



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Tremblay-en-France, le 29 juillet 2026

Aéroports de Paris SA

L'État et le Groupe ADP s'accordent sur un projet de contrat de régulation économique 2027-2034

- ◆ L'État et le Groupe ADP¹ ont trouvé un accord sur un projet de contrat de régulation économique avec l'objectif de permettre le déploiement, sur les huit prochaines années, d'un programme d'investissements régulés de 8,2 milliards d'euros² au bénéfice de la compétitivité des aéroports parisiens et du rayonnement de la France.
- ◆ Cet accord résulte des négociations qui ont été menées avec les services du ministère chargé de l'Aviation civile depuis la publication par le Groupe ADP de sa proposition initiale, le 10 décembre 2025³. Il tient également compte :
 - ◆ des retours formulés par les compagnies aériennes et leurs représentants dans le cadre du dialogue entamé dès l'automne 2025 ;
 - ◆ des recommandations émises par l'Autorité de régulation des transports (ART) dans son avis simple du 9 avril 2026⁴, et qui ont fait l'objet d'échanges techniques approfondis.
- ◆ Les grands fondamentaux sont confirmés : un projet industriel ambitieux d'une durée de huit ans pour la compétitivité des aéroports franciliens et le développement des compagnies aériennes, la modération tarifaire et la juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé, à 5,8 % en moyenne sur la durée du contrat.
- ◆ L'accord trouvé entre l'Etat et le Groupe ADP sur le contenu du projet constitue une étape majeure vers la conclusion du contrat d'ici la fin de l'année, pour une entrée en vigueur visée au 1^{er} janvier 2027.
- ◆ La procédure se poursuit désormais, avec une nouvelle consultation formelle des compagnies aériennes dans le cadre des commissions consultatives économiques devant se réunir en septembre prochain ainsi que sur le site internet d'Aéroports de Paris pour tout usager qui en fait la demande, puis une saisine de l'ART par le ministre chargé de l'Aviation civile pour avis conforme, nécessaire à la signature du contrat, et qui devrait être rendu d'ici fin novembre.

¹ Le Groupe ADP désigne dans l'ensemble du document la société anonyme Aéroports de Paris visée à l'article L. 6323-1 du code des transports. La dénomination "Groupe ADP" est ainsi utilisée ici à des seules fins de communication et sans aucune conséquence juridique.

² En euros constants 2025.

³ Voir [communiqué du 10 décembre 2025](#).

⁴ Voir [avis n°2026-030 du 9 avril 2026](#), publié le 20 avril 2026.

Philippe Pascal, Président-directeur général, a déclaré :

" L'accord trouvé entre l'Etat et le Groupe ADP constitue une étape majeure vers la mise en place du futur contrat de régulation économique des aéroports parisiens. Il est le fruit d'un important travail mené avec l'ensemble des parties prenantes – négociation avec le ministère chargé de l'Aviation civile, dialogue avec les compagnies aériennes et échanges techniques approfondis avec le régulateur - et qui fixe un équilibre entre investissements, compétitivité et juste rémunération des capitaux investis, à 5,8% en moyenne sur la durée du contrat. Il s'agit du plan d'investissements le plus ambitieux jamais réalisé à Paris, représentant 8,2 milliards d'euros sur la période, pour permettre un sursaut de compétitivité pour les aéroports parisiens, infrastructures majeures pour l'attractivité et l'économie du pays. Ce projet de contrat renforce le modèle économique du Groupe ADP et préserve sa capacité à poursuivre ses investissements dans les relais de croissance non-régulés, à maintenir sa politique de distribution aux actionnaires - de 60% du résultat net part du groupe (RNPG) avec un plancher à 3 euros par action - et à conserver sa notation de crédit. Nous abordons désormais avec confiance les prochaines étapes réglementaires, avec l'objectif inchangé d'une entrée en vigueur du contrat au 1^{er} janvier 2027."

* * *

I. Un nouveau projet de contrat, fruit des échanges nourris depuis décembre 2025

Depuis la publication de sa proposition initiale en décembre 2025⁵, le Groupe ADP a poursuivi les travaux engagés en vue de l'élaboration du futur contrat de régulation économique (CRE) couvrant la période 2027-2034.

Ces travaux se sont inscrits dans le cadre des négociations menées avec les services du ministère chargé de l'Aviation civile en vue de l'élaboration d'un projet commun de contrat. Ils ont également été nourris par le dialogue continu avec les compagnies aériennes. Enfin, ils ont tenu compte des recommandations de l'avis simple rendu par l'ART le 9 avril 2026 ainsi que des échanges approfondis qui s'en sont suivis avec le régulateur.

Les travaux techniques ont notamment porté sur :

- ◆ les hypothèses économiques retenues – trajectoire de trafic et chiffrage affiné des projets envisagés ;
- ◆ les modalités d'allocation des actifs et des charges entre activités régulées et non régulées. Conformément aux principales recommandations formulées par le régulateur dans son avis de 2026, les clés d'allocation ont été revues afin de refléter au mieux l'usage des infrastructures, notamment pour certaines surfaces en aérogare et les circuits de correspondance. Ces évolutions conduisent au transfert d'environ 50 M€ de charges et 64 M€ de la base d'actifs du périmètre régulé vers le périmètre non régulé ;
- ◆ l'équilibre général entre les risques portés par le Groupe ADP et le coût moyen pondéré du capital (CMPC) régulé, qui constitue la référence utilisée dans le contrat pour apprécier la juste rémunération des capitaux investis.

À l'issue de ces travaux, l'État et le Groupe ADP se sont accordés sur un projet de contrat de régulation économique. Le processus d'élaboration du contrat se poursuit sur la base de cette nouvelle version pour les prochaines étapes réglementaires et d'échanges avec les parties prenantes.

⁵ Voir [communiqué du 10 décembre 2025](#).

II. Un projet industriel confirmé dans son ambition, sa progressivité, sa durée

Le projet industriel présenté dans ce projet est confirmé. Les travaux conduits depuis décembre 2025 ont permis de faire évoluer certaines composantes du programme afin d'en renforcer la robustesse industrielle et économique. Ces ajustements résultent notamment de l'approfondissement des études techniques, des retours reçus dans le cadre des consultations d'entreprises, des échanges avec les compagnies aériennes et de l'avancement de la définition des projets.

Le projet continue ainsi de répondre aux mêmes enjeux structurants :

- ◆ renforcer la compétitivité des plateformes parisiennes,
- ◆ améliorer durablement la qualité de service,
- ◆ accompagner une croissance du trafic plus internationale,
- ◆ moderniser les infrastructures existantes et poursuivre la décarbonation des activités aéroportuaires.

Les grands principes sous-jacents à la proposition initiale publiée le 10 décembre 2025 sont inchangés : une approche sobre, progressive et modulaire des aménagements, privilégiant l'optimisation et la densification des infrastructures existantes avant la création de nouvelles capacités. La durée du contrat demeure fixée à huit ans, afin de permettre la réalisation séquentielle des projets autour de trois phases successives :

- ◆ **améliorer la fluidité du parcours passagers (2027-2030)** en renforçant les capacités aux frontières, en modernisant les contrôles de sûreté et en adaptant les infrastructures aux nouveaux standards réglementaires ;
- ◆ **densifier et optimiser les infrastructures existantes (2030-2032)** afin d'accroître leurs capacités et leur efficacité opérationnelle ;
- ◆ **développer progressivement de nouvelles capacités et renforcer l'intermodalité (2032-2034)**, au service des compagnies aériennes, des passagers et des territoires.

Les principaux projets structurants demeurent ainsi au cœur de la proposition ajustée :

- ◆ la création de nouvelles capacités de traitement aux frontières à Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly ;
- ◆ le développement du satellite Est de Paris-Charles de Gaulle et son raccordement au réseau LISA⁶ ;
- ◆ l'amélioration des infrastructures bagages et des capacités de contact des avions ;
- ◆ la création d'un nouveau train de correspondance au sein du hub de Paris-Charles de Gaulle ;
- ◆ le développement progressif de nouvelles capacités d'embarquement à Paris-Orly ;
- ◆ le renforcement des infrastructures intermodales permettant de mieux connecter les plateformes parisiennes au réseau de transport collectif.

III. Un cadre économique équilibré, au service d'une trajectoire de long terme

Avec une trajectoire économique équilibrée sur la durée du contrat, le projet de CRE 2027-2034 apporte la visibilité nécessaire à la réalisation de l'ambition industrielle du Groupe ADP pour les plateformes parisiennes. Cette visibilité s'inscrit dans le cadre d'un contrat d'une durée dérogatoire de 8 ans, assorti d'une clause de revoyure obligatoire à mi-parcours en 2030.

⁶ LISA : Liaison Interne Satellite Aérogare, navette ferroviaire reliant actuellement les halls : K, L et M.

Les modalités de fonctionnement de cette clause de revoyure font actuellement l'objet de travaux réglementaires : un décret en Conseil d'Etat, qui devrait être publié à la rentrée 2026, déterminera les éléments devant être pris en compte par l'ART lorsqu'elle se prononce, par avis conforme, sur la poursuite du contrat. Par ailleurs, le 3 juillet 2026, le régulateur a lancé une consultation publique sur un projet de lignes directrices portant sur la méthodologie dont il fera application à cette occasion. Ces lignes directrices devraient être publiées en septembre 2026.

→ **La juste rémunération des capitaux investis**

Ainsi que le prévoit la loi, le contrat de régulation vise à assurer une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé. Ainsi, le contrat cible une convergence entre la rentabilité des capitaux régulés investis (ROCE régulé) et le coût moyen pondéré du capital estimé pour ce périmètre (CMPC régulé) à 5,8% en moyenne sur la durée du contrat.

Il s'articule autour :

- ◆ d'une hypothèse de croissance du trafic de 1,9 % par an en moyenne sur la période 2026-2034, contre 1,6 % par an en moyenne sur la même période dans la proposition du 10 décembre 2025 ;
- ◆ d'un programme d'investissements régulés de 8,2 milliards d'euros⁷ sur la période, contre 8,4 milliards d'euros sur la période dans la proposition du 10 décembre 2025 ;
- ◆ d'une trajectoire de maîtrise des charges permettant de générer 140 millions d'euros d'économies annuelles à horizon 2034 par rapport à une trajectoire d'augmentation dite "au fil de l'eau", soit un total de près de 650 millions d'euros en cumul sur la période ;
- ◆ d'une hausse des tarifs de redevances plafonnée en moyenne à +2,1 points au-dessus de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPC), pour la période 2027-2034, se traduisant par une augmentation de 4,0 points au-dessus de l'IPC au cours des deux premières années du contrat, puis de 1,5 point au-dessus de l'IPC sur le reste de la période, hors effet des facteurs d'ajustements.

Les évolutions apportées aux principaux paramètres, par comparaison à la proposition du 10 décembre 2025 sont synthétisées dans le tableau figurant en page 6 du présent communiqué.

→ **Un niveau de rémunération en adéquation avec les risques assumés**

Comme dans la proposition initiale, le projet de contrat inclut des mécanismes permettant de préserver la valeur et partager les risques inhérents à un engagement pluriannuel.

Il maintient notamment une couverture des principaux risques exogènes, en particulier l'évolution de la fiscalité, avec une compensation des incidences financières en cas d'évolution d'une imposition, y compris celles qui pourraient concerner l'impôt sur les sociétés.

En parallèle, le Groupe ADP assume une exposition aux risques intrinsèques à ses activités plus importante que dans la proposition initiale de décembre 2025. Cette évolution concerne les aléas de trafic, avec une trajectoire révisée à la hausse. Elle se traduit également par (i) un renforcement du mécanisme incitatif lié à la qualité de service et l'introduction d'un mécanisme relatif à la performance environnementale, ainsi que par (ii) une exposition accrue à la réalisation du programme d'investissement, avec l'introduction d'un système incitatif lié au coût de réalisation de certains projets majeurs, en complément des dispositifs qui étaient déjà prévus en matière de respect des délais de livraison pour ces mêmes grands projets.

Cette évolution s'inscrit dans une logique de cohérence entre le niveau de risque effectivement supporté par le Groupe ADP et la rémunération des capitaux investis, en ligne avec les

⁷ En euros constants 2025.

recommandations formulées par l'ART dans son avis simple du 9 avril 2026, portant sur le partage des risques au sein du contrat.

Le CMPC régulé retenu par le Groupe ADP et l'État pour calibrer l'équilibre économique de cette proposition est positionné dans le haut de la fourchette issue de la méthodologie utilisée par l'ART dans son avis simple.

Initialement estimée entre 4,6% et 5,6% par le régulateur en avril dernier, l'actualisation à date des différents paramètres financiers de marché conduit en effet à rehausser la fourchette entre 5,1%-5,9% à fin juin. Cette évolution s'explique principalement par l'augmentation du taux sans risque ces derniers mois, estimé à partir du taux des OAT 10 ans de l'État français. Le calcul de la fourchette sera mis à jour par le régulateur au moment de sa saisine pour avis conforme, prévue en septembre prochain. Le positionnement dans le haut de cette fourchette, avec une valeur cible de 5,8%, reflète le profil de risques pris par l'entreprise à travers, notamment, un engagement contractuel s'étalant sur une durée de huit ans.

IV. Les prochaines étapes de la procédure réglementaire

Conformément aux dispositions du code des transports, le projet de contrat fera l'objet d'une consultation des membres des commissions consultatives économiques prévue au début du mois de septembre 2026. Aéroports de Paris a également publié, sur son site internet, un avis d'information permettant à tout usager qui en fait la demande, d'exprimer un avis sur le projet de contrat de régulation économique.

A l'issue de cette nouvelle phase de consultation, le ministre chargé de l'Aviation civile pourra saisir l'ART pour un avis conforme sur le projet de contrat. A compter de sa saisine, le régulateur disposera d'un délai de deux mois pour rendre un avis.

Dans le cas où l'ART rend un avis conforme favorable, et le cas échéant après la levée d'éventuelles réserves qu'elle aurait formulées, le contrat de régulation économique 2027-2034 pourra être signé par l'Etat et le Groupe ADP avant la fin de l'année 2026, pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2027.

En synthèse : évolutions apportées aux principaux paramètres du contrat

Remarque : La colonne "Évolution" ci-dessous indique d'abord le paramètre initial (dossier public de consultation publié le 10 décembre 2025) puis, précédé d'une flèche →, le paramètre figurant dans le projet de contrat issu de l'accord entre l'État et Groupe ADP publié ce jour.

Sujet	Évolution Prop. initiale → Projet conjoint	Commentaires sur les évolutions apportées
Hypothèse de Trafic	1,6% → 1,9% TCAM 2026-34	◆ Confirmation de la trajectoire de trafic en dépit des tensions au Moyen-Orient ◆ Moindre impact du surcoût des carburants durables sur la demande court-courrier
Projet industriel	8,4 Mds€ ⁸ → 8,2 Mds€⁸	◆ Préservation du projet industriel avec un chiffrage des investissements affiné ◆ Adaptation du séquençage de certains projets afin d'améliorer l'efficacité économique du programme ◆ Révision des clés d'allocation
Durée du contrat	8 ans → Inchangé	Durée dérogatoire du contrat confirmée (8 ans) en cohérence avec la structure du projet industriel
Clause de revoyure	Revoyure obligatoire à 4 ans (2030) → Inchangé	Clause conforme aux dispositions du projet de décret en Conseil d'État sur la clause de revoyure, dont la publication est attendue à la rentrée 2026
CMPC régulé	5,9% → 5,8%	Actualisation des paramètres de marché conformément à la méthodologie de l'ART : taux sans risque, prime de risque, beta et prime de dette. Positionnement du CMPC régulé proche de la borne haute de la fourchette issue de cette méthodologie, reflétant : ◆ Un engagement contractuel de long terme sur 8 ans ◆ Une exposition accrue aux risques opérationnels relevant du cœur de métier, tout en maintenant la couverture du risque fiscal
Clés d'allocation	◆ Charges transférées en non-régulé : 50 M€ vs 2024 ◆ Base d'actifs transférée en non-régulé : 64 M€ vs 2024	Révision des clés d'allocation, des actifs et des charges entre activités régulées et non régulées pour tenir compte des recommandations de l'ART et refléter au mieux l'usage des infrastructures.
Maîtrise des charges	-130 M€ à horizon 2034 → -140 M€ à horizon 2034	◆ Efforts de productivité initiés dès 2026 ◆ Ambition de 140 M€ d'économies annuelles à horizon 2034, soit un total de 650 M€ d'économies annuelles cumulées générées sur la période du contrat (vs. 600M€ dans la proposition initiale) permettant de conserver un niveau de charges régulées à horizon 2034 inchangé par rapport à la trajectoire de décembre 2025, malgré une

⁸ En euros constants 2025.

Sujet	Évolution Prop. initiale → Projet conjoint	Commentaires sur les évolutions apportées
		augmentation des charges tendanciennes ("fil de l'eau") liée à la révision à la hausse du trafic
Plafond de hausse tarifaire	IPC ⁹ +2,6pts en moyenne → IPC⁸ +2,1pts en moyenne	◆ Plafond permettant d'assurer la convergence moyenne du ROCE régulé avec le CMPC régulé sur la durée du contrat ◆ Séquence tarifaire revue : évolution en deux temps, IPC +4pts en 2027 et 2028, puis IPC +1,5pt entre 2029 et 2034
Structure tarifaire	Ajustement de la structure tarifaire par rapport à la proposition de décembre 2025	Structure tarifaire ajustée : ◆ Harmonisation des tarifs du faisceau UE hors Schengen / Royaume Uni avec ceux des faisceaux domestique/Schengen/DROM-COM ◆ Relèvement de l'abattement de la redevance par passager applicable aux passagers en correspondance de 40% à 60% ◆ Renoncement à la modulation en fonction des émissions de NOX et particules et au mécanisme favorisant l'usage des carburant d'aviation durable ◆ Mise en place d'un mécanisme pluriannuel pour la redevance PHMR permettant de protéger l'exposition aux variations du volume de prestations, en contrepartie d'un engagement de maîtrise des coûts unitaires
Mécanismes de partage des risques	4 facteurs d'ajustement au plafond d'évolution tarifaire → 5 facteurs d'ajustement	Un mécanisme de partage des risques différencié : ◆ Une exposition accrue aux risques intrinsèques : ◆ Trafic – suppression de la "franchise", conduisant à un ajustement symétrique en cas de toute déviation de la trajectoire de revenu prévisionnel ◆ Investissements – Maintien de l'ajustement de la rémunération aux investissements effectivement réalisés ; Ajustement du mécanisme d'incitation au respect des délais de livraison de certains projets clés ; Maintien du plafond d'ajustement en cas de dépassement de plus de 7% du volume d'investissements ; Ajout d'un mécanisme de bonus/malus selon le coût constaté de certains objets du projet industriel ◆ Qualité de service – renforcement du mécanisme de malus, accentué en cas de sous-performance ◆ Développement durable – Introduction d'un nouveau facteur d'ajustement lié à l'atteinte des objectifs environnementaux

⁹ Indice des prix à la consommation harmonisé.

Sujet	Évolution Prop. initiale → Projet conjoint	Commentaires sur les évolutions apportées
		◆ Le maintien d'une couverture contre des risques exogènes : ◆ Recentrage sur l'évolution de la fiscalité (hors impôt sur les sociétés) ayant une incidence financière supérieure à 5 millions d'euros ◆ Investissements – couverture à 75% des variations de taux d'impôt sur les sociétés via la prise en compte du taux réel dans les charges de capital

Prochaine publication de **trafic** : Trafic du mois de juillet 2026 – 17 août 2026, après bourse

Publications financières

Chiffre d'affaires des 9 premiers mois de 2026 - Publication le 22 octobre 2026, après bourse

Déclarations prospectives

Ce document ne constitue pas une offre de vente de valeurs mobilières aux États-Unis ou dans tout autre pays. Des informations prospectives (y compris, le cas échéant, des prévisions et des objectifs) sont incluses dans ce document. Ces informations prospectives sont fondées sur des données, hypothèses et estimations considérées comme raisonnables à la date de diffusion du présent document mais qui peuvent cependant s'avérer inexactes et sont, en tout état de cause, sujettes à des risques. Il n'existe donc aucune certitude que les événements prévus auront lieu ou que les résultats attendus seront effectivement obtenus. Des informations détaillées sur ces risques potentiels et incertitudes susceptibles d'entraîner des différences entre les résultats envisagés et ceux effectivement obtenus sont disponibles dans le dernier document d'enregistrement universel publié et déposé auprès de l'autorité française des marchés financiers (AMF) et, le cas échéant, dans le dernier rapport financier semestriel. Ces documents sont consultables en ligne sur le site internet de l'AMF à l'adresse www.amf-france.org ou celui d'Aéroports de Paris à l'adresse www.parisaeroports.fr. Aéroports de Paris ne s'engage pas et n'a pas l'obligation de mettre à jour les informations de nature prévisionnelle contenues dans ce document pour refléter les faits et circonstances postérieurs à la date de ce document.

Contact Presse : Justine Léger, responsable pôle Médias et Réputation + 33 1 74 25 23 23

Contacts Relations Investisseurs : Cécile Combeau +33 6 32 35 01 46 et Elliott Roch +33 6 98 90 85 14 - invest@adp.fr

Le Groupe ADP exploite et conçoit les aéroports de manière responsable à Paris et dans le monde. En 2025, il a accueilli près de 379 millions de passagers sur son réseau de 26 aéroports, dont près de 107 millions sur les trois plateformes franciliennes - Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget - où l'expérience passagers est portée par Paris Aéroport. Le Groupe ADP, fort des expertises de l'ensemble de ses collaborateurs à travers le monde dont plus de 6 000 à Paris, est déterminé à offrir le meilleur niveau de qualité de service et d'hospitalité à ses passagers tout en poursuivant une stratégie de performance et de décarbonation de toutes ses activités aéroportuaires. Il transforme ses aéroports en hub multi-énergies et multimodaux, pour rendre possible l'aviation décarbonée dans son ensemble et mieux connecter les territoires. A l'international, le Groupe ADP a deux partenariats stratégiques aux géographies complémentaires : TAV Airports en Turquie et au Moyen-Orient et GMR Airports en Inde et Asie du Sud-est. En 2025, le chiffre d'affaires du groupe s'est élevé à 6 704 millions d'euros et le résultat net part du groupe à 382 millions d'euros.

Aéroports de Paris SA au capital de 296 881 806 euros. Siège social : 1 rue de France, Tremblay-en-France 93290. RCS Bobigny 552 016 628.

Retrouvez nos actualités sur www.groupe-adp.com | ✉ @GroupeADP | [in Groupe ADP](https://www.linkedin.com/company/groupe-adp)