

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Direction générale de l'aviation civile

**Contrat de régulation économique
entre l'Etat et Aéroport Toulouse - Blagnac 2009-2013**

NOR : DEVA0911793X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

PRÉAMBULE

TITRE I^{er}. – OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT

I.1. **Objet du contrat**

I.2. **Durée du contrat**

I.3. **Périmètre régulé**

TITRE II. – INVESTISSEMENTS, QUALITÉ DE SERVICE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

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. **Conditions d'évolution des tarifs des redevances**

III.2.1. *Redevances soumises au contrat*

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

III.2.3. *Conditions d'évolution des tarifs des redevances*

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, nouveaux services, évolution des coûts**

III.4.1. *Modification des modalités de tarification de services existants*

III.4.2. *Services nouveaux ou évolution des 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 Aéroport Toulouse - Blagnac*

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

ANNEXES

Annexe I. – Programme d'investissement sur la période du contrat

Annexe II. – Définition et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service

Annexe III. – Grille des redevances à la date de signature du contrat

Annexe IV. – Modalités de calcul du facteur « TRAF »

Annexe V. – Modalités de calcul du facteur « QDS »

PRÉAMBULE

1. La région de Toulouse est une métropole régionale de premier plan au niveau français comme au niveau européen. Centre d'une activité économique importante portée par la construction aéronautique, elle bénéficie d'un attrait touristique riche d'histoire, de monuments et de sites. Elle doit disposer d'infrastructures au niveau de ses atouts et de ses ambitions.

A cet égard, les infrastructures de transport et plus particulièrement Aéroportuaires doivent être à la hauteur de cette réalité d'aujourd'hui et des perspectives de demain.

Toutes les parties prenantes ont le même objectif : disposer d'un Aéroport qui offre la capacité, les services et la qualité de service qui répondent à leurs attentes, dans le meilleur rapport qualité/prix. C'est en premier lieu la société Aéroportuaire qui est placée au centre de cette ambition partagée ; sa mission première, compte tenu de son positionnement spécifique, est d'animer et d'organiser les synergies de tous les acteurs pour permettre un développement harmonieux et dynamique et doter Toulouse d'un outil performant adapté.

2. La société Aéroport Toulouse - Blagnac (ATB) assure l'exploitation de l'Aéroport de Toulouse - Blagnac dans le cadre d'une concession et est à ce titre soumise en premier lieu 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 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 Aéroport Toulouse - Blagnac ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2009-2013.

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

- de débats avec les usagers à l'initiative d'Aéroport Toulouse - Blagnac, au mois de mai 2008, dans le cadre de la commission consultative économique compétente ;
- d'un dossier diffusé le 19 août 2008 par Aéroport Toulouse - Blagnac, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions initiales ;
- d'une consultation publique sur la base de ce dossier entre le 19 août et le 3 octobre 2008 ;
- d'une saisine par le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, de la commission consultative Aéroportuaire et d'un avis de celle-ci, après audition des parties intéressées, remis au ministre le 3 décembre 2008.

TITRE I^{er}

OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT

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 2009-2013 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 des objectifs de qualité de service d'Aéroport Toulouse - Blagnac sur cette période.

Durée du contrat

Le présent contrat entre en vigueur à sa date de signature et vient à échéance le 31 décembre 2013.

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'Aéroport Toulouse - Blagnac dans lequel est appréciée la juste rémunération de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre l'ensemble des activités d'Aéroport Toulouse - Blagnac sur l'Aéroport de Toulouse - Blagnac, à l'exclusion : des éventuelles activités d'assistance en escale autres que celles mentionnées à l'article R.216-6 du code de l'aviation civile ; des éventuelles activités menées par des entreprises liées à Aéroport Toulouse - Blagnac au sens de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 ; des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quater viciés* du code général des impôts ; des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quater viciés* A de ce même code ; des activités sans rapport avec l'Aéroport de Toulouse - Blagnac.

b) Il est tenu compte, pour l'appréciation de la juste rémunération d'Aéroport Toulouse - Blagnac, 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, QUALITÉ DE SERVICE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE »

Conformément à l'article 1^{er} du cahier des charges de la concession, Aéroport Toulouse - Blagnac est tenue de fournir un « service Aéroportuaire répondant aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, des passagers et du public » et d'assurer « l'aménagement et le développement de l'aérodrome de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs ».

A cet effet, Aéroport Toulouse - Blagnac s'engage à améliorer sur la durée du contrat la qualité des services offerts sur sa plate-forme. 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'Aéroport Toulouse - Blagnac dans les prestations opérationnelles et commerciales offertes aux usagers.

Par ailleurs, l'Aéroport s'engage à inscrire pleinement son action dans une démarche de développement durable. Les actions suivantes illustrent cette démarche :

Mise en service d'une station de traitement des eaux pluviales

Aéroport Toulouse - Blagnac participe à la construction et à l'exploitation d'une station de traitement des eaux pluviales de l'Aéroport dans le cadre d'un partenariat public-privé. Cette unité de traitement devra permettre, dès 2009, d'améliorer la qualité des rejets pluviaux et de récupérer l'eau pour le nettoyage des voiries ou l'arrosage.

Développement des énergies renouvelables

Aéroport Toulouse - Blagnac s'engage à réaliser en 2009 un schéma directeur « énergies renouvelables » afin d'examiner les opportunités de développement des énergies renouvelables sur le site.

Mise en place d'un système d'alimentation électrique en courant 400 Hz

Aéroport Toulouse - Blagnac s'engage à équiper progressivement les postes avions au contact des halls B, C et D d'un système d'alimentation électrique en courant 400 Hz permettant de diminuer les émissions atmosphériques des opérations liées au traitement des avions sur les aires de stationnement.

Instauration d'une modulation acoustique

Aéroport Toulouse - Blagnac s'engage à instaurer à partir du 1^{er} avril 2010 une modulation acoustique de la redevance d'atterrissage incitative à la modernisation des flottes et à la limitation des vols de nuit.

Investissements

Sur la période couverte par le présent contrat, le montant des investissements prévus relatifs au périmètre régulé est égal à 131,3 M€ constants 2008, répartis en 86,8 M€ d'investissements de capacité et 44,5 M€ d'investissements de renouvellement.

Les investissements de capacité comprennent deux opérations majeures :

- le nouveau hall D, qui sera mis en service au 4^e trimestre 2009 ;
 - le second parc automobile en silo, qui sera mis en exploitation au 2^e semestre 2011.
- Le programme d'investissement est présenté en annexe I.

Qualité de service

« Satisfaire au mieux l'ensemble des clients, partenaires, collectivités locales, riverains et collaborateurs » et « maîtriser les risques qualité, sécurité, sûreté et environnement », tels sont les engagements forts que prend Aéroport Toulouse - Blagnac. Le système de management intégré a été reconnu dès 2005 par une triple certification environnement, qualité, sécurité selon les normes ISO 14001, ISO 9001 et OHSAS 18001. L'Aéroport de Toulouse - Blagnac a été le premier Aéroport français à obtenir cette triple certification et entend la conserver sur la période couverte par le présent contrat.

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 : satisfaction globale des passagers (SGL) ;
- indicateur n° 2 : satisfaction des passagers sur la propreté (SPR) ;
- indicateur n° 3 : satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages (SCB) ;
- indicateur n° 4 : ponctualité des vols au départ (PVD) ;
- indicateur n° 5 : disponibilité des passerelles télescopiques (DPT) ;
- indicateur n° 6 : disponibilité des tapis de livraison des bagages à l'arrivée (DTB) ;

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° 7 : part des avions traités au contact des aérogares (PAC) ;
- indicateur n° 8 : disponibilité des lignes de convoyage des bagages au départ (DCB) ;
- indicateur n° 9 : disponibilité des équipements électromécaniques (DEE).

Définition et mesure des indicateurs de qualité de service

Les définitions et modalités de mesure des indicateurs mentionnés au II.2.1 figurent en annexe II. Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroport Toulouse - Blagnac ou par des tiers agissant pour le compte de la société.

Objectifs de qualité de service

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

(En pourcentage.)

	2010 (juillet 2009 – juin 2010)	2011 (juillet 2010 – juin 2011)	2012 (juillet 2011 – juin 2012)
SGL	93,1	93,8	94,5
SPR	91,5	92,0	92,5
SCB	88,0	89,0	90,0
PVD	98,8	99,1	99,3
DPT	98,7	98,9	99,0
DTB	99,3	99,4	99,5

Pour les besoins du présent article, la période « n », telle que mentionnée dans le tableau ci-dessus, correspond à celle allant du 1^{er} juillet de l'année « n-1 » au 30 juin de l'année « n ».

« TITRE III

« TARIFICATION »

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 – « 2009 » : du 1^{er} juillet 2009 au 31 mars 2010 ;
- Période 2 – « 2010 » : du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2011 ;
- Période 3 – « 2011 » : du 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2012 ;
- Période 4 – « 2012 » : du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013 ;
- Période 5 – « 2013 » : du 1^{er} avril 2013 au 31 mars 2014.

Conditions d'évolution des tarifs des redevances

Redevances soumises au contrat

Les redevances qui, en application de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, font l'objet du présent contrat sont les suivantes :

- 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, 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 de balisage ;
- la redevance pour mise à disposition des passerelles d'accès aux avions stationnés au contact de l'aérogare ;
- la redevance pour usage des installations fixes de distribution de carburants d'aviation ;
- la redevance d'atterrissage forfaitaire pour les aéronefs de moins de six tonnes ;
- la redevance d'accueil de l'aviation générale ;
- la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, en contrepartie du service d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite ; Aéroport Toulouse - Blagnac a prévu d'instaurer cette redevance, conformément à l'article 8 du règlement n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, à compter du 1^{er} juillet 2009 ;

Les redevances mentionnées ci-dessus, à l'exception de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, sont soumises à un plafond pluriannuel (ci-après désignées par les « redevances »)

La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues au code de l'aviation civile et au titre IV du présent contrat.

Taux moyen d'évolution des tarifs des redevances

Un plafonnement annuel s'impose au taux moyen d'évolution des tarifs des redevances. Ce taux moyen est égal à la variation en prix de l'ensemble des prestations concernées, dans les conditions définies au III.2.3 ci-dessous.

Conditions d'évolution des tarifs des redevances

Principes et équations tarifaires

a) Principes

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

Cette évolution est ajustée, le cas échéant, d'un facteur lié au trafic, si le niveau annuel 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, 50 % de l'excédent ou du déficit prévisionnel des recettes tirées de ces Redevances. Cet ajustement est susceptible de s'appliquer à compter de la période tarifaire 2010.

En outre, à compter de la période tarifaire 2011, un ajustement de ce plafond est susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de bonus ou de malus, pour refléter la performance d'Aéroport Toulouse - Blagnac en matière de qualité de service.

Enfin, à compter de la période tarifaire 2011, un ajustement du plafond pourra s'appliquer en cas de réduction des investissements de renouvellement réalisés 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 :

- Aéroport Toulouse - Blagnac établit une grille tarifaire de référence des redevances (GTR) telle que :

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

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 constatés lors de l'année civile « n-2 » ;

GTR(i, T_{ref}[n]) 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 établie pour la période tarifaire « i » (pour 2008, la grille tarifaire entrée en vigueur au 1^{er} avril 2008 figure en annexe III) à T_{ref}(n) ;

P(n) est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances défini au III.2.3.2 ;

– Aéroport Toulouse - Blagnac établit une grille tarifaire ajustée des redevances (GTA) telle que :
GTA(n, T_{ref}[n]) = GTR(n, T_{ref}[n]) x (1 + TRAF[n] + QDS[n]) + INV(n)

où :

GTA(i, T_{ref}[n]) est le produit résultant de l'application de la grille tarifaire ajustée des redevances pour la période tarifaire « i » à T_{ref}(n) ;

TRAF(n) est le facteur correctif lié au trafic, défini au III.2.3.3 ;

QDS(n) est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.2.3.4 ;

INV(n) est le facteur d'ajustement lié à la réalisation du programme d'investissement, défini au III.2.3.5 ;

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

Taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances

Pour chaque période tarifaire n, le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances, P(n), est égal à :

– période tarifaire : P(n) :

« 2009 » i(2009) + 2,50 %

« 2010 » i(2010) + 1,00 %

« 2011 » i(2011) + 1,90 %

« 2012 » i(2012) + 1,90 %

« 2013 » i(2013) + 1,90 %

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 :

– pour n = 2009, entre la valeur de l'indice du mois de septembre 2007 et celle du mois de décembre 2008,

– pour n = 2010, entre la valeur de l'indice du mois de décembre 2008 et celle du mois de septembre 2009,

– pour n > 2010, entre la valeur de l'indice du mois de septembre « n-2 » et celle du mois de septembre « n - 1 ».

Pour la période tarifaire 2009, le taux plafond de base P(2009) tient compte des deux éléments exceptionnels suivants :

La modification du taux de frais généraux de la taxe d'Aéroport de 15 % à 10 % ;

L'instauration d'une redevance spécifique en contrepartie du service d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction du trafic

Le scénario de référence retenu pour le présent contrat prend en compte les prévisions de croissance annuelle suivantes pour le nombre de passagers et le nombre de mouvements sur la période 2009-2012 :

(En pourcentage.)

ANNÉE CIVILE	2009	2010	2011	2012
Nombre de passagers	1,7	2,5	3,6	3,9
Nombre de mouvements	0,8	- 0,5	0,1	3,7

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

$$ET(n) = 80 \% \times \frac{PAX(n-1)}{PAX(2008)} + 20 \% \times \frac{MOUV(n-1)}{MOUV(2008)}$$

où :

MOUV(n) est le nombre de mouvements d'avions constaté sur la période allant du 1^{er} novembre de l'année « n - 1 » au 31 octobre de l'année « n » ;

PAX(n) est le nombre de passagers commerciaux constaté sur la période allant du 1^{er} novembre de l'année « n - 1 » au 31 octobre de l'année « n ».

Les prévisions de croissance du scénario de référence retenu pour le présent contrat conduisent aux valeurs suivantes ET ref (n) du facteur ET :

(En pourcentage.)

n	2010	2011	2012	2013
ET ref (n)	101,55	103,45	106,45	110,60

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.

(En pourcentage.)

n	2010	2011	2012	2013
ETM (n)	102,05	104,25	107,55	111,70
ETm (n)	101,05	102,70	105,40	109,50

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 soit compensé, à hauteur de 50 %, par l'ajustement des tarifs de ces redevances.

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

Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances en fonction de la qualité de service
Le facteur d'ajustement QDS(n) repose sur un système de bonus-malus.

Pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-a et pour chaque année où s'appliquent les objectifs définis au II.2.3, il est fixé un niveau minimum de l'indicateur correspondant au niveau en-deçà duquel le malus est plafonné. De même, il est défini un niveau maximum 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 maximum et minimum respectivement, selon les formules définies en annexe V. Les niveaux minimum et maximum 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 : 0,04 % ;
- indicateur n° 2 : 0,02 % ;
- indicateur n° 3 : 0,02 % ;
- indicateur n° 4 : 0,02 % ;
- indicateur n° 5 : 0,02 % ;
- indicateur n° 6 : 0,02 %.

Les modalités de calcul du facteur QDS(n) sont précisées en annexe V.

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

Le facteur INV(n), qui a vocation à s'appliquer le cas échéant à partir de la période tarifaire 2011, prend en compte une réduction éventuelle du montant des investissements de renouvellement d'Aéroport Toulouse-Blagnac de 2009 à 2011.

Dans le cas où ces dépenses d'investissements de renouvellement seraient inférieures à 90 % du montant prévu initialement, tel que figurant à l'annexe 1,70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur les années 2009 à 2011 viendraient en minoration, dans les conditions du III.2.3.1, du plafond des tarifs des redevances des périodes tarifaires 2011 à 2013. Cette différence s'entend par rapport à la référence de 90 % des dépenses initialement prévues.

Le facteur d'ajustement INV(n) est égal à :

$$\text{INV}(n) = 0,070 \times (\text{DC}_{n-2} - 0,90 \times \text{DP}_{n-2})$$

$$\text{INV}(n) = 0$$

$$\text{si } \text{DC}_{n-2} - 0,90 \times \text{DP}_{n-2} < 0$$

$$\text{si } \text{DC}_{n-2} - 0,90 \times \text{DP}_{n-2} \geq 0$$

$$\text{ou si } n = 2009 \text{ ou } 2010$$

Où $-\text{DC}_{n-2}$ et DP_{n-2} sont respectivement les dépenses constatées et prévues, évaluées en euros 2008, relatives aux investissements de renouvellement du 1^{er} janvier 2009 au 31 décembre « n - 2 ».

Politique tarifaire

Structure de tarification

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts et de s'inscrire dans des schémas tarifaires homogènes à ceux d'Aéroports européens de taille comparable, Aéroport Toulouse-Blagnac 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. Ces évolutions comprendront notamment l'instauration d'une redevance spécifique en contrepartie du service d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, dans les conditions du III.2.1.

Modulations pour motifs d'intérêt général

Sur la période du présent contrat, lorsque les redevances font l'objet de modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionnées à l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, ces modulations sont soumises aux limites suivantes :

La réduction des redevances destinée à favoriser la création de nouvelles liaisons a une durée d'au plus trois ans à compter de l'ouverture de la liaison et une amplitude dégressive qui n'excède pas - 80 % la première année ; les grilles tarifaires mentionnées au III.2.3.1 sont établies sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs ;

La réduction des redevances pour le développement des liaisons existantes, pendant la période au titre de laquelle le développement est constaté et dans la limite de - 50 % ; les grilles tarifaires mentionnées au III.2.3.1 sont établies sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs.

Création de nouvelles redevances, nouveaux services, évolution des coûts

Modification des modalités de tarification de services existants

a) Les conditions du *b* s'appliquent si Aéroport Toulouse-Blagnac prévoit, au cours du présent contrat :

- de créer une nouvelle redevance pour la rémunération de services publics Aéroportuaires (au sens de l'art. 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 des redevances mentionnées au III.2.1 à une redevance dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat avec l'utilisateur.

b) Aéroport Toulouse-Blagnac propose à l'Etat, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement du taux d'évolution des redevances afin que cette nouvelle situation soit neutre sur ses recettes. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac 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 Aéroport Toulouse-Blagnac 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'Aéroport Toulouse-Blagnac.

Services nouveaux ou évolution des 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 Aéroport Toulouse-Blagnac 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 0,5 M€ hors taxes (valeur 2008, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de septembre), et qui étaient jusqu'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, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'Etat, les coûts ou les produits annuels d'Aéroport Toulouse-Blagnac au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 0,5 M€ hors taxes (valeur 2008, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac - IPC 4018 E - du mois de septembre) ;
- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'Aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession 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 0,5 M€ (valeur 2008, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) ;

- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac 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 I) et que cela conduise à accroître le volume prévisionnel d'investissements sur la période du contrat de plus de 3 M€ (valeur 2008, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) par rapport au montant initialement prévu (montant figurant à l'annexe I).

b) Aéroport Toulouse-Blagnac 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 ou de produits au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac 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 Aéroport Toulouse-Blagnac 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 Toulouse-Blagnac.

c) Dans le cas où Aéroport Toulouse-Blagnac se trouverait amenée, en cours de contrat, à fournir de nouveaux services Aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, Aéroport Toulouse-Blagnac est admis 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, Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à développer le partage d'informations et la concertation avec les usagers aéronautiques de sa plate-forme, notamment dans les instances de concertation existantes.

IV.1. Commission consultative économique

La commission consultative économique de l'Aéroport de Toulouse-Blagnac constitue l'un des lieux privilégiés d'information et de concertation entre Aéroport Toulouse-Blagnac et ses usagers aéronautiques sur le service public Aéroportuaire rendu par la société, en particulier sur la qualité de service, les investissements Aéroportuaires et les tarifs des redevances. Aéroport Toulouse-Blagnac 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, Aéroport Toulouse-Blagnac 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 opérationnel du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;

Un état de la base d'actifs régulés à échéance du dernier exercice connu ;

Le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;

Le cas échéant, les prévisions financières rendues publiques par Aéroport Toulouse-Blagnac 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 contrat et les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour les cinq exercices suivants, comprenant une distinction par opération de plus de 2 M€ :

- en matière de trafic, les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu, en distinguant le nombre de passagers par faisceau domestique, Union européenne Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le tonnage de fret, le tonnage atterri et le nombre de mouvements ;

Les hypothèses globales d'Aéroport Toulouse-Blagnac pour les cinq exercices suivants à l'exception le cas échéant de celles de tonnage de fret et de tonnage atterri ;

- en matière de qualité de service, les résultats des mesures, agrégés par semestre 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 de redevances proposés avec les dispositions du III.2.3 ;
- au titre de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, le bilan de financement le plus récent des missions correspondantes, en distinguant produits et charges, ainsi que les prévisions pour la période tarifaire suivante.

IV.2. Suivi des opérations majeures d'investissements

Aéroport Toulouse-Blagnac 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 »

Information et contrôle

Informations à fournir par Aéroport Toulouse-Blagnac

En plus de ceux prévus par le III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, Aéroport Toulouse-Blagnac 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 opérationnel du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
- un état de la base d'actifs régulés à échéance du dernier exercice connu ;
- le taux de retour sur les capitaux investis 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 et les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour les cinq exercices suivants, en distinguant les opérations de plus de 2 M€ ;
- aux fins de vérifier le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants, au titre du dernier exercice connu, 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 72 du cahier des charges d'Aéroport Toulouse-Blagnac : le compte de résultat opérationnel, les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés et une estimation du besoin en fonds de roulement ;
- en matière de trafic, les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu, en distinguant le nombre de passagers par faisceau domestique, Union européenne Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le tonnage de fret, le tonnage atterri et le nombre de mouvements ;

Les hypothèses correspondantes d'Aéroport Toulouse-Blagnac pour les cinq exercices suivants, à l'exception le cas échéant de celles de tonnage de fret et de tonnage atterri :

- en matière de qualité de service, les résultats des mesures, agrégés par semestre 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.

Comité de suivi

Il est institué, entre Aéroport Toulouse-Blagnac, 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 demande 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'Aéroport Toulouse-Blagnac concernant l'évolution en structure des tarifs des redevances objet du présent contrat. Aéroport Toulouse-Blagnac met à sa disposition les données informatisées permettant de vérifier le respect des formules d'évolution des grilles tarifaires.

Il examine les résultats, par mois, par trimestre ou par semestre selon les cas, de chaque indicateur de qualité de service mentionné au II.2.1.

Auditabilité

Aéroport Toulouse-Blagnac 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. Aéroport Toulouse-Blagnac est informé des décisions d'audit de l'Etat avec un préavis d'au moins quinze jours. Il reçoit communication des résultats obtenus.

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

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, Aéroport Toulouse-Blagnac 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'application 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'Aéroport Toulouse-Blagnac 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, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'ajustement de l'évolution induite par cette situation.

Révision ou fin anticipée du contrat

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.2.3.3, 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).

(En pourcentage.)

n	2010	2011	2012	2013
ETMM(n)	105,60	107,60	110,75	115,05
ETmm(n)	97,50	99,35	102,20	106,20

- au cas où, à l'issue des années civiles postérieures à 2010, les dépenses d'investissements, telles que définies à l'annexe I, cumulées depuis le 1^{er} janvier 2009, n'atteindraient pas 75 % du montant mentionné à cette annexe ;
- au cas où, i(n) représentant l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publiée par l'INSEE (IPC 4018 E), défini au III.2.3.2, sort d'une fourchette comprise entre - 2 % et + 5 %.

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.

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

Sanctions

Dans le cas de l'application par Aéroport Toulouse - Blagnac 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.

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. Aéroport Toulouse - Blagnac s'engage à publier au plus tard le 1^{er} mai 2013 le dossier de consultation relatif à ce deuxième contrat de régulation. Aéroport Toulouse - Blagnac engage au plus tard au mois de janvier 2013 la concertation préalable au sein de la commission consultative économique.

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

Transmission de notifications

Les notifications d'aéroport Toulouse - Blagnac à l'Etat en application du présent contrat sont adressées aux adresses suivantes :

- direction générale de l'aviation civile/direction du transport aérien, 50, rue Henry-Farman, 75720 Paris Cedex 15 ;
- direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, bureau F2, 59, boulevard Vincent-Auriol, 75703 Paris Cedex 13.

Publicité

En application de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, le présent contrat est rendu public. A cet effet, la direction générale de l'aviation civile se charge de sa publication au Bulletin officiel du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Fait à Paris, le 4 mars 2009.

Le président du directoire d'aéroport Toulouse - Blagnac,
J.-M. VERNHES

Le secrétaire d'Etat chargé des transports,
D. BUSSEREAU

*La ministre de l'économie, de l'industrie
et de l'emploi,*
CHRISTINE LAGARDE

ANNEXE I

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT SUR LA PÉRIODE DU CONTRAT

(En milliers d'euros 2008.)

	2009	2010	2011	2012	2013	2009-2013
Investissement de capacité	49 196	18 349	17 707		1 561	86 813
a) Hall D	46 605					46 605
Bâtiments	36 544					36 544
Voiries et viaduc	8 086					8 086
Aménagement zone commerciale						
Installations techniques	1 976					1 976
Aires de stationnement						
b) Parcs automobiles	2 590	16 778	16 106			35 475
Parc en silo n° 2	1 019	16 778	16 106			33 904
Parc automobiles P6	1 571					1 571
c) Aires de stationnement avions		1 571	1 601		1 561	4 733
Investissements de renouvellement	9 103	9 951	9 206	9 635	6 604	44 498
d) Parcs automobiles	481	1 414	492		370	2 757
Réaménagement parcs P0/P1	481	1 414	492			2 387
Remplacement matériel parcs autos					370	370
e) Pistes et voies de circulation	1 471	2 507	2 711	4 167	2 103	12 959
Rénovation pistes						1 539
Mise en conformité « certification »	394	233	104			731
Rénovation voies de circulation	620	1 488	2 207	2 244	2 103	8 662
Balisage	458	786	400	385		2 028
f) Autres voiries et réseaux	555	514	877	1 206	420	3 572
Réseaux		48	827	849		1 724
Voiries	485	466	50	357	50	1 408
Divers	70				370	440
g) Autres installations techniques	2 747	2 191	1 798	1 377	608	8 721
Rénovations et remplacement passerelles	385	740	711			1 835
Rénovations et remplacement tapis bagages		499	240			739
Remplacement vidéosurveillance/téléaff.	982			185	411	1 577
Autres installations techniques	1 381	952	847	1 192	197	4 569
h) Autres bâtiments	1 512	1 919	1 906	1 604	2 228	9 169
Rénovations aéro-gare	625	1 800	1 527	1 067	1 110	6 129
Rénovations/aménag. autres bâtiments	887	119	379	537	1 118	3 040
i) Matériel d'exploitation	2 337	1 406	1 422	1 280	875	7 320
Informatisation aéroport	1 180	833	984	465	449	3 911
Autres matériels d'exploitation	1 156	573	438	815	426	3 409
Total	58 298	28 300	26 914	9 635	8 165	131 311

Les dépenses d'investissements de renouvellement prévues cumulées depuis le 1^{er} janvier 2009, sont :

- à fin 2009 (DP_{2009}) 9 103 K€ ;
- à fin 2010 (DP_{2010}) 19 054 K€ ;
- à fin 2011 (DP_{2011}) 28 260 K€.

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2008 et celles en Euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,4 \times \frac{BT_n}{TP_{2008}} + 0,2 \times \frac{IPC_n}{IPC_{2008}}$$

Où :

BT_n est l'index général bâtiment tous corps d'état publié par l'INSEE (BT01) – valeur de décembre ;
 TP_n est l'index général travaux publics tous travaux (TP01) – valeur de décembre ;
 IPC_n est l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPC 4018E) – valeur de décembre.

ANNEXE II

DÉFINITIONS ET MODALITÉS DE MESURE DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

INDICATEUR N° 1

Satisfaction globale des passagers (SGL)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble des prestations fournies sur le cheminement du passager au départ.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées via les enquêtes semestrielles de passagers au départ interrogés en salle d'embarquement.

L'échantillon porte sur 1 000 passagers par semestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont remplis directement par les passagers.

La question posée est :

« En vous référant à votre expérience d'aujourd'hui, très spontanément, que pensez-vous de l'aéroport de Toulouse - Blagnac ? »

Les réponses possibles sont :

« Très satisfait – satisfait – peu satisfait – pas satisfait du tout. »

Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé mandaté par aéroport Toulouse - Blagnac.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{SGL} = \frac{\text{Nombre de passagers ayant répondu « très satisfait » ou « satisfait »}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question}}$$

4. Archivage des données

Aéroport Toulouse - Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

INDICATEUR N° 2

Satisfaction des passagers sur la propreté (SPR)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des différents halls de l'aérogare destinés au public et aux passagers.

L'ensemble des sanitaires en zones publique et réservée de l'aérogare.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées via les enquêtes semestrielles de passagers au départ interrogés en salle d'embarquement.

L'échantillon porte sur 1 000 passagers par semestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont remplis directement par les passagers.

Les deux questions posées sont :

« Comment jugez-vous la propreté en général de l'aérogare ? »

« Comment jugez-vous la propreté des sanitaires ? »

Les réponses possibles sont :

« Très satisfait – satisfait – peu satisfait – pas satisfait du tout – non utilisé (1). »

(1) Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé mandaté par ATB.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{Satisfaction propreté aérogare} = \frac{\text{Nombre de passagers ayant répondu « très satisfait » ou « satisfait »}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question}}$$

$$\text{Satisfaction propreté sanitaires} = \frac{\text{Nombre de passagers ayant répondu « très satisfait » ou « satisfait »}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question (1)}}$$

SPR = moyenne des deux taux de satisfaction ci-dessus.

4. Archivage des données

Aéroport Toulouse - Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

INDICATEUR N° 3

Satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages (SCB)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble du parc des chariots à bagage des parcs de stationnement automobiles et de l'aérogare.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées via les enquêtes semestrielles de passagers au départ interrogés en salle d'embarquement.

L'échantillon porte sur 1 000 passagers par semestre répartis entre les différents halls de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont remplis directement par les passagers.

La question posée est :

« Comment jugez-vous la disponibilité des chariots à bagage ? »

Les réponses possibles sont :

« Très satisfait – satisfait – peu satisfait – pas satisfait du tout – non utilisé. »

Les enquêtes sont réalisées par un organisme spécialisé mandaté par aéroport Toulouse - Blagnac.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{SCB} = \frac{\text{Nombre de passagers ayant répondu « très satisfait » ou « satisfait »}}{\text{Nombre de passagers ayant répondu à la question (1)}}$$

(1) A l'exception de ceux ayant répondu « non utilisé ».

4. Archivage des données

Aéroport Toulouse - Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

INDICATEUR N° 4

Ponctualité des vols au départ (PVD)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble des vols commerciaux et mixtes au départ de l'aéroport de Toulouse - Blagnac.

(1) A l'exception de ceux ayant répondu « non utilisé ».

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées via les données enregistrées dans le système d'information aéronautique (SIA) à partir de l'information sur les retards communiquée par les assistants en escale. Les retards sont comptabilisés en unité. La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement.

3. Calcul de l'indicateur

$$\text{PVD} = \frac{\text{Nombre de vols au départ} - \text{Nombre de vols retardés de plus de 15 minutes pour cause de dysfonctionnement des installations aéroportuaires [code DL87 (1)]}}{\text{Nombre de vols au départ}}$$

Sont exclus les retards dus à une cause non imputable à la société aéroport Toulouse - Blagnac ou ses sous-traitants.

4. Archivage des données

Aéroport Toulouse - Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

INDICATEUR N° 5

Disponibilité des passerelles télescopiques (DPT)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble des passerelles télescopiques de l'aérogare.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées via les données enregistrées par les techniciens de maintenance. Les nouveaux équipements sont pris en compte dès le mois suivant leur réception technique. Les temps d'arrêt sont suivis en minutes. La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement. La disponibilité des passerelles est établie en pourcentage.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

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

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs et des temps théoriques de l'ensemble des passerelles.

Le temps théorique de fonctionnement correspond à la période nominale de fonctionnement qui est de 19 heures par jour (5 h à 24 h).

Le temps effectif de fonctionnement d'une passerelle est égal au temps théorique de fonctionnement minoré des temps d'arrêt liés à la maintenance curative.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à l'aéroport ou ses sous-traitants ;
- les indisponibilités liées aux procédures d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- les indisponibilités pour les 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 deux 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.

(1) Nomenclature IATA.

4. Archivage des données

Aéroport Toulouse - Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

INDICATEUR N° 6

Disponibilité tapis de livraison de bagages à l'arrivée (DTB)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les tapis de livraison bagages concernés sont ceux mis à disposition pour les passagers à l'arrivée.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées via les données enregistrées par les techniciens de maintenance. Les nouveaux équipements sont pris en compte dès le mois suivant leur réception technique. Les temps d'arrêt sont suivis en minutes. La mesure de l'indicateur est réalisée mensuellement. La disponibilité des tapis de livraison bagages est établie en pourcentage.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

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

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs et des temps théoriques de l'ensemble des tapis de livraison bagages.

Le temps théorique de fonctionnement correspond à la période nominale de fonctionnement qui est de 19 heures par jour (5 h à 24 h).

Le temps effectif de fonctionnement d'un tapis de livraison bagages est égal au temps théorique de fonctionnement minoré des temps d'arrêt liés à la maintenance curative.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à l'aéroport ou ses sous-traitants ;
- les indisponibilités pour les 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 deux 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 de livraison bagages, par la durée entre l'heure d'arrêt signalée de l'équipement et l'heure de sa remise en exploitation.

4. Archivage des données

Aéroport Toulouse - Blagnac procède à un archivage des données pendant une période de cinq ans.

ANNEXE III

GRILLES DES REDEVANCES À LA DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT

I.1. Redevance d'atterrissage

Cette redevance est due pour tout atterrissage d'un aéronef de plus de 6 tonnes sur l'aérodrome. En application de l'arrêté du 24 janvier 1956, son tarif est fonction de la masse maximum au décollage (MMD) de l'aéronef, arrondie à la tonne supérieure, et du groupe acoustique de l'aéronef. Les tarifs ci-dessous sont donnés hors application du coefficient de modulation acoustique et hors TVA.

Poids	VOLS COMMERCIAUX		VOLS NON COMMERCIAUX	
	Trafic national/UE	Trafic international	Trafic national/UE	Trafic international
De 7 t à 12 t	10,52 € + 0,53 €/t	16,63 € + 2,76 €/t	12,72 € + 0,62 €/t	20,09 € + 3,36 €/t
De 13 t à 25 t	13,64 € + 2,81 €/t	33,19 € + 2,76 €/t	16,47 € + 3,42 €/t	40,25 € + 3,36 €/t
De 26 t à 75 t	50,34 € + 5,30 €/t	69,27 € + 5,52 €/t	60,77 € + 6,42 €/t	83,63 € + 6,69 €/t
Au-delà de 75 t	315,90 € + 6,81 €/t	346,27 € + 7,78 €/t	381,54 € + 8,25 €/t	418,24 € + 9,38 €/t

Coefficient de modulation

La redevance d'atterrissage est modulée en fonction du groupe acoustique dans lequel est classé l'aéronef effectuant le mouvement, conformément à l'arrêté du 29 décembre 1995. A chaque groupe acoustique est associé un coefficient multiplicateur du tarif de la redevance :

groupe 1 : 1.30 ; groupe 2 : 1.20 ; groupe 3 : 1.15 ; groupe 4 : 1 ; groupe 5 : 0.85.

Exemptions :

- les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par le décret du ministre chargé de l'aviation civile ;
- les aéronefs d'Etat qui effectuent des missions techniques sur ordre du ministre chargé de l'aviation civile ;
- les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aérodrome, en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.

I.2. Redevance de stationnement

Cette redevance est due par tout aéronef stationnant sur les aires de trafic, de garage ou d'entretien. Le montant de la redevance facturé est calculé par tonne et par heure de stationnement. La masse à considérer est la masse maximum au décollage (MMD). Toute heure commencée est due. Un délai de franchise de 1 h 30 est accordé, durant lequel le stationnement est gratuit. Les tarifs de nuit sont applicables de 22 heures à 6 heures. L'heure de référence est l'heure locale.

Les tarifs hors TVA de cette redevance sont les suivants :

	TRAFIC NATIONAL/UE	TRAFIC INTERNATIONAL
Jour	0,230 €/tonne/heure	0,285 €/tonne/heure
Nuit	0,120 €/tonne/heure	0,142 €/tonne/heure

I.3. Redevance passager

Cette redevance est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers. Les tarifs hors TVA suivants tiennent compte de l'intégration des banques d'enregistrement, des portes d'embarquement, des bornes libre service et de la mission d'assistance aux personnes à mobilité réduite.

Par passager :

- à destination d'un aéroport de la France métropolitaine et de l'Union européenne (Schengen) : 4,85 € ;
- à destination des DOM-TOM : 6,16 € ;
- à destination de l'Union européenne (hors Schengen) et de la Suisse : 7,70 € ;
- vers d'autres destinations : 9,40 €.

La redevance est facturée au transporteur en fonction du nombre de passagers au départ.

Exemptions :

- les membres de l'équipage ;
- les passagers en transit direct (arrivée et départ avec le même aéronef et avec un seul numéro de vol) ;
- les passagers d'un aéronef effectuant un retour forcé sur l'aéroport, en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables ;
- les enfants de moins de deux ans.

1.4. Redevance carburant

Cette redevance est calculée sur la base des quantités de carburant distribuées aux aéronefs par les compagnies pétrolières. L'assiette de cette redevance est le volume de carburant distribué. Les tarifs hors TVA de cette redevance sont les suivants :

- carburant pour moteur à pistons : 1,42 € les 10 hectolitres ;
- carburant pour réacteurs : 0,99 € les 10 hectolitres.

1.5. Redevances accessoires

1.5.1. Redevance de balisage

Cette redevance est due par tout aéronef qui effectue un décollage ou un atterrissage, lorsque le balisage a été allumé de nuit ou par mauvaise visibilité.

Les tarifs hors TVA de cette redevance sont les suivants :

	TAUX NATIONAL/UE	TAUX INTERNATIONAL
Avions de moins de 6 tonnes	25,36 €	26,83 €
Avions de plus de 6 tonnes	33,80 €	35,73 €

1.5.2. Redevance passerelle

Cette redevance est due pour la mise à disposition des passerelles d'accès aux avions stationnés au contact.

Par quart d'heure d'utilisation hors TVA : 11,17 €.

1.5.3. Forfait pour les aéronefs de moins de 6 tonnes

Ce forfait comprend l'atterrissage, le stationnement et l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers.

Les tarifs TTC de ce forfait sont les suivants :

	FORFAIT MOINS DE 6 TONNES	
	Tarif de base : 1 jour	Complément (1)
Jusqu'à 1,5 t	11,25 €	1,70 €
De 1,6 à 2,5 t	20,91 €	3,29 €
De 2,6 à 6 t	35,50 €	5,67 €

(1) Par jour calendaire de stationnement, au-delà du premier jour, tout jour commencé étant dû.
Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 %.

I.5.4. *Accueil aviation générale*

Les tarifs TTC de cette redevance sont les suivants :

- hélicoptères, aéroclubs : 9 € ;
- avions de moins de 6 tonnes : 42 € ;
- avions de 6 à 20 tonnes : 99 € ;
- avions de plus de 20 tonnes : 157 €.

Dans le cas d'un accueil en dehors des heures d'ouvertures, les dimanches et jours fériés, une majoration de 20 % est appliquée à ce forfait.

ANNEXE IV

MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « TRAF »

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

$$\text{TRAF (2009)} = 0$$

Pour $n > 2009$:

si $\text{ET}(n) > \text{ETM}(n)$,

$$\text{TRAF}(n) = -0,5 (\text{ET}(n) - \text{ETM}(n)) \frac{100 \%}{\frac{\text{ETm}(n) + \text{ETM}(n)}{2}}$$

si $\text{ETM}(n) > \text{ET}(n) > \text{ETm}(n)$,

$$\text{TRAF}(n) = 0$$

si $\text{ETm}(n) > \text{ET}(n)$,

$$\text{TRAF}(n) = 0,5 (\text{ETm}(n) - \text{ETM}(n)) \frac{100 \%}{\frac{\text{ETm}(n) + \text{ETM}(n)}{2}}$$

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

ANNEXE V

MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « ODS »

1. Niveaux minimum et maximum des indicateurs de qualité de service

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

(En pourcentage.)

INDICATEUR N° 1 (SGL)	2010 (juillet 2009 – juin 2010)	2011 (juillet 2010 – juin 2011)	2012 (juillet 2011 – juin 2012)
ml ₁	92,1	92,8	93,5
Objectif ₁	93,1	93,8	94,5
MI ₁	94,1	94,8	95,5

(En pourcentage.)

INDICATEUR N° 2 (SPR)	2010 (juillet 2009 – juin 2010)	2011 (juillet 2010 – juin 2011)	2012 (juillet 2011 – juin 2012)
ml ₂	90,5	91,0	91,5
Objectif ₂	91,5	92,0	92,5
MI ₂	92,5	93,0	93,5

(En pourcentage.)

INDICATEUR N° 3 (SCB)	2010 (juillet 2009 – juin 2010)	2011 (juillet 2010 – juin 2011)	2012 (juillet 2011 – juin 2012)
ml ₃	86,0	87,0	88,0
Objectif ₃	88,0	89,0	90,0
MI ₃	90,0	91,0	92,0

(En pourcentage.)

INDICATEUR N° 4 (PVD)	2010 (juillet 2009 – juin 2010)	2011 (juillet 2010 – juin 2011)	2012 (juillet 2011 – juin 2012)
ml ₄	98,5	98,8	99,0
Objectif ₄	98,8	99,1	99,3
MI ₄	99,1	99,4	99,6

(En pourcentage.)

INDICATEUR N° 5 (DPT)	2010 (juillet 2009 – juin 2010)	2011 (juillet 2010 – juin 2011)	2012 (juillet 2011 – juin 2012)
ml ₅	98,4	98,6	98,7
Objectif ₅	98,7	98,9	99,0
MI ₅	99,0	99,2	99,3

(En pourcentage.)

INDICATEUR N° 6 (DTB)	2010 (juillet 2009 – juin 2010)	2011 (juillet 2010 – juin 2011)	2012 (juillet 2011 – juin 2012)
ml_i	99,0	99,1	99,2
Objectif _i	99,3	99,4	99,5
Ml_i	99,6	99,7	99,8

2. Calcul du bonus/malus de chaque indicateur

$I_i(n)$ désigne la valeur de l'indicateur n° i correspondant à la période allant du 1^{er} juillet de l'année « $n - 1$ » au 30 juin de l'année « n ».

PBI_i désigne le plafond de bonus/malus annuel relatif à l'indicateur n° « i », tel que défini au III.2.3.4.

Il est alors défini, pour l'indicateur « i » et pour $n > 2009$, 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 $\text{Objectif}_i(n) \leq I_i(n) \leq Ml_i(n)$,

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

Si $I_i(n) > Ml_i(n)$,

$$BI_i(n) = PBI_i$$

3. Calcul du facteur « QDS »

La somme des bonus et malus de chaque indicateur, calculés au titre de la qualité de service mesurée lors de l'année « $n - 1$ » (entre le 1^{er} juillet « $n - 2$ » et le 30 juin « $n - 1$ »), constitue le facteur QDS(n) qui s'applique, dans les conditions du III.2.3.1, au plafond d'évolution des tarifs des redevances au titre de la période tarifaire « n ».

$$QDS(n) = \sum_{i=1}^6 BI_i(n-1)$$