

*Direction générale de l'aviation civile***Contrat de régulation économique d'Aéroports de Paris conclu du 6 février 2006**

NOR : EQUA0610589X

## Préambule

Titre I<sup>er</sup>. - Objet et champ d'application du contrat

- I.1. Objet du contrat
- I.2. Durée du contrat
- I.3. Périmètre régulé

## Titre II. - Investissements et qualité de service

- II.1. Investissements
- II.2. Qualité de service
  - II.2.1. Liste des indicateurs de qualité de service
  - II.2.2. Définition et mesure des indicateurs de qualité de service
  - II.2.3. Objectifs de qualité de service

## Titre III. - Tarification

- III.1. Définition des périodes tarifaires
- III.2. Plafond des tarifs des redevances
  - III.2.1. Liste des redevances soumises au plafond contractuel
  - III.2.2. Taux moyen d'évolution des tarifs des redevances
  - III.2.3. Conditions d'évolution des redevances principales
    - III.2.3.1. Taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances principales
    - III.2.3.2. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances principales en fonction du trafic
    - III.2.3.3. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances principales en fonction de la qualité de service
    - III.2.3.4. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances principales en fonction de la réalisation du programme d'investissement
  - III.2.4. Conditions d'évolution des redevances accessoires
- III. 3. Politique tarifaire
  - III.3.1. Structure de tarification
  - III.3.2. Modulations pour motifs d'intérêt général
- III.4. Création de nouvelles redevances, transferts entre catégories de redevances, nouveaux services
  - III.4.1. Modification des modalités de tarification de services existants
  - III.4.2. Services nouveaux ou variation de coûts

## Titre IV. - Concertation avec les usagers

- IV.1. Commission consultative économique
- IV.2. Suivi des opérations majeures d'investissements

## Titre V. - Modalités d'exécution du contrat

- V.1. Information et contrôle
  - V.1.1. Informations à fournir par Aéroports de Paris
  - V.1.2. Comité de suivi
  - V.1.3. Auditabilité
  - V.1.4. Non-homologation des tarifs
- V.2. Révision ou fin anticipée du contrat
  - V.2.1. Circonstances particulières motivant une révision du contrat
  - V.2.2. Circonstances exceptionnelles et imprévisibles

## Titre VI. - Dispositions diverses

- VI.1. Sanctions
- VI.2. Préparation du contrat suivant
- VI.3. Transmission de notifications
- VI.4. Publicité

## Préambule

1. Avec plus de 78 millions de passagers en 2005 dont 58 millions à l'international, les aéroports d'Aéroports de Paris constituent la première porte d'entrée sur le territoire français. Ils sont le point de passage pour nombre de visiteurs étrangers, pour raisons d'affaires ou de tourisme, et contribuent à l'attractivité et à l'image de la France au plan international. Par ailleurs, Aéroports de Paris constitue un maillon essentiel de la chaîne de valeurs du transport aérien, en particulier

avec l'accueil et le développement, à Paris - Charles-de-Gaulle, de la plate-forme de correspondances de la compagnie Air France - KLM.

Les pôles d'activité que représentent les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly et leurs retombées induites pour l'ensemble de l'économie nationale sont aujourd'hui un facteur de croissance et une source d'emplois majeurs pour l'économie française.

Les aéroports exploités par Aéroports de Paris constituent également un facteur important pour la cohésion du territoire national ainsi que pour le développement économique des régions, s'agissant des dessertes métropolitaines et de celles des départements et collectivités d'outre-mer.

Dans ce contexte, l'amélioration de la performance et de la qualité des services rendus par Aéroports de Paris sur chacune de ses plates-formes et le développement des capacités d'accueil de Paris - Charles-de-Gaulle constituent des enjeux essentiels.

2. En application de la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, l'établissement public Aéroports de Paris est devenu le 22 juillet dernier une société anonyme. Cette transformation s'accompagne d'une réforme du mode de régulation des activités de service public de l'entreprise par l'Etat.

La société Aéroports de Paris est en premier lieu soumise à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'Etat de leur respect.

Elle est en deuxième lieu régie, en matière de redevances, par le nouveau dispositif issu de la loi du 20 avril 2005 et du décret du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports. Est dorénavant privilégiée, pour les plus grands aéroports, une régulation s'appuyant sur des contrats pluriannuels entre l'exploitant et l'Etat. Ces contrats sont établis conformément aux articles L. 224-2 et R. 224-4 du code de l'aviation civile.

3. En application de ces dispositions, l'Etat et Aéroports de Paris ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2006-2010.

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

- de débats avec les usagers à l'initiative d'Aéroports de Paris, au mois de juillet 2005, dans le cadre de la commission consultative économique compétente ;
- d'un dossier diffusé en septembre 2005 par Aéroports de Paris, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions initiales ;
- d'une consultation publique sur la base de ce dossier entre le 23 septembre et le 7 novembre 2005 ;
- d'une saisine par le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer de la commission consultative aéroportuaire et d'un avis de celle-ci, après audition des parties intéressées, remis au ministre le 23 décembre 2005.

## TITRE I<sup>er</sup>

### Objet et champ d'application du contrat

#### I.1. Objet du contrat

Le présent contrat est conclu en application des articles L. 224-2 et R. 224-4 du code de l'aviation civile.

Il fixe en particulier, sur la période 2006-2010 et en référence au programme des investissements prévus, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus. Il détermine en outre les objectifs de qualité de service d'Aéroports de Paris sur cette période.

#### I.2. Durée du contrat

Le présent contrat entre en vigueur à sa date de signature et vient à échéance le 31 décembre 2010.

#### I.3. Périmètre régulé

a) En application de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile et de l'arrêté du 16 septembre 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités d'Aéroports de Paris dans lequel est appréciée la juste rémunération de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre l'ensemble des activités d'Aéroports de Paris sur les aérodromes mentionnés à l'article D. 251 de ce même code, à l'exclusion :

- sur les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, des activités d'assistance en escale autres que celles mentionnées à l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile ;
- des activités menées par des entreprises liées à Aéroports de Paris au sens de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 ;
- des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quater vicies* du code général des impôts ;
- des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quater vicies A* de ce même code ;
- des activités, autres que foncières et immobilières, sans rapport avec l'activité des aérodromes précités.

Pour le présent contrat, le périmètre régulé comprend l'ensemble des activités foncières et immobilières d'Aéroports de Paris sur les aérodromes mentionnés à l'article D. 251 du code de l'aviation civile.

b) Il est tenu compte, pour l'appréciation de la juste rémunération d'Aéroports de Paris, de l'intégralité du résultat opérationnel, tel que défini à l'article 3 de l'arrêté précité, dégagé par les activités du périmètre régulé.

## TITRE II

## Investissements et qualité de service

Conformément à l'article L. 251-2 du code de l'aviation civile et à l'article 1<sup>er</sup> de son cahier des charges, Aéroports de Paris est tenue de fournir « sur ses aérodromes les services aéroportuaires adaptés aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des passagers et du public » et d'assurer « l'aménagement et le développement des aérodromes de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs. »

A cet effet, Aéroports de Paris s'engage à améliorer sur la durée du contrat la qualité des services offerts sur ses plates-formes. Cette amélioration repose sur deux grands axes : d'une part, la mise en œuvre d'un programme d'investissements important visant à offrir aux clients des infrastructures de plus en plus performantes, et d'autre part, le renforcement de la réactivité et de l'efficacité d'Aéroports de Paris dans les prestations opérationnelles et commerciales offertes aux usagers.

### II.1. Investissements

Sur la période couverte par le présent contrat, le montant des investissements prévus relatifs au périmètre régulé est égal à 2 478 millions d'euros (euros constants 2006).

Ce montant est réparti, à titre indicatif, par typologie d'investissements de la façon suivante (euros constants 2006) :

- 1 167 millions d'euros pour les investissements de capacité ;
- 208 millions d'euros pour les investissements de restructuration ;
- 687 millions d'euros pour les investissements de maintenance ;
- 164 millions d'euros pour les investissements immobiliers ;
- 252 millions d'euros pour les frais d'études et de surveillance technique.

A titre indicatif, les montants des investissements propres à chaque aéroport sont les suivants (euros constants 2006) :

- 1 631 millions d'euros sur Paris - Charles-de-Gaulle ;
- 210 millions d'euros sur Paris-Orly ;
- 41 millions d'euros sur Paris-Le Bourget et les autres aérodromes mentionnés à l'article D. 251 du code de l'aviation civile.

Le calendrier prévisionnel des opérations majeures est le suivant :

- mise en service de CDG Val au 4<sup>e</sup> trimestre 2006 ;
  - fin du réaménagement du hall 2 d'Orly-Ouest au 2<sup>e</sup> trimestre 2006 ;
  - mise en service du tri-bagages Est (TBE) de CDG au 4<sup>e</sup> trimestre 2006 ;
  - mise en service du satellite S3 de CDG2 au 2<sup>e</sup> trimestre 2007 ;
  - fin du réaménagement des circuits internationaux d'Orly-Sud au 1<sup>er</sup> trimestre 2008 ;
  - réouverture de la salle d'embarquement de CDG 2E au 1<sup>er</sup> trimestre 2008 ;
  - fin de la rénovation respective des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> tranches du corps central de CDG1 aux 1<sup>er</sup> trimestre 2007, 1<sup>er</sup> trimestre 2008 et 4<sup>e</sup> trimestre 2008 ;
  - début des travaux du satellite S4 de CDG2 compatible avec une mise en service au 3<sup>e</sup> trimestre 2012.
- Le programme d'investissement indicatif est présenté en annexe I.

### II.2. Qualité de service

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

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

- indicateur n° 1 : la disponibilité des postes de stationnement des avions (DPS) ;
- indicateur n° 2 : la disponibilité des passerelles télescopiques (DPT) ;
- indicateur n° 3 : la disponibilité des équipements électromécaniques (DEE) ;
- indicateur n° 4 : la disponibilité des tapis de livraison des bagages (DTB) ;
- indicateur n° 5 : la disponibilité des systèmes d'information du public dans les terminaux (DSI) ;
- indicateur n° 6 : la satisfaction des passagers sur la propreté des terminaux (SPR) ;
- indicateur n° 7 : la satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols (SIV) ;
- indicateur n° 8 : la satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages (SCB) ;
- indicateur n° 9 : le délai de réponse aux réclamations (DRR) ;
- indicateur n° 10 : la réalisation du nombre de postes de stationnement au contact (RPC).

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

- indicateur n° 11 : le temps d'attente des passagers aux postes d'inspection et de filtrage (PIF) ;
- indicateur n° 12 : le délai de livraison des bagages (TLB) ;
- indicateur n° 13 : le temps d'attente des passagers aux contrôles transfrontières (CTF).

L'indicateur n° 13 est suivi à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 pour les passagers à l'arrivée et à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008 pour les passagers au départ.

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

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

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroports de Paris ou par des tiers agissant pour le compte d'Aéroports de Paris. La fréquence des relevés est effectuée selon la nature des indicateurs, à un rythme trimestriel ou en continu.

## II.2.3. Objectifs de qualité de service

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

	2007	2008	2009	2010
DPS	sans objet	à définir	à définir	à définir
DPT	98,9%	99,1%	99,1%	99,1%
DEE	99,0%	99,0%	99,0%	99,0%
DTB	99,4%	99,5%	99,6%	99,7%
DSI	99,1%	99,1%	99,2%	99,2%
SPR	80,3%	80,5%	80,7%	80,9%
SIV	83,0%	83,2%	83,4%	83,6%
SCB	88,0%	88,0%	88,0%	88,0%
DRR	95,0%	95,0%	95,0%	95,0%
RPC	57	115	156	156

Pour les besoins du présent article et à l'exception de l'indicateur n° 10 « RPC », la période « x », telle que mentionnée dans le tableau ci-dessus, correspond à celle allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « x - 1 » au 30 juin de l'année « x ».

La valeur annuelle de l'indicateur n° 10 est mesurée sur l'année civile correspondante.

L'objectif de l'indicateur n° 1 « DPS » sera fixé d'un commun accord entre les parties au plus tard le 31 mars 2007.

Les parties conviennent d'apporter, au plus tard le 31 décembre 2007, les corrections nécessaires aux objectifs des indicateurs n° 2 à n° 5 pour y intégrer les temps de maintenance préventive. Ces temps de maintenance seront évalués au regard de ceux constatés sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Ces objectifs corrigés seront applicables à compter de la période débutant le 1<sup>er</sup> juillet 2008. A partir de cette date, la mesure des indicateurs concernés intégrera les temps de maintenance préventive.

## TITRE III

### Tarification

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

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

période 1 - « 2006 » : du 1<sup>er</sup> mai 2006 au 31 mars 2007 ;

période 2 - « 2007 » : du 1<sup>er</sup> avril 2007 au 31 mars 2008 ;

période 3 - « 2008 » : du 1<sup>er</sup> avril 2008 au 31 mars 2009 ;

période 4 - « 2009 » : du 1<sup>er</sup> avril 2009 au 31 mars 2010 ;

période 5 - « 2010 » : du 1<sup>er</sup> avril 2010 au 31 mars 2011.

#### III.2. Plafond des tarifs des redevances

##### III.2.1. Liste des redevances soumises au plafond contractuel

La liste des redevances qui, en application de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, font l'objet du présent contrat est la suivante :

- les « redevances principales » :

- la redevance d'atterrissage, en contrepartie de l'usage par les aéronefs de plus de six tonnes des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol de ces aéronefs, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire ;

- la redevance de stationnement, en contrepartie de l'usage par les aéronefs de plus de six tonnes des infrastructures

et équipements de stationnement ainsi que, le cas échéant, des passerelles télescopiques, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire ;

- la redevance par passager, en contrepartie de l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire ;
- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ;
- les « redevances accessoires » ci-après :
  - la redevance de balisage ;
  - la redevance pour mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement ;
  - la redevance pour mise à disposition des installations de tri-bagages dont la tarification n'est pas fixée par un contrat entre Aéroports de Paris et l'usager ;
  - la redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs ;
  - la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions gérés en application de l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile.

### III.2.2. Taux moyen d'évolution des tarifs des redevances

Pour les redevances principales comme pour les redevances accessoires, un plafonnement annuel s'impose au taux moyen d'évolution de leurs tarifs. Ce taux moyen est égal à la variation en prix de l'ensemble des prestations concernées, dans les conditions définies aux III.2.3 et III.2.4 ci-dessous.

### III.2.3. Conditions d'évolution des redevances principales

#### a) Principes :

L'évolution, d'une période tarifaire à l'autre, des tarifs des redevances principales est plafonnée par un « taux plafond de base ».

Cette évolution est ajustée, le cas échéant, d'un facteur lié au trafic, si l'évolution annuelle de celui-ci sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, le facteur correctif a pour objet de compenser, par les tarifs des redevances principales, 70 % de l'excédent ou du déficit prévisionnel des recettes tirées de ces redevances.

En outre, à compter de la période tarifaire 2008, un ajustement de ce plafond est susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de bonus ou de malus, pour refléter la performance d'Aéroports de Paris en matière de qualité de service.

Enfin, pour la période tarifaire 2010, un ajustement du plafond s'appliquera en cas de réduction du programme d'investissement réalisé, constaté à fin 2008, par rapport aux prévisions initiales.

b) Pour l'application de ces principes, il est calculé le prix de l'ensemble des prestations concernées, déterminé sur la base de grilles tarifaires, lesquelles sont établies en vue de chaque période tarifaire selon les modalités suivantes :

Aéroports de Paris établit une grille tarifaire de référence des redevances principales (GTRP) telle que :

$$GTRP(n, T_{ref}(n)) = GTRP(n - 1, T_{ref}(n)) \times (1 + PP(n)),$$

où :

-  $T_{ref}(n)$  est la référence de trafic et d'utilisation des équipements pour la période tarifaire  $n$  ; cette référence correspond aux paramètres d'assiette des redevances principales constatés lors de l'année civile  $n - 2$  ;

-  $GTRP(i, T_{ref}(x))$  est le prix de l'ensemble des prestations considérées, mesuré par le produit résultant de l'application de la grille tarifaire de référence des redevances principales établie pour la période tarifaire  $i$  (pour 2005, la grille tarifaire entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> février 2005, figure en annexe III) à  $T_{ref}(x)$  ;

-  $PP(n)$  est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances principales défini au III.2.3.1 ;

- Aéroports de Paris établit une grille tarifaire ajustée des redevances principales (GTAP) telle que :

$$GTAP(n, T_{ref}(n)) = GTRP(n, T_{ref}(n)) \times (1 + TRAF(n) + QDS(n) + INV(n)),$$

où :

-  $GTAP(i, T_{ref}(x))$  est le produit résultant de l'application de la grille tarifaire ajustée des redevances principales pour la période tarifaire  $i$  à  $T_{ref}(x)$  ;

-  $TRAF(n)$  est le facteur correctif lié au trafic, défini au III.2.3.2 ;

-  $QDS(n)$  est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.2.3.3 ;

-  $INV(n)$  est le facteur d'ajustement lié à la réalisation du programme d'investissement, défini au III.2.3.4 ;

- Aéroports de Paris fixe, dans les conditions prévues par le III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, les tarifs des redevances principales dans la limite de ceux de la grille tarifaire ajustée des redevances principales.

#### III.2.3.1. Taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances principales

Pour chaque période tarifaire  $n$ , le taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances principales,  $PP(n)$ , est égal à :

période tarifaire : PP(n) :  
 « 2006 » i(2006) + 3,25% ;  
 « 2007 » i(2007) + 3,25% ;  
 « 2008 » i(2008) + 3,25% ;  
 « 2009 » i(2009) + 3,25% ;  
 « 2010 » i(2010) + 3,25%,

où i(n) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publiée par l'INSEE (IPC 4018 E), calculée sur la période débutant le 1<sup>er</sup> octobre de l'année n - 2 et se terminant le 30 septembre de l'année n - 1.

### III.2.3.2. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances principales en fonction du trafic

Pour les besoins du calcul du facteur TRAF(n), il est défini le taux d'évolution du trafic ET(n) de la façon suivante :

$$ET(n) = 0,6 \times \frac{PAX (n - 1)}{PAX (2005)} + 0,4 \times \frac{MOUV (n - 1)}{MOUV (2005)}$$

où :

MOUV (x) est le nombre de mouvements d'avions constaté sur la période allant du 1<sup>er</sup> décembre de l'année x - 1 au 30 novembre de l'année x sur les plates-formes de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ;

PAX (x) est le nombre de passagers commerciaux constaté sur la période allant du 1<sup>er</sup> décembre de l'année x - 1 au 30 novembre de l'année x sur les plates-formes de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Il est en outre défini deux séquences ETM (n) et ETm (n) qui correspondent aux bornes haute et basse d'une plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF (n) est nul. Ces séquences correspondent respectivement à un taux de croissance annuel du trafic de passagers de 4,0% et 3,5%.

n	2007	2008	2009	2010
ETM (n)	103,40 %	106,90 %	110,50 %	114,30 %
ETm (n)	102,95 %	106,00 %	109,15 %	112,40 %

Le facteur TRAF (n) est alors calculé de telle sorte qu'au delà de cette plage de franchise, l'excédent ou le déficit de recettes prévisionnelles tirées des redevances principales soit compensé, à hauteur de 70 %, par l'ajustement des tarifs de ces redevances.

Les modalités de calcul de TRAF (n) sont précisées en annexe IV.

### III.2.3.3. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances principales en fonction de la qualité de service

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

a) Pour chaque indicateur mentionnée au II.2.1 a et pour chaque année où s'appliquent les objectifs définis au II.2.3, il est fixé un niveau minimal de l'indicateur correspondant au niveau en deçà duquel le malus est plafonné. De même, il est défini un niveau maximal au-dessus duquel le bonus est plafonné. Enfin, dans le cas où l'indicateur égale le niveau d'objectif défini au II.2.3, le bonus/malus est nul.

De part et d'autre du niveau objectif, le bonus/malus varie de manière linéaire jusqu'aux niveaux maximal et minimal respectivement, selon les formules définies en annexe V au présent contrat. Les niveaux minimal et maximal de chaque indicateur sont eux-mêmes définis, pour chaque année où ils s'appliquent, dans cette annexe.

Les plafonds des bonus et des malus associés à chacun des indicateurs sont les suivants :

- indicateur n° 1 : 0,05 % ;
- indicateur n° 2 : 0,05 % ;
- indicateur n° 3 : 0,05 % ;
- indicateur n° 4 : 0,05 % ;
- indicateur n° 5 : 0,05 % ;
- indicateur n° 6 : 0,05 % ;
- indicateur n° 7 : 0,05 % ;
- indicateur n° 8 : 0,05 % ;
- indicateur n° 9 : 0,05 % ;
- indicateur n° 10 : 0,50 %.

Les niveaux maximal et minimal des indicateurs n° 2 à n° 5 seront corrigés au plus tard le 31 décembre 2007 dans les mêmes conditions que le seront les niveaux d'objectif en application du II.2.3.

b) Les bonus/malus annuels, à l'exception de ceux relatifs à l'indicateur n° 10, sont crédités sur un compte de compensation. Lorsque le montant cumulé sur ce compte dépasse un malus (respectivement un bonus) de 0,35 %, un ajustement des tarifs à la baisse (respectivement à la hausse) est effectué. Cet ajustement est égal à la partie du malus (respectivement du bonus) accumulé au-delà du seuil de 0,35 %.

S'agissant de l'indicateur n° 10, le bonus ou le malus donne lieu à un ajustement des tarifs applicable pour la période tarifaire suivante.

Ces ajustements sont traduits par le facteur QDS(n) dont les modalités de calcul sont précisées en annexe V.

III.2.3.4. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances principales en fonction de la réalisation du programme d'investissement

Le facteur INV(n), qui n'a vocation à s'appliquer, le cas échéant, que pour la période tarifaire 2010, prend en compte une réduction éventuelle du programme d'investissement d'Aéroports de Paris, hors opérations de capacité, de réhabilitation et de diversification immobilière, telle que constatée à fin 2008.

Dans le cas où, à fin 2008, les dépenses d'investissements d'Aéroports de Paris, hors opérations de capacité, de réhabilitation et de diversification immobilière, seraient inférieures à 95 % du montant prévu initialement, tel que figurant à l'annexe I, 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat vient en minoration du plafond des tarifs des redevances principales de la période tarifaire 2010. Cette différence s'entend par rapport à la référence de 95 % des dépenses initialement prévues.

Le facteur d'ajustement est égal à :

$$INV(2010) = 0,266 \times (DC_{2008} - 0,95 \times DP_{2008}) \text{ si } DC_{2008} - 0,95 \times DP_{2008} < 0$$

$$INV(2010) = 0 \text{ si } DC_{2008} - 0,95 \times DP_{2008} \geq 0$$

où  $DC_{2008}$  et  $DP_{2008}$  sont respectivement les dépenses constatées et initialement prévues, évaluées en euros 2006, relatives aux investissements hors opérations de capacité, de réhabilitation et de diversification immobilière.

#### III.2.4. Conditions d'évolution des redevances accessoires

a) L'évolution, d'une période tarifaire à l'autre, des tarifs des redevances accessoires est plafonnée par un « taux plafond » défini au c du présent article.

b) A cette fin, il est calculé, en vue de chaque période tarifaire, le prix de l'ensemble des prestations concernées calculé sur la base de grilles tarifaires, lesquelles sont établies selon les modalités suivantes :

- Aéroports de Paris établit une grille tarifaire des redevances accessoires (GTA) telle que :

$$GTA(n, U_{ref}(n)) = GTA(n - 1, U_{ref}(n)) \times (1 + PA(n))$$

où :

-  $U_{ref}(n)$  est la référence de trafic et d'utilisation des équipements pour la période tarifaire n ; cette référence correspond aux paramètres d'assiette des redevances accessoires constatés lors de l'année civile n-2 ;

-  $GTA(i, U_{ref}(x))$  est le prix de l'ensemble des prestations considérées, mesuré par le produit résultant de l'application de la grille tarifaire des redevances accessoires établie pour la période tarifaire i (la grille tarifaire applicable à la date d'entrée en vigueur du présent contrat figure en annexe III) à  $U_{ref}(x)$  ;

-  $PA(n)$  est le taux plafond d'évolution des tarifs des redevances accessoires défini ci-dessous ;

- Aéroports de Paris fixe, dans les conditions prévues par le III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, les tarifs des redevances accessoires dans la limite de ceux de la grille tarifaire des redevances accessoires.

c) Pour chaque période tarifaire « n », le taux plafond d'évolution des tarifs des redevances accessoires est égal au taux plafond de base d'évolution des redevances principales défini au III.2.3.1.

### III.3. Politique tarifaire

#### III.3.1. Structure de tarification

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts et de s'inscrire dans des schémas tarifaires comparables à ceux des grands aéroports européens, Aéroports de Paris prévoit pour la période du présent contrat des évolutions de la structure des tarifs ; ces évolutions feront l'objet, pour chaque période tarifaire, d'un avis de la commission consultative économique compétente dans le cadre du III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile.

#### III.3.2. Modulations pour motifs d'intérêt général

Sur la période du présent contrat, les seules modulations tarifaires pour motif d'intérêt général sont les suivantes :

- celle résultant de l'application de l'arrêté du 29 décembre 1995 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 (modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du bruit) ;

- l'abattement sur la redevance d'atterrissage pour les vols tout cargo, d'un taux maximal de 20 %, qui sera supprimé avant la fin du présent contrat.

### III.4. Création de nouvelles redevances, transferts entre catégories de redevances, nouveaux services

#### III.4.1. Modification des modalités de tarification

## *de services existants*

- a) Les conditions du b s'appliquent si Aéroports de Paris prévoit, au cours du présent contrat :
- de créer une nouvelle redevance accessoire (au sens de l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile) pour la rémunération de services publics aéroportuaires (au sens de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile) existant à la date de sa signature ;
  - ou de transférer la rémunération d'un service public aéroportuaire d'une catégorie de redevances mentionnées au III.2.1 (redevances principales ou redevances accessoires) à l'autre, ou d'une de ces catégories à une redevance dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat avec l'utilisateur.
- b) Aéroports de Paris propose à l'Etat, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement des taux d'évolution des redevances afin que cette nouvelle situation soit neutre sur ses recettes prévisionnelles. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris est soumise à l'accord de l'Etat. L'Etat, représenté par les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie, notifie sa position à Aéroports de Paris dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'Etat vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

### *III.4.2. Services nouveaux ou variation de coûts*

- a) Un ajustement des taux d'évolution des redevances s'applique en tant que de besoin, dans les conditions du b), dans les cas suivants se produisant en cours de contrat :
- au cas où Aéroports de Paris se trouverait amenée à rémunérer par redevances des services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant un coût annuel pour la société de plus de 10 millions d'euros (valeur 2005, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de juillet), et qui étaient jus-qu'alors rémunérés par des recettes extérieures à ce périmètre ;
  - au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'Etat, les coûts annuels supportés par Aéroports de Paris au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 10 millions d'euros hors taxe (valeur 2005, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de juillet) ;
  - au cas où Aéroports de Paris se trouverait amenée à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant un coût annuel pour la société de plus de 10 millions d'euros (valeur 2005, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de juillet) ;
  - au cas où Aéroports de Paris, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'Etat, se trouverait déchargée, au titre du périmètre régulé, de la fourniture de services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, qui représentaient un coût annuel pour la société de plus de 10 millions d'euros (valeur 2005, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de juillet) ;
  - au cas où Aéroports de Paris prévoirait, pour répondre à des besoins exprimés par des transporteurs aériens ou d'autres usagers, de réaliser une nouvelle opération d'investissement ou d'anticiper une opération prévue (par rapport au programme d'investissements figurant en annexe VI) et que cela conduise à accroître le volume prévisionnel d'investissements sur la période du contrat de plus de 20 millions d'euros (valeur 2006, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de juillet) par rapport au montant initialement prévu, hors activités foncières et immobilières de diversification (montant figurant à l'annexe VI).
- b) Aéroports de Paris propose à l'Etat, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement des taux d'évolution des redevances afin de compenser les écarts prévisionnels de coûts au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris est soumise à l'accord de l'Etat. L'Etat, représenté par les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie, notifie sa position à Aéroports de Paris dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'Etat vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

Pour l'application du présent b - au cas mentionné au 3<sup>e</sup> alinéa du a, la compensation porte sur l'écart prévisionnel de coût par rapport au seuil de 10 millions d'euros.

- c) Dans le cas où Aéroports de Paris se trouverait amenée à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant un coût annuel pour la société de moins de 10 millions d'euros (valeur 2005, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de juillet), Aéroports de Paris est admise à couvrir par de nouvelles redevances, ne faisant pas l'objet du présent contrat, les coûts prévisionnels de ces services, nets des autres recettes associées.

## **TITRE IV Concertation avec les usagers**

Afin d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, Aéroports de Paris s'engage à développer le partage d'informations et la concertation avec les usagers aéronautiques de ses plates-formes, notamment dans les instances de concertation existantes.

S'agissant des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, Aéroports de Paris s'engage à poursuivre et développer la concertation sur les dispositifs opérationnels et la qualité de service propres à chaque terminal, en particulier dans le cadre des comités locaux qualité.

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

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

En application de l'article R. 224-3 et du III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, Aéroports de Paris réunit notamment la commission préalablement à chaque nouvelle période tarifaire et fait parvenir au moins trois mois avant le début de celle-ci le dossier préparatoire aux membres de la commission.

La commission est destinataire des éléments suivants :

- en matière financière ;
  - le compte de résultat du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
  - le cas échéant, les prévisions financières rendues publiques par Aéroports de Paris concernant l'exercice suivant le dernier exercice connu ainsi que celui d'entrée en vigueur de la nouvelle période tarifaire ;
  - un point d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du présent contrat, comprenant une distinction par opération de plus de 20 millions d'euros ;
- en matière de trafic ;
  - les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu, en distinguant, avec une répartition par plates-formes, le nombre de passagers par faisceau domestique, Union européenne Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le nombre de passagers en correspondance, le tonnage de fret, le tonnage atterri et le nombre de mouvements ;
  - les hypothèses globales d'Aéroports de Paris jusqu'à l'échéance du présent contrat ;
- en matière de qualité de service ;
  - les résultats des mesures, agrégés par trimestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1 a et II.2.1 b, ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;
- en matière de tarifs des redevances pour service rendu ;
  - les éléments prévus par l'article R. 224-3 et le III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile ;
  - une analyse de l'adéquation des tarifs proposés avec les dispositions des III.2.3 et III.2.4.

En tant que de besoin, Aéroports de Paris complète les éléments ci-dessus par toute information utile aux travaux de la commission.

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

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

### **TITRE V**

#### **Modalités d'exécution du contrat**

##### **V.1. Information et contrôle**

###### *V.1.1. Informations à fournir par Aéroports de Paris*

En plus de ceux prévus par le III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, Aéroports de Paris fournit chaque année à la direction générale de l'aviation civile et à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, les éléments suivants :

- en matière financière ;
  - le compte de résultat du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
  - un point d'avancement du programme d'investissement en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat, en distinguant les opérations de plus de 20 millions d'euros ;
  - le montant de la base d'actifs régulés à échéance du dernier exercice connu ;
  - aux fins de vérifier le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants, au titre du dernier exercice connu postérieur à 2006 :
    - les éléments suivants relatifs au périmètre des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, issus de la comptabilité analytique mentionnée à l'article 59 du cahier des charges d'Aéroports de Paris : le compte de résultat, les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés et une estimation du besoin en fonds de roulement ;
    - ces mêmes éléments relatifs à chacune des catégories de redevances mentionnées à l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile ;

- en matière de trafic ;
  - les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu, en distinguant, par plate-forme, le nombre de passagers par faisceau domestique, Union européenne Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le nombre de passagers en correspondance, le tonnage de fret, le tonnage atterri et le nombre de mouvements ;
  - les hypothèses correspondantes d'Aéroports de Paris jusqu'à l'échéance du présent contrat, à l'exception le cas échéant de celles de tonnage de fret ;
- en matière de qualité de service ;
  - les résultats des mesures, agrégées sur l'année, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1 a et III.2.1 b.

Les informations communiquées à l'Etat en application du présent article autres que celles portées à la connaissance de la commission consultative économique ou celles rendues publiques par Aéroports de Paris sont couvertes par le secret des affaires au sens du code de commerce.

#### V.1.2. Comité de suivi

Il est institué, entre Aéroports de Paris, les services de la direction générale de l'aviation civile et ceux de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, un comité de suivi du présent contrat.

Ce comité, réuni sur une base au moins semestrielle ainsi que sur demande motivée de l'une des parties, examine en particulier l'évolution, sur la période couverte par le présent contrat, des programmes d'investissements ainsi que celles du trafic et de la qualité de service.

Il reçoit communication des orientations pluriannuelles d'Aéroports de Paris concernant l'évolution en structure des tarifs des redevances objet du présent contrat. Aéroports de Paris met à sa disposition les données informatisées permettant de vérifier le respect des formules d'évolution des grilles tarifaires.

Il examine les résultats, par terminal et par mois ou trimestre selon les cas, de chaque indicateur de qualité de service mentionné au II.3.2.

#### V.1.3 Auditabilité

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

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

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

En cas de non-homologation, en application du dernier alinéa du III de l'article R. 224-4 de code de l'aviation civile, des tarifs des redevances, Aéroports de Paris peut faire une nouvelle proposition en appliquant la procédure mentionnée à ce III. Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'approbation de nouveaux tarifs et, d'autre part, l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

La nouvelle proposition d'Aéroports de Paris peut prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat. Dans ce cas, les grilles tarifaires servant de référence pour le calcul des plafonds de tarifs de la période tarifaire suivante ne tiennent pas compte de la hausse supplémentaire des plafonds d'évolution induite par cette situation.

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

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

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

- au cas où l'évolution du trafic, mesuré par l'indicateur ET(n) défini au III.2.3.2, dépasserait deux années d'affilée la valeur ETMM(n) définie ci-dessous, ou resterait deux années d'affilée en-deçà de la valeur ETmm(n) ;

n	2007	2008	2009	2010
ETMM(n)	105,30 %	110,85 %	116,75 %	123,00 %
ETmm(n)	101,05 %	102,15 %	103,20 %	104,30 %

- au cas où, à l'issue des années civiles postérieures à 2006, les dépenses d'investissements autres que celles relatives

aux opérations foncières et immobilières de diversification, telles que définies à l'annexe I, cumulées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, n'atteindraient pas 75 % du montant mentionné à cette annexe.

b) A la demande d'une des parties estimant que la situation nouvelle traduit une modification substantielle des conditions économiques du contrat, celles-ci conviennent de rechercher un accord amiable sur le principe et sur la procédure de révision du présent contrat.

En cas d'accord amiable, les parties révisent le contrat dans un délai de deux mois, ce délai courant, s'il y a lieu, à compter de la date de l'avis de la commission consultative aéroportuaire prévu par l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile.

A défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la partie requérante, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la commission consultative aéroportuaire sous quinzaine sur le principe et sur la procédure de révision du contrat.

Si la commission consultative aéroportuaire est d'avis qu'il est nécessaire de réviser le contrat, la procédure de révision est menée conformément à cet avis et les parties révisent le contrat dans un délai de deux mois, ce délai courant, s'il y a lieu, à compter de la date de l'avis de la commission consultative aéroportuaire prévu par l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile.

#### V.2.2. *Circonstances exceptionnelles et imprévisibles*

A la demande d'une des parties estimant que des circonstances exceptionnelles et imprévisibles se traduisant par un bouleversement de l'économie du contrat nécessitent de réviser celui-ci ou d'y mettre fin, celles-ci conviennent de rechercher un accord amiable sur la nécessité d'une révision ou d'une fin anticipée du contrat. En cas d'accord amiable sur une révision, les parties en déterminent également la procédure de préparation.

A défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la partie requérante, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la commission consultative aéroportuaire sous quinzaine sur le principe et la procédure de révision ou de fin anticipée du contrat. Si la commission consultative aéroportuaire est d'avis qu'il est nécessaire de réviser le contrat ou qu'il convient d'y mettre fin, les ministres chargés de l'aviation civile et de l'économie prescrivent une révision du contrat ou y mettent fin de manière anticipée selon les modalités préconisées par ladite commission.

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

## TITRE VI

### Dispositions diverses

#### VI.1. Sanctions

Dans le cas de l'application par Aéroports de Paris de tarifs de redevances non homologués en vertu de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, la société est passible, dans les conditions prévues par l'article R. 224-4-3 de ce code c'est-à-dire notamment après avis de la commission consultative aéroportuaire, d'une sanction pécuniaire dont le montant est égal, dans les limites fixées à l'article L. 224-2 de ce code, à 120 % de la différence entre le chiffre d'affaires annuel résultant des tarifs pratiqués et celui résultant des tarifs homologués.

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

Les parties conviennent de l'intérêt de préparer un contrat de régulation tarifaire pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat. Aéroports de Paris s'engage à publier au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2010 le dossier de consultation relatif à ce deuxième contrat de régulation. Aéroports de Paris engage au plus tard au mois de novembre 2009 la concertation préalable au sein de la commission consultative économique, en vue de l'examen par celle-ci des perspectives d'investissement et d'évolution de la qualité de service sur la période couverte par le deuxième contrat.

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

#### VI.3. Transmission de notifications

Les notifications prévues au III.4 sont adressées aux adresses suivantes :

- direction générale de l'aviation civile/direction de la régulation économique, 50, rue Henry-Farman, 75720 Paris Cedex 15 ;
- direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes/bureau F 2, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75703 Paris Cedex 13.

#### VI.4. Publicité

En application de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, le présent contrat est rendu public ; à cet effet, la direction générale de l'aviation civile se charge de sa publication au *Bulletin officiel* du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Fait à Paris, le 6 février 2006.

*Le président-directeur  
général  
d'Aéroports de Paris,  
P. Graff*

*Le ministre de l'économie,  
des finances et de  
l'industrie,  
Thierry Breton*

*Le Ministre des transports, de  
l'équipement,  
du tourisme et de la mer,  
Dominique Perben*

**ANNEXE I  
PROGRAMME D'INVESTISSEMENT  
SUR LA PÉRIODE DU CONTRAT**

<b>PÉRIMÈTRE RÉGULÉ M ( 2006)</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2006/ 2010</b>
Capacité	377,2	311,1	148,5	149,4	181,1	1 167,3
Restructuration	53,9	54,8	41,5	36,0	21,3	207,5
Investissements courants	153,3	143,2	145,3	131,6	113,8	687,2
Développement immobilier	27,9	33,8	33,5	34,4	34,3	164,0
FEST	62,7	53,9	45,8	44,1	45,3	251,7
<b>Total</b>	<b>675,0</b>	<b>596,8</b>	<b>414,6</b>	<b>395,6</b>	<b>395,8</b>	<b>2 477,8</b>
Total hors diversification immobilière	663,8	583,3	401,2	381,8	382,1	2 412,2

<b>PÉRIMÈTRE RÉGULÉ M ( 2006)</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2006/ 2010</b>
Charles-de-Gaulle	462,6	418,6	251,6	244,9	253,5	1 631,2
Orly	70,6	43,4	40,6	31,7	23,7	210,0
Le Bourget	8,7	8,6	8,0	8,0	8,0	41,2
Non réparti (immobilier, autres, FEST)	133,1	126,2	114,5	111,0	110,7	595,4
<b>Total</b>	<b>675,0</b>	<b>596,8</b>	<b>414,6</b>	<b>395,6</b>	<b>395,8</b>	<b>2 477,8</b>

Pour l'application du présent contrat, il est fait distinction, au sein des activités foncières et immobilières d'Aéroports de Paris, entre :

- d'une part, celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour l'exercice de toute activité en aérogare, celui des activités de location d'automobiles, d'assistance en escale, de stockage et de distribution de carburants d'aviation, de maintenance d'aéronefs, ainsi que pour l'exercice des activités liées au fret aérien et de celles d'aviation générale et d'affaires ;
- et d'autre part, les autres activités foncières et immobilières, dites de diversification.

Le montant des investissements prévus sur la période du contrat, hors opérations de capacité, de restructuration et de diversifications foncières et immobilières, est le suivant :

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>TOTAL 2006-2008</b>	<b>TOTAL 2006-2010</b>
Dépenses (MEuro 2006)	232,7	217,4	211,2	196,4	179,7	661,3	1 037,4

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2006 et celles en

euros courants est apprécié en utilisant l'indice des prix à la consommation hors tabac du mois de juillet (IPC 4018 E).

ANNEXE II  
DÉFINITIONS ET MODALITÉS DE MESURE DES INDICATEURS  
DE QUALITÉ DE SERVICE

**Indicateur de disponibilité des postes  
de stationnement des avions (DPS)**

*(indicateur n° 1)*

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

Les postes de stationnement avions, au contact et au large, utilisables pour un traitement commercial, hors aires privatives ;

Les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

**2. Définition**

$$\text{DPS} = \frac{\text{Temps effectif d'ouverture des postes de stationnement}}{\text{Temps théorique d'ouverture des postes de stationnement}}$$

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs et des temps théoriques annuels de l'ensemble des postes de stationnement mentionnés au 1. La valeur de DPS utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - 2 » au 30 juin de l'année « n - 1 ».

**3. Temps théorique d'ouverture**

Le temps théorique d'ouverture des postes de stationnement correspond aux périodes nominales de fonctionnement, qui sont de 24 heures par jour pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et de 18 heures (6 heures à 24 heures) pour l'aéroport de Paris-Orly.

**4. Temps effectif d'ouverture**

Le temps effectif d'ouverture d'un poste de stationnement est égal au temps théorique d'ouverture, minoré des temps de fermeture liés à tout événement de nature technique ainsi qu'à la maintenance corrective et préventive ; seules les indisponibilités imputables à Aéroports de Paris ou à ses sous-traitants sont prises en compte, notamment celles dues à :

- des défauts d'intégrité de la surface du poste ;
- des défauts ou insuffisances d'éclairage ;
- l'absence ou l'illisibilité du marquage au sol ;
- le caractère inopérant du système d'avitaillement par oléo-réseau ;
- la défaillance des équipements nécessaires à la sécurité sur l'aire de stationnement.

Sont exclues des temps de fermeture :

- les indisponibilités liées à la sécurité, à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;

- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants ;
- les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- les indisponibilités liées à des facteurs externes, notamment :

- la présence de contaminants (carburants, produits hivernaux, neige, glace...) pour une cause non imputable à Aéroports de Paris ou son sous-traitant ;

- la mauvaise exploitation par un tiers, la malveillance, le vandalisme ;

dans ces cas, un constat contradictoire entre Aéroports de Paris et l'opérateur concerné devra nécessairement être établi ;

- les indisponibilités liées à l'inopérabilité des passerelles télescopiques (la disponibilité des passerelles faisant l'objet d'un indicateur spécifique) ;

- les indisponibilités exigées par des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès au poste de stationnement, sous réserve que ces travaux aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai.

Les temps de fermeture sont calculés, pour chaque poste de stationnement, par la durée entre l'heure de fermeture signalée du poste de stationnement et l'heure de sa remise en exploitation.

**5. Processus de collecte et d'agrégation des données**

La saisie initiale des données est effectuée par les contrôleurs de sécurité sur les aires (CSA) : les données collectées sont traitées par le PC d'Aéroports de Paris (PCO à Paris - Charles-de-Gaulle, PCR à Paris-Orly), saisies dans l'outil SAIGA puis intégrées dans le tableau de bord général de l'entreprise.

Les temps de fermeture sont mesurés en minutes.  
La disponibilité des postes de stationnement est établie en pourcentage.

## 6. Fréquence de mesure

La compilation des constats quotidiens est effectuée à fréquence mensuelle et par aérogare.

## 7. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

### Indicateur de disponibilité des passerelles télescopiques (DPT) (indicateur n° 2)

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

Les passerelles télescopiques ;  
les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

#### 2. Définition

$$\text{DPT} = \frac{\text{Temps effectif de fonctionnement des passerelles}}{\text{Temps théorique de fonctionnement des passerelles}}$$

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs et des temps théoriques annuels de l'ensemble des passerelles mentionnées au 1. La valeur de DPT utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - 2 » au 30 juin de l'année « n ».

#### 3. Temps théorique de fonctionnement

Le temps théorique de fonctionnement des passerelles correspond aux périodes nominales de fonctionnement, qui sont de 24 heures par jour pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et de 18 heures (6 heures - 24 heures) pour l'aéroport de Paris-Orly.

#### 4. Temps effectif de fonctionnement

Le temps effectif de fonctionnement d'une passerelle est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt liés à tout événement de nature technique ainsi qu'à la maintenance corrective ; seules les indisponibilités de cause primaire imputables à Aéroports de Paris ou à ses sous-traitants sont prises en compte, notamment celles qui sont dues aux événements suivants :

- court-circuit/amorçage ;
- désaccouplement ;
- desserrage ;
- problème d'étanchéité ;
- fissure ;
- frottement ;
- fuite ;
- glissance ;
- défaut de graissage/lubrification ;
- rupture ;
- tension anormale ;
- usure mécanique ;
- vieillissement/vétusté.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités liées à la sécurité, à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient pas la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;
- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à Aéroports de Paris ou à ses sous-traitants ;
- les indisponibilités dues à des défaillances de causes secondaires (extrinsèques aux équipements) telles que :
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : conditions climatiques anormales, pollution...)
  - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : bagages bloqués, mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme...)
  - les défaillances secondaires de nature technique, c'est-à-dire liées à la défaillance d'une autre installation (ex. : perte de l'alimentation électrique, fermeture du poste de stationnement) ;

- les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- les indisponibilités pour opérations de maintenance préventive, à condition qu'elles aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai ;
- les indisponibilités exigées par des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès à la passerelle, sous réserve que ces travaux aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai.

Les temps d'arrêt sont calculés, pour chaque passerelle, par la durée entre l'heure d'arrêt signalée de l'équipement et l'heure de sa remise en exploitation.

## 5. Processus de collecte et d'agrégation des données

La collecte des données est effectuée par le technicien méthodes de l'atelier Passerelles ; celui-ci transmet les informations, chaque mois, au responsable de l'indicateur qualité de service de son unité.

Les nouveaux équipements sont pris en compte dès le mois suivant leur réception technique.

Les temps d'arrêt sont suivis en minutes.

La disponibilité des passerelles est établie en pourcentage.

## 6. Fréquence de mesure

La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement et par aérogare.

## 7. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

### Indicateur de disponibilité des équipements électromécaniques (DEE)

(indicateur n° 3)

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

Les différents types d'équipements électromécaniques sont les suivants :

- les ascenseurs à la disposition du public, y compris les plates-formes pour personnes à mobilité réduite ;
- les monte-charges constituant un élément du parcours du passager ou de son bagage ;
- les tapis et trottoirs roulants ;
- les escaliers mécaniques.

Les équipements concernés sont ceux des aéroports destinés aux passagers ;

Pour des raisons d'homogénéité de traitement, les équipements de la gare SNCF de Roissy-CDG, les ascenseurs du module d'échanges et les ascenseurs et escaliers mécaniques des gares d'Orlyval à d'Orly-Sud ne sont pas pris en compte dans le périmètre ;

Les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

#### 2. Définition

$$DEE = \frac{\text{Temps effectif de fonctionnement des équipements}}{\text{Temps théorique de fonctionnement des équipements}}$$

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs et des temps théoriques annuels de l'ensemble des équipements mentionnés au 1. La valeur de DEE utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - 2 » au 30 juin de l'année « n - 1 ».

#### 3. Temps théorique de fonctionnement

Le temps théorique de fonctionnement des équipements correspond aux périodes nominales de fonctionnement, qui sont de 24 heures par jour pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et de 18 heures (6 heures - 24 heures) pour l'aéroport de Paris-Orly.

#### 4. Temps effectif de fonctionnement

Le temps effectif de fonctionnement d'un équipement est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt liés à tout événement de nature technique ainsi qu'à la maintenance corrective ; seuls les indisponibilités de cause primaire imputables à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants sont prises en compte, notamment celles dues aux événements suivants :

- court-circuit/amorçage ;
- désaccouplement ;
- desserrage ;

- problème d'étanchéité ;
- fissure ;
- frottement ;
- fuite ;
- glissance ;
- défaut de graissage/lubrification ;
- rupture ;
- tension anormale ;
- usure mécanique ;
- vieillissement / vétusté.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités liées à la sécurité, à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;
- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants ;
- les indisponibilités dues à des défaillances de causes secondaires (extrinsèques aux équipements) telles que :
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : conditions climatiques anormales, pollution,...) ;
  - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : bagages bloqués, mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme,...) ;
  - les défaillances secondaires de nature technique, c'est-à-dire liées à la défaillance d'une autre installation (ex. : perte de l'alimentation électrique) ;
  - les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
  - les indisponibilités exigées par des travaux de réhabilitation, d'amélioration ou de mise aux normes au regard d'une réglementation nouvelle, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, sous réserve que ces travaux aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai.

Les temps d'arrêt sont calculés, pour chaque équipement, par la durée entre l'heure d'arrêt signalée de l'équipement et l'heure de sa remise en exploitation.

## **5. Processus de collecte et d'agrégation des données**

Les informations sont collectées dans l'outil GMAO par les techniciens méthodes des ateliers concernés, à partir des comptes-rendus des intervenants (internes et externes) et des recoupements effectués à partir des feuilles de quart informatisées et de l'outil

Les temps d'arrêt sont suivis en minutes.

La disponibilité des équipements est établie en pourcentage.

## **6. Fréquence de mesure**

La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement et par aérogare.

## **7. Archivage des données**

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

### **Indicateur de disponibilité des tapis de livraison de bagages (DTB)**

*(indicateur n° 4)*

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

Les tapis de livraison bagages concernés sont ceux qui sont mis à disposition pour les passagers à l'arrivée. Les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

#### **2. Définition**

$$DTB = \frac{\text{Temps effectif de fonctionnement des tapis bagages}}{\text{Temps théorique de fonctionnement des tapis bagages}}$$

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs et des temps théoriques annuels de l'ensemble des tapis bagages mentionnés au 1. La valeur de DTB utile pour la période tarifaire  $n$  est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année  $n - 2$  au 30 juin de l'année  $n - 1$ .

#### **3. Temps théorique de fonctionnement**

Le temps théorique de fonctionnement des tapis bagages correspond aux périodes nominales de fonctionnement, qui sont de 24 heures par jour pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et de 18 heures (6 heures - 24 heures) pour l'aéroport de Paris-Orly.

#### 4. Temps effectif de fonctionnement

Le temps effectif de fonctionnement d'un tapis bagages est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt liés à tout événement de nature technique ainsi qu'à la maintenance corrective ; seuls les indisponibilités de cause primaire imputables à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants sont prises en compte, notamment celles dues aux événements suivants :

- court-circuit/amorçage ;
- désaccouplement ;
- desserrage ;
- problème d'étanchéité ;
- fissure ;
- frottement ;
- fuite ;
- glissance ;
- défaut de graissage-lubrification ;
- rupture ;
- tension anormale ;
- usure mécanique ;
- vieillissement/vétusté.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités liées à la sécurité, à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;
- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants ;
- les indisponibilités dues à des défaillances de causes secondaires (extrinsèques aux équipements) telles que :
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : conditions climatiques anormales, pollution, ...) ;
  - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : bagages bloqués, mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme,...) ;
  - les défaillances secondaires de nature technique, c'est-à-dire liées à la défaillance d'une autre installation (ex. : perte de l'alimentation électrique) ;
- les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- les indisponibilités pour opérations de maintenance préventive, à condition qu'elles aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai ;
- les indisponibilités exigées par des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès au tapis, sous réserve que ces travaux aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai.

Les temps d'arrêt sont calculés, pour chaque tapis, par la durée entre l'heure d'arrêt signalée du tapis et l'heure de sa remise en exploitation.

#### 5. Processus de collecte et d'agrégation des données

Les temps d'arrêt sont suivis en minutes.

La disponibilité des tapis bagages est établie en pourcentage.

#### 6. Fréquence de mesure

La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement et par aérogare.

#### 7. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

### Indicateur de disponibilité des systèmes d'information (DSI)

(indicateur n° 5)

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

Les différents types de systèmes d'information du public pris en compte sont les suivants :

- les téléviseurs de téléaffichage ;
- les écrans de téléaffichage,

- les panneaux d'affichage électroniques de téléaffichage ;
- Les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

## 2. Définition

$$DSI = \frac{\text{Temps effectif de fonctionnement des équipements}}{\text{Temps théorique de fonctionnement des équipements}}$$

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs et des temps théoriques annuels de l'ensemble des équipements mentionnés au 1. La valeur de DSI utile pour la période tarifaire  $n$  est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année  $n - 2$  au 30 juin de l'année  $n - 1$ .

## 3. Temps théorique de fonctionnement

Le temps théorique de fonctionnement des équipements correspond aux périodes nominales de fonctionnement, qui sont de 24 heures par jour pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle et de 18 heures (6 heures - 24 heures) pour l'aéroport de Paris-Orly.

## 4. Temps effectif de fonctionnement

Le temps effectif de fonctionnement d'un équipement est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt liés à tout événement de nature technique ainsi qu'à la maintenance corrective ; seuls les indisponibilités de cause primaire imputables à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants sont prises en compte.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à Aéroports de Paris ou à ses sous-traitants ;
- les indisponibilités dues à des défaillances de causes secondaires (extrinsèques aux équipements) telles que :
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : conditions climatiques anormales, pollution,...) ;
  - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : bagages bloqués, mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme,...) ;
  - les défaillances secondaires de nature technique, c'est-à-dire liées à la défaillance d'une autre installation (ex. : perte de l'alimentation électrique) ;
- les indisponibilités pour opérations de maintenance préventive, à condition qu'elles aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai ;
- les indisponibilités liées à des opérations de re-programmation des équipements (ex : application de correctifs de sécurité) ;
- les indisponibilités exigées par des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, sous réserve que ces travaux aient fait l'objet d'une programmation au moins trois mois à l'avance, et que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai.

Les temps d'arrêt sont calculés, pour chaque équipement, par la durée entre l'heure d'arrêt signalée de l'équipement et l'heure de sa remise en exploitation.

## 5. Processus de collecte et d'agrégation des données

Les informations concernant la disponibilité des systèmes de téléaffichage sont obtenues par extraction du système de maintenance en ligne du centre informatique d'Aéroports de Paris ; celles concernant les platines locales de sonorisation font l'objet d'une collecte via les PCI des aéroports concernés, ainsi que via les comptes rendus d'incidents des équipes de maintenance des systèmes informatiques locaux.

Les temps d'arrêt sont suivis en minutes.

La disponibilité des équipements est établie en pourcentage.

## 6. Fréquence de mesure

La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement et par aéroport.

## 7. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

### Indicateur de satisfaction des passagers sur la propreté des aéroports (SPR)

(indicateur n° 6)

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

Les espaces des aéroports destinés aux passagers et au public ;

Les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

## 2. Modalités de mesure pour le calcul de l'indicateur

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en 10 langues.

Les passagers sont interrogés en salle d'embarquement. Les questionnaires sont directement remplis par les passagers.

L'échantillon porte sur au moins 7 500 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers au départ en fonction de la répartition par aéroport, par destination, par tranche horaire et par jour.

La question posée est la suivante :

« Lors de votre circulation dans l'aéroport aujourd'hui, qu'avez-vous pensé de la propreté ? ».

Les réponses possibles sont les suivantes :

« Très satisfait - satisfait - peu satisfait - pas du tout satisfait - sans opinion ».

Les enquêtes sont réalisées par un institut de sondage mandaté par Aéroports de Paris.

## 3. Définition de l'indicateur

$$SPR = \frac{\sum_{n=1}^4 \sum_{t \in T} SPRt(n') * PAXt(n')}{\sum_{n=1}^4 \sum_{t \in T} PAXt(n')}$$

où :

T est l'ensemble des aéroports ;

n' représente les trimestres concernés ;

PAXt(n') représente les passagers traités sur le terminal t durant le trimestre n' ;

SPRt(n') est le taux de satisfaction des passagers sur la propreté des aéroports pour le terminal t au trimestre n' :

$$SPRt(n') = \frac{\text{Nombre de passagers du terminal t ayant répondu « satisfait » ou « très satisfait » à la question posée lors du trimestre n'}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question posée lors du trimestre n' au terminal t}}$$

L'indicateur SPR est mesuré en pourcentage.

La valeur de SPR utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - 2 » au 30 juin de l'année « n ».

## 4. Fréquence de mesure

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation trimestrielle et par aéroport.

## 5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

### Indicateur de satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols (SIV)

(indicateur n° 7)

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

Ecrans, téléviseurs et tableaux d'affichage en aéroport.

Les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

#### 2. Modalités de mesure pour le calcul de l'indicateur

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en 10 langues.

Les passagers sont interrogés en salle d'embarquement. Les questionnaires sont directement remplis par les passagers.

L'échantillon porte sur au moins 7 500 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers au départ en fonction de la répartition par aéroport, par destination, par tranche horaire et par jour.

Les questions posées sont les suivantes :

Q1 « Lors de votre circulation dans l'aéroport, aujourd'hui, qu'avez-vous pensé de la facilité de s'orienter ? »

Q2 « Que pensez-vous de la facilité à trouver les supports d'information ? »

Q3 « Concernant les informations sur les vols données par les téléviseurs et tableaux d'affichage, quelle est votre appréciation générale ? »

Les réponses possibles sont les suivantes :

« très satisfait - satisfait - peu satisfait - pas du tout satisfait - sans opinion ».

Les enquêtes sont réalisées par un institut de sondage mandaté par Aéroports de Paris.

### 3. Définition de l'indicateur

**SIV =**

$$\frac{\sum_{n'=1}^4 \sum_{t \in T} SIVt(n') * PAXt(n')}{\sum_{n'=1}^4 \sum_{t \in T} PAXt(n')}$$

Où : T est l'ensemble des aéroports ;

n' représente les trimestres concernés ;

PAXt(n') représente les passagers traités sur le terminal t durant le trimestre n' ;

SIVt(n') est le taux de satisfaction des passagers sur l'information sur les vols pour le terminal t au trimestre n', soit la moyenne arithmétique des trois taux de satisfaction suivants :

$$SIV1t(n') = \frac{\text{Nombre de passagers du terminal t ayant répondu « satisfait » ou « très satisfait » à la question Q1 lors du trimestre n'}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question Q1 lors du trimestre n' au terminal t}}$$

$$SIV2t(n') = \frac{\text{Nombre de passagers du terminal t ayant répondu « satisfait » ou « très satisfait » à la question Q2 lors du trimestre n'}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question Q2 lors du trimestre n' au terminal t}}$$

$$SIV3t(n') = \frac{\text{Nombre de passagers du terminal t ayant répondu « satisfait » ou « très satisfait » à la question Q3 lors du trimestre n'}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question Q3 lors du trimestre n' au terminal t}}$$

L'indicateur SIV est mesuré en pourcentage.

La valeur de SIV utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - 2 » au 30 juin de l'année « n - 1 ».

### 4. Fréquence de mesure

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation trimestrielle et par aéroport.

### 5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

## Indicateur de satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages (SCB)

(indicateur n° 8)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble du parc de chariots à bagages.

Les plates-formes concernées sont celles de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

### 2. Modalités de mesure pour le calcul de l'indicateur

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en 10 langues.

Les passagers sont interrogés en salle d'embarquement. Les questionnaires sont directement remplis par les passagers.

L'échantillon porte sur au moins 7 500 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers au départ en fonction de la répartition par aéroport, par destination, par tranche horaire et par jour.

La question posée est la suivante :  
« Avez-vous utilisé un chariot à bagages aujourd'hui ? Si oui, plus particulièrement que pensez-vous de la disponibilité des chariots ? ».

Les réponses possibles sont les suivantes :

« très satisfait - satisfait - peu satisfait - pas du tout satisfait - sans opinion ».

Les enquêtes sont réalisées par un institut de sondage mandaté par Aéroports de Paris.

### 3. Définition de l'indicateur

$$SCB = \frac{\sum_{n'=1}^4 \sum_{t \in T} SCBt(n') * PAXt(n')}{\sum_{n'=1}^4 \sum_{t \in T} PAXt(n')}$$

où :

T est l'ensemble des aéroports ;

n' représente les trimestres concernés ;

PAXt(n') représente les passagers traités sur le terminal t durant le trimestre n' ;

SCBt(n') est le taux de satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots bagages pour le terminal t au trimestre n' :

$$SCBt(n') = \frac{\text{Nombre de passagers du terminal t ayant répondu « satisfait » ou « très satisfait » à la question posée lors du trimestre n'}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question posée lors du trimestre n' au terminal t}}$$

L'indicateur SCB est mesuré en pourcentage.

La valeur de SCB utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - 2 » au 30 juin de l'année « n - 1 ».

### 4. Fréquence de mesure

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation trimestrielle et par aéroport.

### 5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

## Indicateur de délai de réponse aux réclamations (DRR)

(indicateur n° 9)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

Tous les courriers (écrits ou électroniques) de réclamations émanant du « grand public » et adressés à Aéroports de Paris, dont le motif concerne le parcours des passagers et du public, quel que soit l'acteur concerné ;

Les plates-formes concernées sont celles de Paris-CDG et de Paris-Orly.

### 2. Modalités de mesure pour le calcul de l'indicateur

Il est mesuré, pour chaque courrier, un délai de réponse qui est l'écart entre :

- la date d'enregistrement dans la base « Conso + » (champ rempli automatiquement par l'outil) ;
- la date de validation informatique de la signature du premier courrier de réponse, hors réponse d'attente, dans « Conso + ».

### 3. Définition de l'indicateur

$$DRR = \frac{\text{Nombre de personnes ayant reçu une réponse d'Aéroports de Paris dans un délai maximum de 28 jours}}{\text{Total des courriers reçus par Aéroports de Paris}}$$

L'indicateur DRR est mesuré en pourcentage.

La valeur de DRR utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - 2 » (courriers reçus au plus tôt à cette date) au 30 juin de l'année « n - 1 » (courriers reçus au plus tard à cette date).

### 4. Fréquence de mesure

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation mensuelle.

5. Archivage des données

Aéroports de Paris procède à un archivage des données pendant une période de trois ans à compter de leur collecte.

### Indicateur de réalisation du nombre de postes au contact (RPC)

(indicateur n° 10)

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

Les postes de stationnement au contact qu'il est prévu de mettre en service sur le périmètre des terminaux CDG1, CDG 2E et S3 de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

#### 2. Modalités de mesure pour le calcul de l'indicateur

Pour le calcul de l'indicateur, un poste au contact est réputé mis en service au titre d'un trimestre donné s'il est ouvert avant la fin dudit trimestre.

Est considéré comme poste au contact un poste de stationnement desservi par une passerelle télescopique.

#### 3. Définition de l'indicateur

L'indicateur est égal au nombre de postes-trimestres mesuré sur une année civile :

$$RPC(n) = \sum_{t \in T} \sum_{t' \in n} M(t, t')$$

Où :

t est l'ensemble des terminaux CDG1, CDG 2E et S3 ;

m(t, t') est le nombre de postes de stationnement au contact du terminal t mis en service au titre du trimestre t' de l'année n.

Pour le calcul de l'indicateur RPC, il sera pris en compte le nombre suivant de postes de stationnement au contact :

	<b>NOMBRE DE POSTE DE STATIONNEMENT au contact pris en compte</b>
Mise en service de la face Est du S3	8
Mise en service de la face Ouest du S3	11
Mise en service de la face Sud de CDG 2E	10
Fin de réhabilitation du corps central de CDG1	4
Mise en service des darses Nord de CDG 2E	6

La mise en service de la face Nord de CDG 2E (darses dites « Est » et « Ouest ») est prévue au premier trimestre 2009.

La neutralisation de postes de stationnement au contact consécutive à un engagement par Aéroports de Paris de la rénovation des satellites de CDG1 n'affecte pas le calcul de l'indicateur.

### ANNEXE III GRILLES DES REDEVANCES À LA DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT **Tarifs de la redevance d'atterrissage**

La redevance d'atterrissage correspond à l'usage, par les aéronefs de plus de 6 tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol.

Cette redevance est perçue pour tout atterrissage d'un aéronef sur les plates-formes de Paris - Orly et de Paris - Charles-de-Gaulle.

En application de l'arrêté du 24 janvier 1956, le tarif est fonction des éléments suivants :

- la masse maximum au décollage (MMD) de l'aéronef ;
- le groupe acoustique de l'aéronef.

Par exception, certains types de vol (entraînement, essai, retour forcé, etc.) bénéficient de conditions tarifaires particulières dans le cadre de l'arrêté susmentionné.

Les tarifs ci-dessous sont donnés hors application du coefficient de modulation acoustique et hors TVA. « t » représente

la MMD de l'aéronef considéré.

**2005 : tarifs appliqués à partir du 1<sup>er</sup> février 2005**

<b>TRANCHES DE MMD (en tonnes)</b>	<b>TARIFS PAR ATERRISSAGE (en euros HTVA)</b>
De 6 à 25 tonnes	156,32
De 26 à 50 tonnes	156,32 + 2,72* (t-25)
A partir de 51 tonnes	224,44 + 8,59* (t-50)

L'abattement pour les vols cargo et postaux commerciaux est de 20 %.

Groupes acoustiques et coefficients correspondants :

La redevance d'atterrissage est modulée en fonction du groupe acoustique dans lequel est classé l'aéronef effectuant le mouvement. A chaque groupe acoustique est associé un coefficient multiplicateur du tarif de la redevance.

<b>PARIS - CHARLES-DE-GAULLE</b>	<b>JOUR 6 h 01 - 23 h 29</b>	<b>NUIT 23 h 30 - 6 heures</b>
Groupe 1	1,30	2,9
Groupe 2	1,20	2,7
Groupe 3	1,15	2,5
Groupe 4	1,00	1,00
Groupe 5	0,85	0,9

<b>PARIS - ORLY</b>	<b>JOUR 6 h 01 - 23 h 29</b>	<b>NUIT 23 h 30 - 6 heures</b>
Groupe 1	1,45	2,9
Groupe 2	1,35	2,7
Groupe 3	1,25	2,5
Groupe 4	1,00	1,00
Groupe 5	0,85	0,9

**Tarifs de la redevance passager**

La redevance correspond à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués.

L'arrêté du 28 février 1981 précise que la redevance passager est due pour tous les vols au départ sauf si l'aéronef effectue une escale technique ou un retour forcé après le décollage en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables, et pour tous les occupants de l'appareil sauf les membres de l'équipage responsables du vol (à l'exclusion de tout personnel d'accompagnement, de contrôle ou de relève), les passagers en transit direct (en continuation sur le même aéronef) et les enfants de moins de deux ans.

<b>TARIF PAR PASSAGER LOCAL au départ (en euros HTVA)</b>	<b>PASSAGERS à destination de la métropole</b>	<b>PASSAGERS à destination de l'UE (Schengen)</b>	<b>PASSAGERS à destination de l'UE (hors Schengen)</b>	<b>PASSAGERS à destination des DOM-TOM</b>	<b>PASSAGERS à destination d'un aéroport international hors UE)</b>
2005	4,19	6,29	9,09	9,09	12,10

<b>TARIF PAR PASSAGER en correspondance au départ (en euros HTVA)</b>	<b>PASSAGERS à destination de la métropole</b>	<b>PASSAGERS à destination de l'UE (Schengen)</b>	<b>PASSAGERS à destination de l'UE (hors Schengen)</b>	<b>PASSAGERS à destination des DOM-TOM</b>	<b>PASSAGERS à destination d'un aéroport international hors UE)</b>
2005 (abattement de 25 %)	3,64	4,72	6,82	6,82	9,08

### **Définition : passager en correspondance**

Pour aéroports de Paris, au sens facturation, un passager en correspondance est un passager pour qui, quelle que soit la ou les compagnies qu'il emprunte, 12 heures au maximum séparent les temps d'arrivée et de départ théoriques de Paris - Charles-de-Gaulle ou de Paris - Orly et qui n'effectue pas un aller-retour dans ce délai.

### **Tarifs de la redevance carburant**

Aéroports de Paris perçoit une redevance calculée sur la base des quantités de carburant distribuées aux aéronefs par les compagnies pétrolières. L'assiette de la redevance est l'hectolitre distribué.

Depuis le 1<sup>er</sup> février 2005, le tarif de cette redevance est de 0,41 Euro par hectolitre distribué.

### **Tarifs de la redevance stationnement**

La redevance de stationnement correspond à l'usage, par les aéronefs de plus de 6 tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement.

En application de l'arrêté du 22 juillet 1959, le tarif est fonction des éléments suivants :

- la masse maximum au décollage (MMD) de l'aéronef ;
- le type de poste de stationnement utilisé (aire de trafic ou aire de garage) ;
- la durée d'occupation par l'aéronef du ou des postes utilisés.

Le montant de la redevance facturé résulte d'un ensemble de paramètres qui comprend notamment un délai de franchise (voir remarque page suivante).

### **2005 : tarifs appliqués à partir du 1<sup>er</sup> février 2005**

<b>EN EUROS hors TVA</b>	<b>TYPES D'AIRES DE STATIONNEMENT</b>		
	<b>Aire de trafic</b>		
	<b>Contact</b>	<b>Large</b>	<b>Aire de garage (éloigné)</b>
Part fixe	2,25 euros par tonne		
Part variable	0,03 euros par tonne/10 minutes	0,18 euros par tonne/heure	0,12 euros par tonne/heure

#### *Remarque :*

- un délai de franchise d'une heure est accordé sur la part variable du tarif pour les avions utilisant de jour, à leur arrivée, une aire de trafic au large (entre 7 heures et 23 heures, heure locale).
- la part variable de l'aire trafic est déclassée de nuit (entre 23 heures et 7 heures, heure locale) en aire de garage.
- depuis le 1<sup>er</sup> avril 2004, la part variable relative à la durée de stationnement sur une aire au contact est calculée par tranche de 10 minutes (et non plus par tranche horaire). Toute tranche de 10 minutes commencée est due.

### **Tarifs de la redevance balisage**

Les conditions d'établissement et de perception de la redevance d'usage des dispositifs d'éclairage (balisage lumineux) sont réglementées par un arrêté en date du 24 janvier 1956.

L'article 10 de cet arrêté précise que la redevance est due pour tout aéronef qui effectue un décollage ou un atterrissage sur un aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé de nuit ou par mauvaise visibilité. De jour, le balisage est allumé sur les plates-formes lorsque la visibilité horizontale est inférieure ou égale à 4 000 mètres.

Sont exemptés de la redevance de balisage les vols d'essai et les retours forcés.

Le tarif est fonction de l'heure d'atterrissage ou de décollage (fournie par le contrôle aérien).

### Tarifs par aéronef (en euros HTVA)

<b>STATUT DU VOL</b>	<b>2005</b>
Vol national ou international	37,55

### Redevance pour la fourniture de courant électrique 400 Hz

L'assiette de la tarification est le mouvement. Le tarif est fonction de la masse maximale au décollage des avions (MMD inférieure ou supérieure à 140 tonnes) et du statut du vol (Union européenne ou hors Union européenne). Le tarif est uniforme sur toutes les aéroports.

<b>TARIFS (en euros HTVA/mouvement)</b>	<b>UE MMD moins 140 tonnes</b>	<b>UE MMD plus 140 tonnes</b>	<b>HORS UE MMD moins 140 tonnes</b>	<b>HORS UE MMD plus 140 tonnes</b>
2005	10,53	21,09	15,8	31,62

### Redevance pour le service hivernal de dégivrage

Le dégivrage est une prestation fournie par Aéroports de Paris aux compagnies aériennes opérant à partir de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle pendant la période du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mai. Seuls les utilisateurs du service hivernal payent la redevance.

En fonction de leur utilisation passée du service, les compagnies sont affiliées soit au régime général (tarif en deux parties : abonnement et tarif unitaire par opération de dégivrage), soit au régime particulier de tarification (tarif unitaire par opération de dégivrage). Le montant du tarif unitaire des deux régimes varie avec la taille de l'avion par le biais du nombre d'unités de dégivrage correspondant à l'opération. Le nombre d'unités de dégivrage est déterminé par la classe UD à laquelle appartient l'avion objet de la prestation dégivrage.

#### Régime général

Le régime général est réservé aux compagnies aériennes ayant d'une part une activité programmée sur Paris - Charles-de-Gaulle pendant la saison hivernale et ayant d'autre part utilisé le service de dégivrage au moins une fois durant les saisons hivernales précédentes.

Le tarif est en deux parties, composé d'un abonnement saisonnier et d'un tarif unitaire par opération de dégivrage.

Le montant de l'abonnement est déterminé de manière à couvrir les coûts fixes de l'activité. L'abonnement dû par l'utilisateur pour la saison hivernale à venir est calculé annuellement pour chaque usager proportionnellement à sa part moyenne dans l'activité générale de dégivrage pendant les trois dernières saisons hivernales, selon la formule :

$A = R * U$ , avec :

- R = part d'activité de l'utilisateur correspondant au ratio entre le nombre total d'unités de dégivrage (UD) effectué par celui-ci sur les trois saisons hivernales précédentes et le nombre total d'unités de dégivrage effectué par l'ensemble des usagers assujetti au régime général sur la même période ;
- U = montant de la part fixe correspondant à un point d'activité de dégivrage (coût d'un point d'activité de dégivrage).

<b>SAISON</b>	<b>U (en euros HTVA/Saison)</b>
Hiver 2005	35211

La part variable due par l'utilisateur pour chaque opération de dégivrage, est calculée pour couvrir les coûts variables, et dépend de la classe UD à laquelle appartient l'avion, donc de la taille de l'avion.

#### Part variable pendant l'hiver 2005

<b>PART VARIABLE régime général par classe UD (en euros HTVA/ opération de dégivrage)</b>	<b>HIVER 2005</b>

Classe 1	1 341
Classe 2	2 683
Classe 3	4 024
Classe 4	5 365

### Régime particulier

Le régime particulier est applicable aux compagnies ne pouvant pas s'inscrire dans le cadre du régime général. Le montant du tarif dû par l'utilisateur pour chaque opération de dégivrage est calculé pour couvrir l'intégralité des coûts, fixes et variables, et dépend de la classe UD à laquelle appartient l'avion.

### Tarif du régime particulier pendant l'hiver 2005

<b>PART VARIABLE régime particulier par classe UD (en euros HTVA/opération de dégivrage)</b>	<b>HIVER 2005</b>
Classe 1	2 895
Classe 2	5 790
Classe 3	8 684
Classe 4	11 579

A Paris - Orly, l'activité est sous-traitée directement par les compagnies à des opérateurs privés. Aéroports de Paris n'intervient pas.

### Redevance pour l'usage des banques d'enregistrement

<b>TARIFS (en euros HTVA/an/unité)</b>	<b>2005</b>	
Orly-Sud	Darse 2	56 278,30
	Darses 3 et 4 sans prise de bagages	4 361,55
Orly-Ouest	Hall 1 avec prise de bagages	50 014,84
	Halls 2 et 3 avec prise de bagages	45 470,74
	Halls 2 et 3 sans prise de bagages	4 547,07
	Hall 4 avec prise de bagages	36 952,67
	Hall 4 sans prise de bagages	4 779,92
	TDM (dernière minute)	12 765,87
CDG1	Banques courantes	48 618,41
	Banques de groupe	58 958,49
CDG2	Banques avec tapis	49 029,06
	Banques sans tapis	19 611,61
CDG3		31 374,64
BLS (Orly-CDG)		2 445,88

Le concept de « darse » n'existe plus depuis l'achèvement de la réhabilitation de l'aérogare Orly Sud en 1998.

BLS : banques en libre service ; elles ne sont pas équipées de tapis de prise de bagages.

Redevance pour l'usage du tri bagages de CDG1 :

Un arrêté du 29 décembre 1998 classe le système de tri-bagages de DCG1 en infrastructure centralisée. Trois tarifs différents s'appliquent aux différents flux de bagages :

Tri arrivée/départ, hors correspondance. La redevance est payée par les compagnies opérant sur CDG1.

Depuis le 1<sup>er</sup> août 2005, cette redevance est payable pour chaque bagage enregistré.

Par bagage enregistré au départ du terminal 1 : 5,78 (H.T.).

Tri bagages en correspondance intra CDG1 ainsi que de CDG2 ou DCG3 vers CDG1. La redevance est payée par les

compagnies opérant sur CDG 1. Elle est assise sur le nombre total de passagers embarquant sur les vols au départ de CDG1.

En vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2006, les tarifs par passager embarquant, sont les suivants :

Passagers à destination de l'Union européenne : 0,27 (H.T.).

Passagers à destination d'un aéroport hors UE et DOM TOM : 0,38 (H.T.).

Tri bagages en correspondance de CDG1 vers CDG2. La redevance est payée par les compagnies opérant sur CDG2. Elle est assise sur le nombre total de passagers embarquant sur des vols au départ de CDG2.

En vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2006, les tarifs, par passager embarquant, sont les suivants :

Passagers à destination de l'Union européenne : 0,03 (H.T.).

Passagers à destination d'un aéroport hors UE et DOM TOM : 0,04 Euro (H.T.).

#### ANNEXE IV

##### MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « TRAF »

Le facteur « TRAF » mentionné au III.2.3 est défini de la façon suivante :

$TRAF(2006) = 0$

Pour  $n > 2006$  :

si  $ET(n) > TM(n)$ ,

$$TRAF(n) = -0,7(ET(n) - ETM(n)) \frac{100\%}{\frac{ETm(n) + ETM(n)}{2}}$$

Si  $ETM(n) > ET(n) > Tm(n)$ ,

$TRAF(n) = 0$

si  $ETm(n) > ET(n)$ ,

$$TRAF(n) = 0,7(ETm(n) - ET(n)) \frac{100\%}{\frac{ETm(n) + ETM(n)}{2}}$$

Pour le calcul du facteur « TRAF », le paramètre ET est arrondi au 1/20 de pourcentage le plus proche.

#### ANNEXE V

##### MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « QDS »

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

INDICATEUR N° 1 (DPS)	2007	2008	2009	2010
ml <sub>1</sub>	sans objet	à définir	à définir	à définir
Objectif <sub>1</sub>	sans objet	à définir	à définir	à définir
MI <sub>1</sub>	sans objet	à définir	à définir	à définir

L'objectif et les niveaux maximum et minimum de l'indicateur n° 1 « DPS » seront fixés d'un commun accord entre les parties au plus tard le 31 mars 2007.

INDICATEUR N° 2 (DPT)	2007	2008	2009	2010

ml <sub>2</sub>	98,4 %	98,6 %	98,6 %	98,6 %
Objectif <sub>2</sub>	98,9 %	99,1 %	99,1 %	99,1 %
MI <sub>2</sub>	99,4 %	99,6 %	99,6 %	99,6 %

<b>INDICATEUR N° 3 (DEE)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
ml <sub>4</sub>	98,5 %	98,5 %	98,5 %	98,5 %
Objectif <sub>4</sub>	99,0 %	99,0 %	99,0 %	99,0 %
MI <sub>4</sub>	99,5 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %

<b>INDICATEUR N° 4 (DTB)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
ml <sub>4</sub>	99,2 %	99,3 %	99,4 %	99,5 %
Objectif <sub>4</sub>	99,4 %	99,5 %	99,6 %	99,7 %
MI <sub>4</sub>	99,6 %	99,7 %	99,8 %	99,9 %

<b>INDICATEUR N° 5 (DSI)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
ml <sub>5</sub>	98,85 %	98,8 %	98,9 %	98,8 %
Objectif <sub>5</sub>	99,1 %	99,1 %	99,2 %	99,2 %
MI <sub>5</sub>	99,4 %	99,4 %	99,5 %	99,5 %

<b>INDICATEUR N° 6 (SPR)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
ml <sub>6</sub>	79,3 %	79,5 %	79,7 %	79,9 %
Objectif <sub>4</sub>	80,3 %	80,5 %	80,7 %	80,9 %
MI <sub>6</sub>	81,3 %	81,5 %	81,7 %	81,9 %

<b>INDICATEUR N° 7 (SIV)</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
ml <sub>7</sub>	82,2 %	82,4 %	82,6 %	82,8 %
Objectif <sub>7</sub>	83,0 %	83,2 %	83,4 %	83,6 %
MI <sub>7</sub>	83,8	84,0	84,2	84,4

	%	%	%	%
--	---	---	---	---

INDICATEUR N° 8 (SCB)	2007	2008	2009	2010
$ml_8$	86,0 %	86,0 %	86,0 %	86,0 %
Objectif <sub>8</sub>	88,0 %	88,0 %	88,0 %	88,0 %
$MI_8$	90,0 %	90,0 %	90,0 %	90,0 %

INDICATEUR N° 9 (DRR)	2007	2008	2009	2010
$ml_9$	90,0 %	90,0 %	90,0 %	90,0 %
Objectif <sub>9</sub>	95,0 %	95,0 %	95,0 %	95,0 %
$MI_9$	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %

INDICATEUR N° 10 (RPC)	2007	2008	2009	2010
$ml_{10}$	19	91	140	155
Objectif <sub>10</sub>	57	115	156	156
$MI_{10}$	91	140	157	157

$I_i(n)$  désigne la valeur de l'indicateur n° « i » correspond à la période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n - » au 30 juin de l'année « n », à l'exception de l'indicateur n° 10 pour lequel il correspond à l'année civile « n ».

$PBI_i$  désigne le plafond de bonus/malus annuel relatif à l'indicateur n° « i », tel que définie au III.2.3.3-a.

Il est alors défini, pour l'indicateur « i » et pour chaque année « n » postérieure à 2006 (postérieure à 2007 pour l'indicateur n° 1, pour lequel  $BI_1(2006) = 0$ ), un bonus/malus  $BI_i(n)$  tel que :

Si  $I_i(n) < ml_i(n)$ ,

$$BI_i(n) = - PBI_i$$

Si  $ml_i(n) \leq I_i(n) \leq \text{Objectif}_i(n)$ ,

$$BI_i(n) = - PBI_i \frac{I_i(n) - \text{Objectif}_i(n)}{ml_i(n) - \text{Objectif}_i(n)}$$

Si  $\text{Objectif}_i(n) \leq I_i(n) \leq MI_i(n)$ ,

$$BI_i(n) = - PBI_i \frac{I_i(n) - \text{Objectif}_i(n)}{ml_i(n) - \text{Objectif}_i(n)}$$

si  $I_i(n) > MI_i(n)$ ,

$$BI_i(n) = PBI_i$$

Le bonus/malus de l'année « n »,  $B(n)$ , est alors défini comme :

$$B(n) = B_{1-9}(n) + BI_{10}(n)$$

où

$$B_{1-9}(n) = \sum_{i=1}^9 BI_i(n)$$

La valeur de QDS(n) est alors définie de la manière suivante :

$$QDS(n) = QDS_{1-9}(n) + QDS_{10}(n)$$

où QDS<sub>1-9</sub>(n) est défini comme :

Pour n = 2006 et n = 2007 :

$$QDS_{1-9}(n) = 0$$

Pour n > 2007 :

si  $-0,35\% < CCB(n-1) < 0,35\%$

$$QDS_{1-9}(n) = 0$$

si  $CCB(n-1) < -0,35\%$  ou si  $CCB(n-1) > 0,35\%$

$$QDS_{1-9}(n) = CCB(n-1) - 0,35\%$$

où CCB(k) est le montant du compte de compensation des bonus/malus à l'issue de l'année « k » postérieure à 2006, défini de la manière suivante :

$$CCB(k) = \sum_{i=2007}^k B_{1-9}(i) - \sum_{i=2007}^k QDS_{1-9}(i)$$

et QDS<sub>10</sub>(n) est défini comme :

$$QDS_{10}(n) = BI_{10}(n-1)$$

## ANNEXE VI

### PRINCIPALES OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT

<b>OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT supérieures à 20 M en M ( 2006)</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>Total 2006-2010</b>
Aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle						
CDG Val	30,9	11,5	0,0	0,0	0,0	42,4
Aérogare 2 E (bâtiment, prc, aires avions) 1 <sup>re</sup> phase	7,1	4,3	0,7	0,0	0,0	12,1
Reconstruction de la jetée du terminal 2 E	27,3	78,0	19,2	0,0	0,0	124,5
Tri bagage Est	25,0	13,8	0,0	0,0	0,0	38,8
Opération satellite S 3 (dont LISA ; hors système de tri bagage)	197,7	112,5	23,3	0,2	0,0	333,7
Extension du tri bagage Est (système de tri bagage pour S 3)	0,0	2,0	28,0	28,0	35,0	93,0
Satellite S 4	4,0	4,3	3,3	59,0	71,0	141,6
Terminal 2 G (bâtiment, aires, avions)	6,7	49,7	23,7	0,0	0,0	80,1
Accès Est de la plate-forme de Roissy	7,5	0,8	0,0	2,9	12,9	24,1
Réhabilitation CDG 1 (hors rénovation lourde des satellites)	41,5	40,5	36,0	17,6	2,9	138,5
Rénovation des satellites CDG 1	0,0	0,0	0,0	18,4	18,4	36,8
Mise en étage parc automobile PX	0,0	0,	6,0	29,4	40,7	76,1
Accès seuil 26 - voie de circulation avion E 4	8,0	13,7	7,6	0,0	0,0	29,3
Aires avions AGEN (aire grand Est Nord)	0,0	0,0	5,0	11,0	5,0	21,0
Aéroport de Paris - Orly						

Accueil B 777 et nouveaux avions	30,0	0,0	8,0	7,0	0,0	45,0
Rénovation hall 2 Orly Ouest	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7
Circuits internationaux Orly Sud	5,7	14,3	5,5	0,0	0,0	25,5
Rénovation parc P 0	5,0	5,4	5,3	1,4	0,0	17,1