dans l'espace aérien français.

La DSNA à Paris-Charles de Gaulle

Le contrôle aérien est assuré par **250 contrôleurs**, se relayant nuit et jour pour guider les avions depuis :

- **3 tours de contrôle,** d'où les avions sont autorisés à décoller, à atterrir et à cheminer au sol,
- **1 salle d'approche**, depuis laquelle les avions de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget sont guidés en l'air, dans leurs phases de montée et d'approche, dans un rayon de 100 km autour de l'aéroport.

Les missions du contrôle aérien sont les suivantes :

- Assurer l'écoulement du trafic **en toute sécurité**
- Permettre un **écoulement fluide** y compris lors des pointes de trafic
- Offrir des trajectoires de vol **limitant les émissions gazeuses**

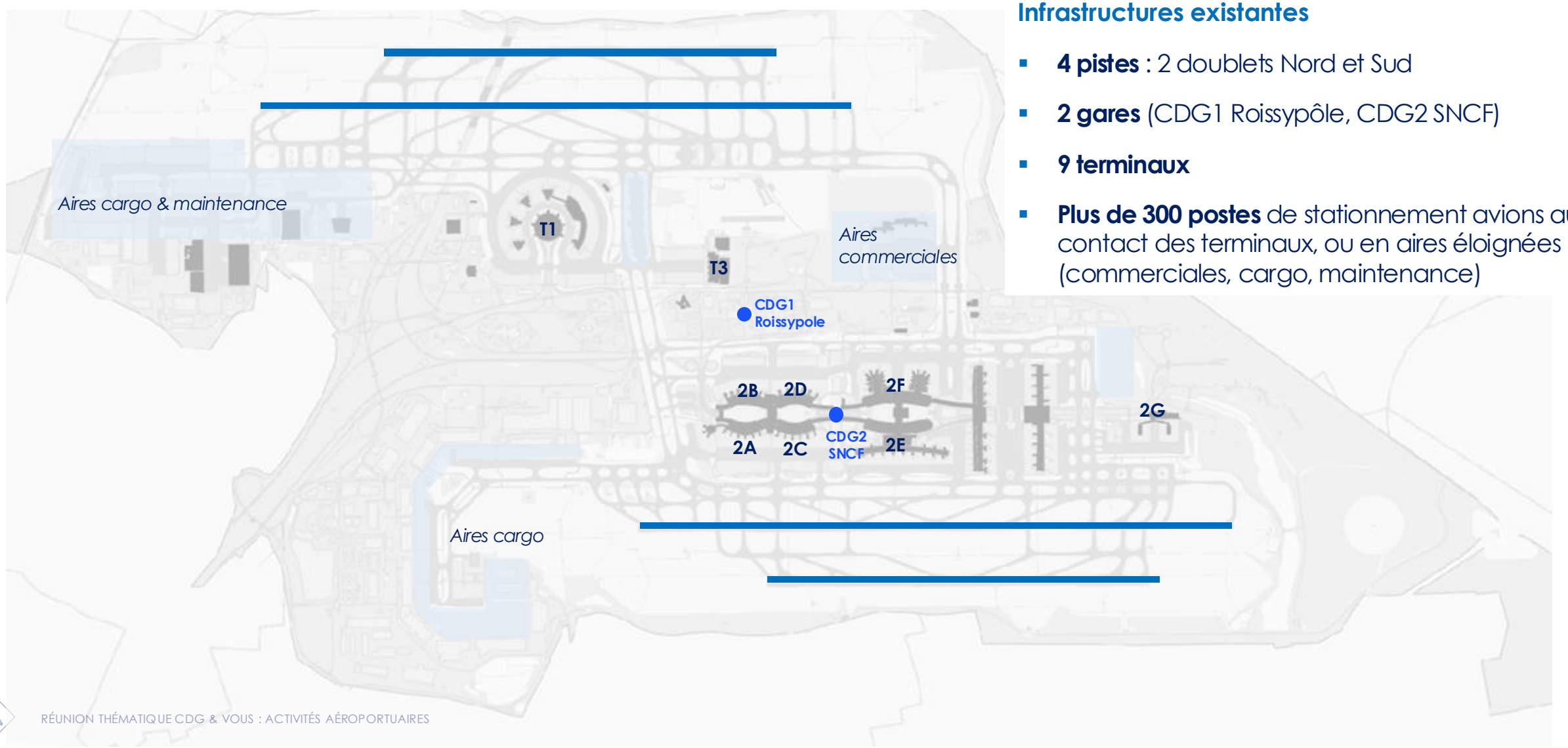
03

LE FONCTIONNEMENT DE PARIS-CHARLES DE GAULLE

Pierre ABRAHAM
Directeur adjoint de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Le fonctionnement de Paris-Charles de Gaulle

Des infrastructures adaptées aux différentes typologies de trafic



Infrastructures existantes

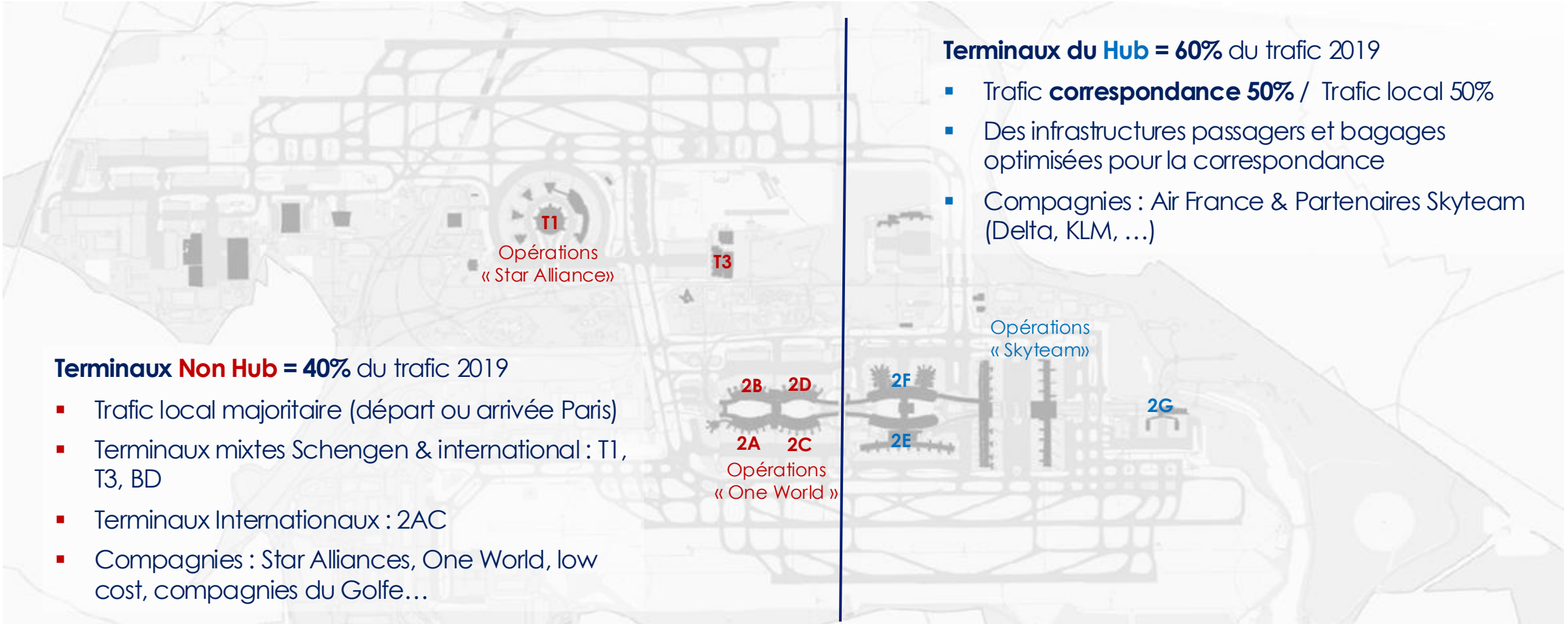
- **4 pistes** : 2 doublets Nord et Sud
- **2 gares** (CDG1 Roissypôle, CDG2 SNCF)
- **9 terminaux**
- **Plus de 300 postes** de stationnement avions au contact des terminaux, ou en aires éloignées (commerciales, cargo, maintenance)

Le fonctionnement de Paris-Charles de Gaulle

Des infrastructures adaptées aux différentes typologies de trafic

Terminaux Non Hub = 40% du trafic 2019

- Trafic local majoritaire (départ ou arrivée Paris)
- Terminaux mixtes Schengen & international : T1, T3, BD
- Terminaux Internationaux : 2AC
- Compagnies : Star Alliances, One World, low cost, compagnies du Golfe…



Terminaux du Hub = 60% du trafic 2019

- Trafic **correspondance 50%** / Trafic local 50%
- Des infrastructures passagers et bagages optimisées pour la correspondance
- Compagnies : Air France & Partenaires Skyteam (Delta, KLM, …)

Aurélie JAQUOT-FARAT

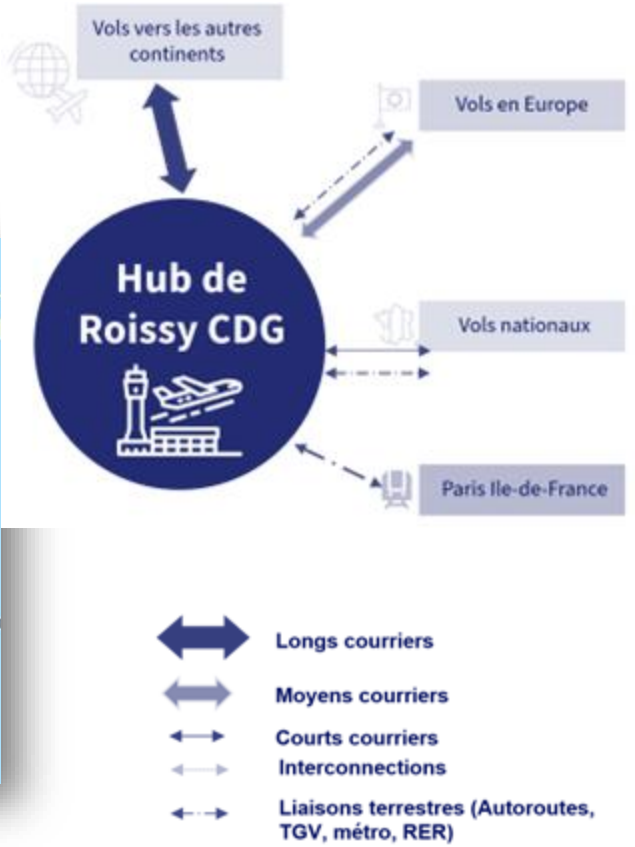
Responsable Stratégie et Développement Aéroportuaire d'Air France

CDG LE 1ER HUB EUROPÉEN
L'OUTIL STRATÉGIQUE D'AIR FRANCE

- Le **Hub centralise** les vols nationaux, européens et intercontinentaux pour **faciliter les correspondances** et **optimiser les remplissages** des avions
- CDG doit rester **compétitif et attractif** face à la pression croissante des hubs internationaux

Les chiffres clés 2024 du Hub d'Air France

- **37,4 millions** de passagers transportés chaque année
- **340 vols AF par jour**
- **200 destinations**
- **110 000 clients** traités chaque jour
- **53 % des passagers** en correspondance
- **25 000 passagers** en correspondance au départ chaque jour
- **30 000 bagages** en correspondance traités quotidiennement
- **5200 collaborateurs au Hub & près de 200 Alternants**
- **Membre de l'alliance Skyteam**

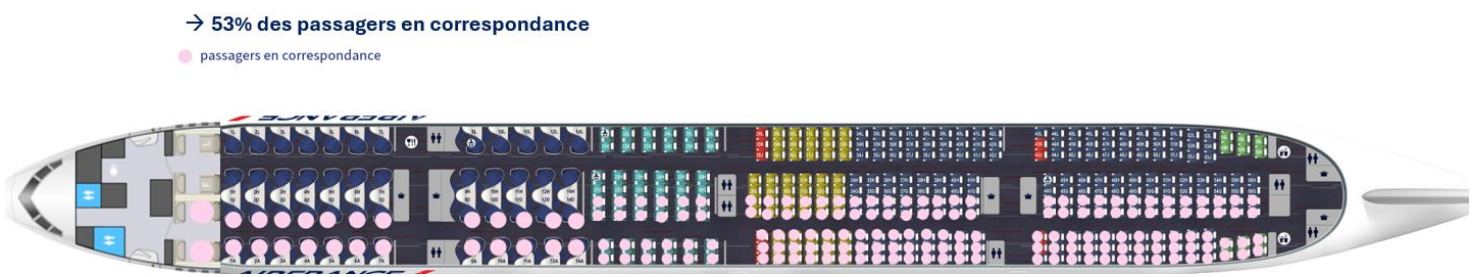


POUR UN HUB COMPÉTITIF
DES PLAGES D'ARRIVÉES/DÉPARTS SYNCHRONISÉS

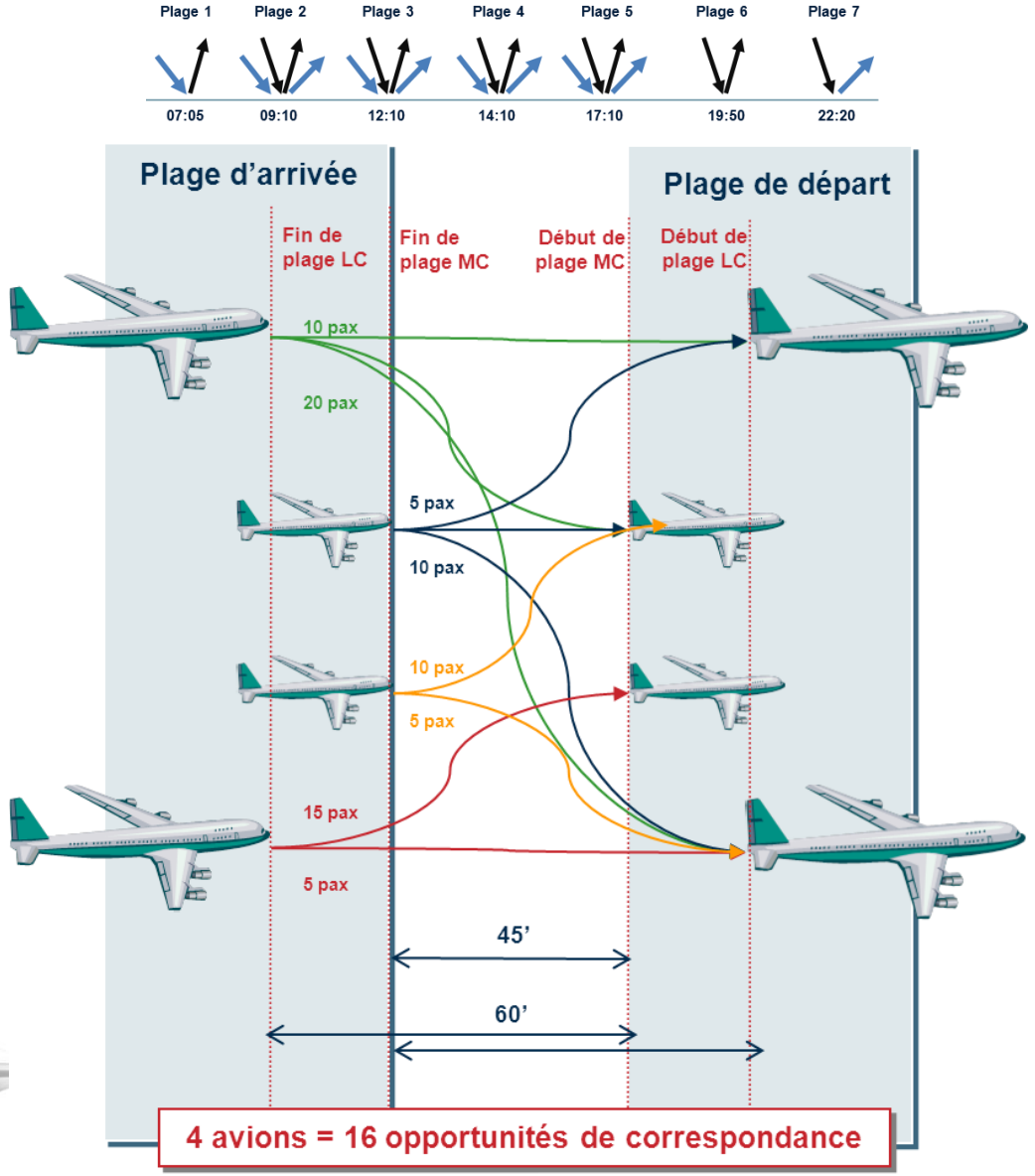
❑ **Le hub de CDG est un véritable levier de performance pour Air France qui permet :**

- ➢ d'augmenter la rentabilité des vols, qui ne pourraient pas exister avec uniquement la demande locale
- ➢ d'optimiser son réseau de manière mondiale, en proposant plus de destinations avec un nombre limité d'avions : 85 destinations Longs Courriers & 96 Moyens courriers pour nos clients locaux et correspondance

❑ **Pour être attractif, le programme Air France crée des plages de « rendez-vous » synchronisés** entre les arrivées et les départs, pour optimiser les temps et les opportunités de correspondance



Des plages synchronisées :

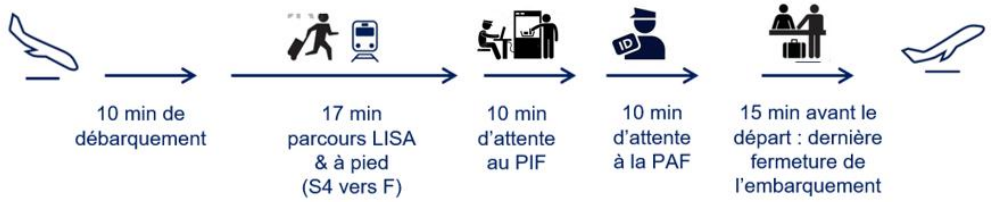


POUR UN HUB COMPÉTITIF
DES INFRASTRUCTURES ADAPTÉES

Ambition Air France :
Garantir le départ à l'heure de chaque vol, en toute sécurité, avec nos clients et leurs bagages

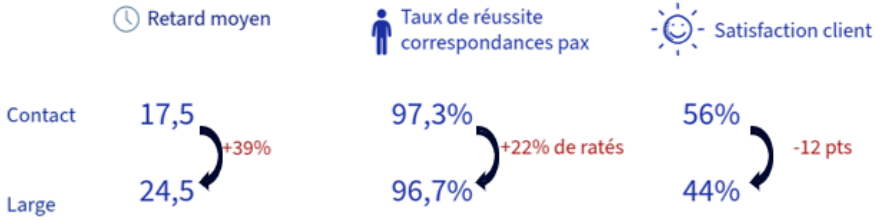
→Améliorer l'expérience client
- Parcours clairs et fluides
- Services de qualité (salons, restauration…)
- Terminaux modernes et accueillants

→ Garantir la fluidité des parcours clients & bagages
- Connexions rapides entre les vols
- Gestion optimisée des bagages
- Cheminements clients optimisés avec
  - des opérations concentrées dans des terminaux proches
  - des liaisons automatiques pour les déplacements



→ Accompagner la transition de l'aviation
- Décarbonation de nos opérations
- Développement de nouveaux modes de correspondance Air-Rail & de l'intermodalité durable

→ Optimiser l'efficacité opérationnelle
- Maximisation des stationnements au contact du Terminal (*sans bus*)
- Parkings avion & bâtiments logistiques au plus près des terminaux
- Réduction des transferts en bus :



Le projet d'aménagement de CDG :
Une réponse aux enjeux d'aujourd'hui et de demain
Un levier stratégique pour renforcer l'attractivité et la compétitivité de l'aéroport et de notre compagnie

TEMPS D'ÉCHANGE

À VOUS LA PAROLE !

04

LE MODÈLE ÉCONOMIQUE DU GROUPE ADP

Christelle de Robillard

Directrice générale adjointe en charge des finances, de la stratégie et du développement

Principaux indicateurs financiers et extra-financiers

Résultats à fin 2024

Notes:

1. *Résultat net part du hors éléments ponctuels (one-offs).*
2. *Equivalent temps plein dans les entités en intégration globale, en particulier ADP SA, TAV Airports et AIG.*

Le rôle du Groupe ADP et la régulation en vigueur

(c.XX%)
Part du CA du segment

PÉRIMÈTRE PARIS

AUTRES SEGMENTS

SEGMENTS D'ACTIVITÉ	AÉRONAUTIQUE	COMMERCES ET SERVICES	IMMOBILIER	INTERNATIONAL ET DEVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE	AUTRES ACTIVITÉS
TYPES D'ACTIVITÉS	**Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaires** dont SSLIA (c.25%)	**Retail (c.65%)** Extime Duty Free Extime Travel Essentials Extime Media Extime Lounges **Location de véhicules**	**Immobilier de diversification (c.50%)** bureaux, commerces, hôtellerie, entrepôts et bât. Logistiques	**TAV Airports (c.85%)** ***[GMR Airports]*** **AIG (c.15%)** **ADP International**	**Hub One (c.90%)**
	PÉRIMÈTRE RÉGULÉ **Service public aéroportuaire** hors prestations de sûreté-sécurité et SSLIA (c.75%)	**Parcs et accès (c.10%)** **Prestations industrielles: énergies, eau, déchets, utilités (c.10%)** **Locatif aérogares et autres prestations (c.15%)**	**Immobilier aéroportuaire (c.50%)** Immobilier aéronautique hors aérogares Hangars Cargo	*[Consolidation des résultats en mise en équivalence]*	

Par souci d'intérêt général, **les redevances aéroportuaires pour services rendus,** qui rémunèrent le service public aéroportuaire, font l'objet d'un **encadrement particulier**.

Le **modèle de régulation à Paris** relève d'un modèle de « **caisse aménagée** » : une partie des activités non aéroportuaires contribue au périmètre régulé.

Une **comptabilité analytique** répartit les actifs et charges entre périmètres régulés et non régulés.

Le rôle du Groupe ADP et la régulation en vigueur

(c.XX%)
Part du CA du segment

	PÉRIMÈTRE PARIS			AUTRES SEGMENTS	
SEGMENTS D'ACTIVITÉ	**AÉRONAUTIQUE**	**COMMERCES ET SERVICES**	**IMMOBILIER**	**INTERNATIONAL ET DEVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE**	**AUTRES ACTIVITÉS**
TYPES D'ACTIVITÉS	**Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaires** dont SSLIA (c.25%)	**Retail (c.65%)** Extime Duty Free Extime Travel Essentials Extime Media Extime Lounges **Location de véhicules**	**Immobilier de diversification (c.50%)** bureaux, commerces, hôtellerie, entrepôts et bât. Logistiques	**TAV Airports (c.85%)** ***[GMR Airports]*** **AIG (c.15%)** **ADP International**	**Hub One (c.90%)**
	PÉRIMÈTRE RÉGULÉ **Service public aéroportuaire** hors prestations de sûreté-sécurité et SSLIA (c.75%)	**Parcs et accès (c.10%)** **Prestations industrielles: énergies, eau, déchets, utilités (c.10%)** **Locatif aérogares et autres prestations (c.15%)**	**Immobilier aéroportuaire (c.50%)** Immobilier aéronautique hors aérogares Hangars Cargo	*[Consolidation des résultats en mise en équivalence]*	
SOURCES DES REVENUS PERÇUS	• **Redevances aéronautiques** • **Redevances spécialisées** • Taxe de sécurité-sûreté (ticket modérateur à la charge d'ADP)	• Redevances commerciales • Loyers • Recettes parcs et accès • Participation JV commerces	• Location de terrains nus ou bâtiments	• Participation aux résultats • Dividendes	

Le financement du modèle aéroportuaire
La contribution des différents segments aux résultats

(c.XX%)
Part du CA du segment

PÉRIMÈTRE PARIS | AUTRES SEGMENTS

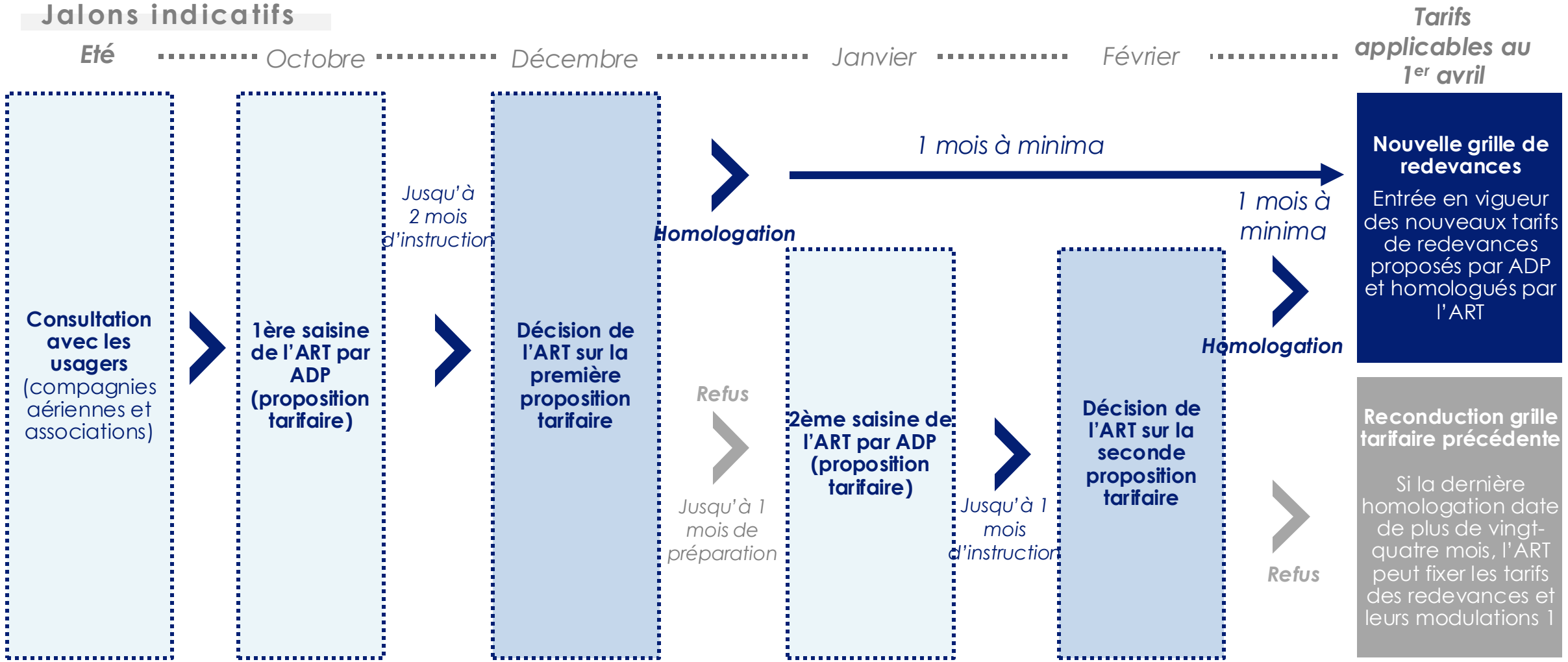
SEGMENTS D'ACTIVITÉ	AÉRONAUTIQUE	COMMERCES ET SERVICES	IMMOBILIER	INTERNATIONAL ET DEVELOPPEMENT AÉROPORTUAIRE	AUTRES ACTIVITÉS
TYPES D'ACTIVITÉS	**Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaires** dont SSLIA (c.25%)	**Retail (c.65%)** Extime Duty Free Extime Travel Essentials Extime Media Extime Lounges **Location de véhicules**	**Immobilier de diversification (c.50%)** bureaux, commerces, hôtellerie, entrepôts et bât. Logistiques	**TAV Airports (c.85%)** ***[GMR Airports]*** **AIG (c.15%)** **ADP International**	**Hub One (c.90%)**
	PÉRIMÈTRE RÉGULÉ **Service public aéroportuaire** hors prestations de sûreté-sécurité et SSLIA (c.75%)	**Parcs et accès (c.10%)** **Prestations industrielles: énergies, eau, déchets, utilités (c.10%)** **Locatif aérogares et autres prestations (c.15%)**	**Immobilier aéroportuaire (c.50%)** Immobilier aéronautique hors aérogares Hangars Cargo	*[Consolidation des résultats en mise en équivalence]*	
CONTRIBUTION FINANCIÈRE (RÉSULTATS 2024)	CA **€2,054M** (32%) EBITDA **€495M** (24%) Résultat op. courant **€74M** (8%)	CA **€1,930M** (30%) EBITDA **€735M** (36%) Résultat op. courant **€600M** (61%)	CA **€332M** (5%) EBITDA **€254M** (12%) Résultat op. courant **€195M** (20%)	CA **€1,971M** (30%) EBITDA **€546M** (26%) Résultat op. courant **€99M** (10%)	CA **€189M** (3%) EBITDA **€38M** (2%) Résultat op. courant **€17M** (2%)

Les parties prenantes dans la régulation économique

	État		Autorité de Régulation des Transports (ART)
AUTORITÉ			
RÔLE	En charge du modèle de régulation économique		Régulateur, en charge d'instruire les sujets relatifs aux redevances aéroportuaires.
PÉRIMÈTRE	Rentabilité du périmètre régulé	Modèle de régulation ("caisse aménagée" pour ADP)	Évolution du montant des redevances aéroportuaires L'ART A AUTORITÉ SUR L'ENSEMBLE DU PÉRIMÈTRE RÉGULÉ
CADRE LÉGISLATIF ET APPLICATION	Code des Transports *Article L. 6325-1* Définition du cadre économique et des différentes contraintes	Arrêté relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes. *16 Sept. 2005* Définition des activités qui font partie du périmètre régulé	Avis et décisions (liste non exhaustive) Approbation des évolutions des redevances aéroportuaires. Contrôle de la procédure d'homologation et du respect des règles applicables aux redevances aéroportuaires. Avis conforme préalable à la signature d'un contrat de régulation économique (CRE) entre l'Etat et ADP.

Le financement du modèle aéroportuaire
Process d'homologation des tarifs des redevances

ART - UNIQUEMENT SUR LA PARTIE REDEVANCE DU PÉRIMÈTRE RÉGILÉ



Notes:

1. *R.224-3-4 du Code de l'aviation civile.*

Le financement du modèle aéroportuaire
Plusieurs modèles économiques

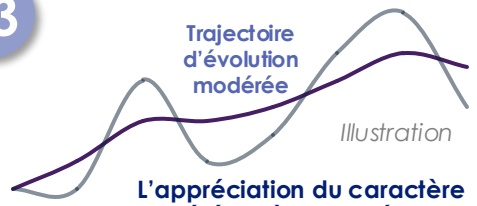
PÉRIMÈTRE RÉGULÉ AVEC / SANS CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE (CRE) CONCLU ENTRE LE GROUPE ADP ET L'ETAT

	Sans CRE	Avec un CRE
	Budget périmètre régulé annuel	**Plan d'affaires sur plusieurs années (par ex: 5 ans)**
	-	**Cadre optionnel / clauses de résiliation** Inclut une validation annuelle des évolutions des redevances
#1	**Adéquation entre les produits des redevances et le coût des services rendus dans le cadre du service public aéroportuaire (caisse aéronautique)** Sur une période d'1 an	**Adéquation entre les produits des redevances et le coût des services rendus dans le cadre du service public aéroportuaire (caisse aéronautique)** Sur une période d'1 an
#2	**Juste rémunération des capitaux investis** Appréciée sur une période d'1 an (CMPC revu à chaque période)	**Juste rémunération des capitaux investis** Appréciée sur la durée du contrat (CMPC fixe sur la durée du contrat)
#3	**Evolution modérée des tarifs des redevances** Appréciée sur une période d'1 an	**Evolution modérée des tarifs des redevances** Appréciée en moyenne sur la durée du contrat
	-	#4 **Plafond d'évolution tarifaire contractuel,** équation prenant en compte notamment l'IPC **Système bonus/malus**
	Prévision sur 2 ans avec des indicateurs de qualité de service	**Engagement de l'entreprise sur plusieurs années:** investissements, indicateurs de qualité de service, maîtrise des charges Pénalités possibles

#1

#2 **Rentabilité des capitaux investis du périmètre régulé ≤ CMPC régulé**

#3



L'appréciation du caractère modéré est à la discrétion du régulateur

PÉRIMÈTRE NON RÉGULÉ

Missions sécurité/sûreté

Conformité aux contraintes réglementaires et aux engagements de qualité de service pour prétendre au remboursement de ces activités

Un cadrage économique fixé par l'État

Autres activités

Création de valeur (ROCE >= CMPC)

Notes:

- *CMPC: coût moyen pondéré du capital*
- *ROCE: Return on Capital Employed / Rentabilité des capitaux investis*

À VOUS LA PAROLE !

CONCLUSION

Le calendrier de la concertation volontaire

AVRIL | MAI | JUIN | JUILLET

RÉUNIONS PUBLIQUES

- **8 AVRIL** — RÉUNION D'OUVERTURE 1 — *LE MESNIL-AMELOT*
- **9 AVRIL** — RÉUNION D'OUVERTURE 2 — *GARGES-LÈS-GONESSE*
- **28 AVRIL** — RÉUNION AÉROPORT — *MEAUX*
- **13 MAI** — RÉUNION PRÉVISIONS DE TRAFIC ET CARGO — *TREMBLAY-EN-FRANCE*
- **20 MAI** — RÉUNION AIR BRUIT / SANTÉ — *GOUSSAINVILLE*
- **27 MAI** — RÉUNION MOBILITÉS ET INTERMODALITÉ — *LE BOURGET*
- **3 JUIN** — RÉUNION DE MI-PARCOURS — *AULNAY-SOUS-BOIS*
- **10 JUIN** — RÉUNION DÉCARBONATION DU SECTEUR AÉRIEN — *MAISON DE L'ENVIRONNEMENT*
- **1ER JUILLET** — RÉUNION ENJEUX ÉCONOMIQUES ET EMPLOI — *ROISSY-EN-FRANCE (CARPF)*
- **8 JUILLET** — RÉUNION DE CLÔTURE — *ROISSY-EN-FRANCE*

ATELIERS

- **29 AVRIL** — ATELIER ÉNERGIE DÉCARBONÉE — *VILLEPINTE*
- **6 MAI** — ATELIER MOBILITÉ DU QUOTIDIEN — *SARCELLES*
- **15 MAI** — ATELIER INTERMODALITÉ LONGUE DISTANCE — *PARIS*
- **22 MAI** — ATELIER HOSPITALITÉ — *MAISON DE L'ENVIRONNEMENT*
- **26 MAI** — ATELIER AMÉNAGEMENT PAYSAGER ET RESSOURCES NATURELLES — *MITRY-MORY*
- **4 JUIN** — ATELIER QUARTIER DES 20 MIN — *ZONE CARGO*
- **11 JUIN** — ATELIER MOBILITÉ DU QUOTIDIEN — *DAMMARTIN-EN-GOËLE*
- **24 JUIN** — ATELIER QUARTIER DES 20 MIN — *ROISSYPÔLE*
- **26 JUIN** — ATELIER FORMATION ET EMPLOI — *BONNEUIL-EN-FRANCE (AFMAE)*

JEUNES

- **13 JUIN** 9h30 - 11h30 — *CYCERGY PARIS*
- **16 JUIN** — *MAISON DE L'ENVIRONNEMENT*

Pour les autres dispositifs (points participatifs, balades immersives et actions ciblées), rendez-vous sur le site : cdgetvous.groupe-adp.com

C&G
VOUS