

Aviation civile

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES
ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

Direction générale de l'aviation civile

Contrat de régulation économique entre l'État et Aéroports de Paris 2011-2015

NOR : DEVA1020947X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

PRÉAMBULE

I. – OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT

I.1. **Objet du contrat**

I.2. **Durée du contrat**

I.3. **Périmètre régulé**

II. – INVESTISSEMENTS, QUALITÉ DE SERVICE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

II.1. **Investissements**

II.2. **Qualité de service**

II.2.1. *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*

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. *Plafond d'évolution des tarifs des redevances*

III.2.3.1. Principes et équations tarifaires

III.2.3.2. Taux plafond de base d'évolution des tarifs des redevances

III.2.3.3. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances en fonction du trafic

III.2.3.4. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances en fonction de la qualité de service

III.2.3.5. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances en fonction de la réalisation du programme d'investissements

III.3. **Politique tarifaire**

III.3.1. *Structure de tarification*

III.3.2. *Modulations pour motif d'intérêt général*

III.4. **Évolution de périmètre de redevances**

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

III.4.2. *Services nouveaux ou variations de coûts*

III.4.3. *Régime de certaines nouvelles redevances*

III.4.4. *Effet d'une évolution du programme d'investissements*

IV. – CONCERTATION ET COOPÉRATION AVEC LES CLIENTS

IV.1. **Commission consultative économique**

IV.2 **Comités opérationnels de la qualité de service en aérogares**

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*

VI. – DISPOSITIONS DIVERSES

VI.1. **Sanctions**

VI.2. **Préparation du contrat suivant**

VI.3. **Transmission de notifications**

VI.4. **Publicité**

PRÉAMBULE

1. Aéroports de Paris, deuxième groupe aéroportuaire européen pour le trafic de passagers et premier groupe européen pour le fret, a renforcé son positionnement sur la période 2006-2010 du premier contrat de régulation économique, en particulier en ouvrant de nouvelles installations terminales sur la plate-forme de Paris - Charles-de-Gaulle et en se positionnant résolument comme une entreprise de services à l'écoute de ses clients.

La période quinquennale suivante, s'étendant jusqu'en 2015, répondra à une ambition renouvelée, visant à faire d'Aéroports de Paris, le premier groupe aéroportuaire européen, une référence en matière de satisfaction clients, de développement durable et de performances économiques.

Cette ambition se traduira en particulier par la mise en œuvre d'une politique résolue et aux multiples leviers en faveur de la compétitivité et de l'attractivité des plates-formes franciliennes : la satisfaction clients sera ainsi au cœur de la stratégie de l'entreprise.

La compétitivité des aéroports parisiens sera également portée par la poursuite des efforts de l'entreprise sur sa performance économique propre, autorisant une modération dans l'évolution des tarifs des redevances parallèlement à l'amélioration des installations et au développement des services, gages d'efficacité opérationnelle pour les transporteurs aériens et de satisfaction des passagers.

Aéroports de Paris sera en outre conduit, dans le respect des prérogatives de chacun, à poursuivre et développer les coopérations avec les différents intervenants et partenaires sur les plates-formes dans un but d'amélioration continue des services rendus et des processus opérationnels. L'amélioration de la performance et de la qualité des services offerts aux clients d'Aéroports de Paris est par ailleurs appelée à bénéficier des fruits de la coopération industrielle, lancée fin 2008 avec NV Luchthaven Schiphol, qui constitue une initiative stratégique majeure pour l'entreprise.

Enfin, la période 2011-2015 sera celle de l'entrée dans un nouveau mode de régulation économique pour les aéroports franciliens, incitant l'entreprise à poursuivre dans la durée l'optimisation de ses performances.

2. En application du code de l'aviation civile, et notamment de ses articles L. 224-2 et R. 224-4, la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique pluriannuels, facteur à la fois de visibilité pour l'entreprise et ses clients, et d'incitation à l'amélioration des performances.

Ces contrats de régulation économique ont pour objet, en particulier, d'établir le plafond d'évolution des principales redevances pour services rendus au vu du programme d'investissements défini, et de fixer les objectifs de qualité de service ainsi que le régime d'incitation financière associé.

Conformément aux dispositions de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile, ils se basent sur l'application du critère de juste rémunération des capitaux investis appréciée sur un périmètre d'activités appelé « périmètre régulé ». En application de l'arrêté du 16 septembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre régulé d'Aéroports de Paris sera aménagé à compter du 1^{er} janvier 2011 et ne prendra en compte, à partir de cette date, ni les activités immobilières de diversification ni les activités commerciales.

3. En application de ces dispositions, l'État et Aéroports de Paris ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2011-2015.

Du point de vue de l'aménagement précité du périmètre régulé intervenant en 2011, ce contrat de régulation économique est conçu pour couvrir une période de transition : il rend possible une évolution graduelle de la rentabilité des capitaux employés sur ce périmètre, autorisant ainsi les cocontractants à viser, au-delà de la période couverte par le présent contrat, l'atteinte d'une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital.

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

- d'une phase de consultation des clients d'Aéroports de Paris, tenue en particulier au sein de la commission consultative économique pour les aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, du mois d'octobre 2009 au mois de janvier 2010 ;
- d'un dossier diffusé le 19 février 2010 par Aéroports de Paris, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions pour le contrat ;
- d'une consultation publique, sur la base de ce dossier, entre le 19 février 2010 et le 3 avril 2010 ;
- d'une saisine par le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, de la commission consultative aéroportuaire et d'un avis de celle-ci, après audition des parties intéressées, remis au ministre le 4 juin 2010.

I. – 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 2011-2015 et en référence au programme des investissements prévus sur le périmètre régulé, 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 le 1^{er} janvier 2011 et vient à échéance le 31 décembre 2015.

I.3. Périmètre régulé

En application de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile et de l'arrêté du 16 septembre 2005 modifié relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités d'Aéroports de Paris sur lequel est appréciée la juste rémunération de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre à compter du 1^{er} janvier 2011 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 *quatervicies* du code général des impôts ;
- des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quatervicies* A de ce même code ;
- des activités commerciales et de services telles que celles relatives aux boutiques, à la restauration, aux services bancaires et de change, à l'hôtellerie, à la location d'automobiles et à la publicité ;
- des activités foncières et immobilières hors aéroports autres que celles consistant en la mise à disposition de terrains, surfaces, immeubles ou locaux pour :

- l'exercice des activités d'assistance en escale ;
- le stockage et la distribution de carburants d'aviation ;
- la maintenance des aéronefs ;
- l'exercice des activités liées au fret aérien ;
- l'exercice des activités d'aviation générale et d'affaires ;
- le stationnement automobile public et par abonnement ;
- les transports publics ;
- des autres activités sans rapport avec l'activité des aéroports précités.

II. – INVESTISSEMENTS, QUALITÉ DE SERVICE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

La priorité stratégique d'Aéroports de Paris sur la période 2011-2015 portera sur la mise en œuvre de moyens d'action en faveur d'une amélioration déterminante de la qualité des services rendus et de la satisfaction des clients de l'entreprise. Cette ambition sera portée en particulier par le programme d'investissements, mais également par le développement en profondeur de la culture client au sein de l'entreprise et par la poursuite de la mise en œuvre d'une approche partenariale fondée sur la concertation et l'élaboration de plans d'actions conjoints avec les différents contributeurs de la satisfaction des passagers.

II.1. Investissements

Après un haut de cycle d'investissements sur le contrat de régulation économique précédent ayant permis de répondre à l'exigence de l'ouverture rapide d'un grand nombre d'installations terminales favorisant l'amélioration du taux de contact des vols, le programme d'investissements 2011-2015 sera prioritairement orienté vers l'amélioration de la satisfaction clients, celle de l'efficacité opérationnelle et l'optimisation des capacités existantes. Il sera aussi le support d'une politique d'optimisation des aménagements et équipements de sécurité des pistes et contribuera à la poursuite des engagements de l'entreprise en matière de développement durable.

Sur la période 2011-2015, le montant des investissements prévus, relatifs au périmètre régulé, est de 1786 M€ (en euros constants 2010).

Les principaux axes de ce programme sont les suivants :

- l'amélioration du standard des terminaux, en particulier par le maintien du calendrier de réalisation du satellite S4 du terminal 2E de Paris - Charles-de-Gaulle, la restructuration complète du terminal 2B et la poursuite de la rénovation des satellites du terminal 1 ;
- l'optimisation des capacités existantes et la fluidification des circuits passagers et bagages : achèvement de la jonction entre les terminaux 2A et 2C, adaptation du terminal 2F à l'accueil d'un trafic intégralement Schengen, développement de l'inspection-filtrage unique des passagers (IFUP) grâce en particulier à l'ouverture d'une galerie piétonne entre les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F, reconfiguration des halls 3 et 4 de l'aérogare ouest de Paris-Orly, optimisation des flux Schengen de l'aérogare sud et poursuite de l'amélioration des chaînes de traitement bagages de cette aérogare ;
- la réservation d'une enveloppe budgétaire consacrée à la qualité de service, dédiée à des opérations limitées mais à fort levier sur la satisfaction clients ; il est prévu que cette enveloppe soit notamment constituée d'investissements à visée transversale, au profit en particulier d'une homogénéisation et d'une garantie de standards de service, d'opérations issues d'initiatives locales permettant d'ancrer la vision client au plus près du terrain, de quelques réalisations emblématiques valorisantes ainsi que d'aménagements propres à réduire les inconvénients pour les passagers des chantiers sous exploitation prévus sur la période du présent contrat ;
- la poursuite du développement des services à l'avion et aux transporteurs aériens : équipement en fourniture électrique 400 Hz du satellite S4 et des postes de stationnement au contact du terminal 1, développement de l'alimentation en électricité 50 Hz sur les postes de stationnement au large, déploiement de nouveaux services au satellite S4 tels que les mires automatiques de guidage et des modules de préconditionnement d'air pour avions, développement des capacités de dégivrage au seuil 08 et sur des postes de stationnement à Paris - Charles-de-Gaulle ;
- la poursuite de l'adaptation des capacités des trieurs de bagages à Paris - Charles-de-Gaulle ;
- l'optimisation de la sécurité des pistes, en particulier par le réaménagement du seuil 08 du doublet sud de Paris - Charles-de-Gaulle, le déploiement du système de balisage lumineux de prévention des incursions de piste (RWSL) et la mise en œuvre de solutions propres à répondre aux problématiques de croisement des voies de circulation avions par les véhicules de service ;
- l'amélioration des accès terrestres au sein des plates-formes et des conditions de vie et de travail des salariés des entreprises basées ;
- la poursuite de l'adaptation de l'offre immobilière vis-à-vis de l'évolution de l'activité de fret avionné ;

- le développement durable, qui bénéficiera d'une réservation budgétaire spécifique et d'une politique axée notamment sur la maîtrise des consommations d'énergie, sur l'efficacité de la production d'énergie et le développement des énergies renouvelables prenant appui en particulier sur la mise en œuvre de la géothermie à Paris-Orly, et sur l'amélioration des systèmes de gestion des eaux pluviales.

Le calendrier prévisionnel des principales opérations est le suivant :

- mise en service de la jonction entre les terminaux 2A et 2C de Paris - Charles-de-Gaulle, au 2^e trimestre 2012 ;
- mise en service du satellite S4 du terminal 2E de Paris - Charles-de-Gaulle, au 3^e trimestre 2012 ;
- mise en service de la galerie IFUP entre les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F de Paris - Charles-de-Gaulle, au 3^e trimestre 2012 ;
- achèvement du déploiement des installations de fourniture d'électricité 400 Hz aux postes de stationnement au contact du terminal 1 de Paris - Charles-de-Gaulle, au 1^{er} trimestre 2014 ;
- achèvement de la reconfiguration du seuil 08 du doublet sud de pistes de Paris - Charles-de-Gaulle, au 2^e trimestre 2014 ;
- fin de la restructuration des halls 3 et 4 du terminal d'Orly Ouest, au 4^e trimestre 2015 ;
- fin de la restructuration du terminal 2B de Paris - Charles-de-Gaulle, au 4^e trimestre 2015.

Le programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé est présenté en annexe I.

II.2. Qualité de service

La qualité de service et l'amélioration de la satisfaction clients seront au cœur de la stratégie d'Aéroports de Paris sur la période 2011-2015. La progression attendue de la performance de l'entreprise en la matière sera un facteur clé tant de l'attractivité des plates-formes parisiennes que du renforcement de l'image valorisante de la destination « France ».

Cette ambition, qui passe par la poursuite de la transformation en profondeur de l'entreprise et par le développement de sa culture client, devra porter à la fois sur la satisfaction des passagers et du public, sur celles des transporteurs aériens, et également sur la qualité des services rendus à l'ensemble des entreprises basées.

Elle s'appuiera, grâce à des moyens d'action affirmés, sur de multiples leviers, qu'ils soient managériaux, opérationnels ou d'investissements. Elle devra conforter le positionnement d'Aéroports de Paris vis-à-vis de l'ensemble de ses partenaires dans sa qualité d'intégrateur de services. À cet égard, Aéroports de Paris s'engage en particulier à développer les modes de concertation et d'actions communes entre ses équipes opérationnelles et celles des transporteurs aériens.

II.2.1. 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 relèvent de trois catégories :

- indicateurs de satisfaction des passagers :
 - indicateur A-1 : satisfaction globale des passagers à l'arrivée et au départ (SAD) ;
 - indicateur A-2 : satisfaction des passagers sur la propreté des aérogares (SPR) ;
 - indicateur A-3 : satisfaction des passagers sur l'orientation en correspondance à Paris - Charles-de-Gaulle (SOC) ;
 - indicateur A-4 : satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols (SIV) ;
 - indicateur A-5 : satisfaction des passagers sur les salles d'embarquement (SSE) ;
- indicateurs de disponibilité d'équipements :
 - indicateur A-6 : disponibilité des postes de stationnement des avions (DPS) ;
 - indicateur A-7 : disponibilité des passerelles télescopiques (DPT) ;
 - indicateur A-8 : disponibilité des équipements électromécaniques dans les aérogares (DEE) ;
 - indicateur A-9 : disponibilité des tapis de livraison des bagages (DTB) ;
- indicateur de conformité :
 - indicateur A-10 : délai de réponse aux réclamations des passagers et du public (DRR).

B. – Les indicateurs de qualité de service qui feront l'objet d'un suivi à compter de leur date d'établissement, sont précisés ci-après. Certains d'entre eux nécessitent la mise en place d'un processus de mesure conjoint avec les transporteurs aériens et les prestataires d'assistance en escale ;

- indicateur B-1 : taux de contact passagers (TXC) à compter du 1^{er} juillet 2010, mesurant la proportion de passagers traités sur des avions stationnés au contact des terminaux ; à compter du 1^{er} janvier 2011 et en priorité au sein des terminaux de Paris-CDG2, un indicateur dual (TXCb) mesurera la proportion de passagers dont l'embarquement et le débarquement ne nécessitent pas l'usage de bus de pistes ;

- indicateur B-2 : taux de vols retardés pour causes aéroportuaires (VRA), mesuré sur une base déclarative des compagnies ou assistants donnant lieu à acceptation par Aéroports de Paris, à compter du 1^{er} janvier 2011 ;
- indicateur B-3 : disponibilité des banques d'enregistrement (DBE), y compris les services informatiques associés et les équipements de traitement des bagages au départ, mesurée sur une base déclarative des compagnies ou assistants donnant lieu à acceptation par Aéroports de Paris, à compter du 1^{er} janvier 2011 ;
- indicateur B-4 : disponibilité de la fourniture électrique 400 Hz (D4H), mesurée sur une base déclarative des compagnies ou assistants donnant lieu à acceptation par Aéroports de Paris, à compter du 1^{er} janvier 2011 ;
- indicateur B-5 : disponibilité des passerelles télescopiques (DPTb), mesurée sur une base déclarative des compagnies ou assistants donnant lieu à acceptation par Aéroports de Paris, à compter du 1^{er} janvier 2011 ; cet indicateur sera dual de celui (DPT) mesurant le taux temporel de disponibilité ;
- indicateur B-6 : temps d'attente des passagers aux postes d'inspection-filtrage des passagers (PIF), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-7 : temps d'attente aux postes de contrôle aux frontières (CTF), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-8 : taux d'incidents sur les prestations d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PMR), mesuré sur une base déclarative des compagnies ou assistants donnant lieu à acceptation par Aéroports de Paris, à compter du 1^{er} janvier 2011 ;
- indicateur B-9 : disponibilité des systèmes de transport CDG Val et Lisa (VAL), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-10 : satisfaction des passagers sur la propreté des blocs sanitaires dans les aéro-gares (SBS), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-11 : satisfaction des passagers sur les bars et restaurants (SBR), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-12 : satisfaction des passagers sur les liaisons ville-aéroport (SVA), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-13 : satisfaction des passagers sur la disponibilité des chariots à bagages (SCB), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-14 : temps de livraison des bagages (TLB), à compter du 1^{er} juillet 2010 ;
- indicateur B-15 : proportion de vols départ ou arrivée affectés hors terminal programmé (VHT), permettant de mesurer les situations d'allers-retours sur deux terminaux différents, à compter du 1^{er} janvier 2011 en priorité au sein des terminaux de Paris-CDG2.

Les définitions et modes de mesure de ces indicateurs feront l'objet d'une information et d'une concertation au sein des comités opérationnels de la qualité de service en aéro-gares mentionnés au IV.2.

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.

II.2.3. Objectifs de qualité de service

Pour chacun des indicateurs mentionnés au II.2.1-A, les objectifs fixés à Aéroports de Paris, sur les périodes définies ci-après, sont les suivants :

	2011	2012	2013	2014	2015
SAD	85,6 %	85,6 %	86,1 %	86,6 %	87,1 %
SPR	86,2 %	86,2 %	86,7 %	87,2 %	87,7 %
SOC	68,3 %	68,3 %	71,5 %	73,0 %	74,0 %
SIV	86,2 %	86,2 %	86,7 %	87,2 %	87,7 %
SSE	84,3 %	84,3 %	85,2 %	86,1 %	87,0 %

	2011	2012	2013	2014	2015
DPS	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %
DPT	99 %	99 %	99 %	99,1 %	99,2 %
DEE	99 %	99 %	99,1 %	99,1 %	99,2 %
DTB	99,2 %	99,2 %	99,2 %	99,2 %	99,2 %
DRR	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %

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 ».

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 tarifaire 2011 : du 1^{er} avril 2011 au 31 mars 2012 ;
- période tarifaire 2012 : du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013 ;
- période tarifaire 2013 : du 1^{er} avril 2013 au 31 mars 2014 ;
- période tarifaire 2014 : du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015 ;
- période tarifaire 2015 : du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016.

III.2. Conditions d'évolution des tarifs des redevances

III. 2.1. 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, sans préjudice des stipulations du III.4 et de clauses contractuelles entre Aéroports de Paris et des clients concernant certaines redevances accessoires en application du II de l'article R. 224-2 de ce même code :

- la redevance par passager sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, 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 d'atterrissage sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de l'usage par les aéronefs 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 sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de l'usage par les aéronefs 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 ;
- en tant que ses tarifs ne sont pas fixés contractuellement entre Aéroports de Paris et des clients, la redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ;
- la redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages du terminal 1 de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile ;
- la redevance non contractuelle pour mise à disposition des installations de tri des bagages en correspondance du terminal 2 de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile ;
- la redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs (400 Hz et 50 Hz) sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ;

- la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile ;
- en tant que ses tarifs ne sont pas fixés contractuellement entre Aéroports de Paris et des clients, la redevance d'informatique d'enregistrement et d'embarquement (Crews) ;
- la redevance de titre de circulation en zone réservée (badges) des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ;
- la redevance pour usage des stations de dilacération sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile ;
- toute redevance créée en application des III.4.1 et III.4.2, dont les conditions de tarification fixées en application de ces articles prévoiraient, dans le respect du III.4.3, qu'elle entre dans le champ des redevances soumises au plafond d'évolution défini au III.2.3 ;
- la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

À l'exception de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, les redevances mentionnées ci-dessus (ci-après désignées par les « redevances ») sont soumises au plafond d'évolution prévu au III.2.3.

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues par le code de l'aviation civile, par le règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits de personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elle font des voyages aériens et par le IV du présent contrat, de telle sorte que le chiffre d'affaires prévisionnel de cette redevance couvre au plus les coûts imputables à cette activité.

III.2.2 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-après.

III.2.3. Plafond d'évolution des tarifs des redevances

III.2.3.1 Principes et équations tarifaires

A. – Principes :

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

Cette évolution est ajustée, le cas échéant, d'un facteur lié au trafic, si le niveau de celui-ci sort d'une plage de franchise prédéfinie autour d'un scénario de référence. Dans ce cas, le facteur correctif a pour objet de compenser, par les tarifs des redevances et dans la limite d'un impact annuel de 0,5 point sur le plafond d'évolution de ceux-ci, 50 % de l'excédent ou du déficit de recettes prévisionnelles tirées de ces redevances au-delà de la franchise prédéfinie. Cet ajustement est susceptible de s'appliquer à compter de la période tarifaire 2013.

En outre, à compter de la période tarifaire 2012, un ajustement de ce plafond est susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de bonus ou de malus, en fonction du niveau atteint par les indicateurs de qualité de service mentionnés au II.2.1 (A).

Un ajustement du plafond s'appliquera également en fonction du respect par l'entreprise de ses engagements en matière d'investissements : à compter de la période tarifaire 2013, un ajustement du plafond est ainsi susceptible de s'appliquer en fonction du respect du calendrier des investissements à fort enjeu ; enfin, un dernier ajustement du plafond pourra s'appliquer, sur la période tarifaire 2015, en cas de réduction du montant des dépenses cumulées de 2011 à 2013 par rapport aux prévisions initiales, au titre des enveloppes d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable.

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 (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 $n-2$;

$GTR(j, T_{ref}(n))$ 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 2010, la grille tarifaire applicable au 1^{er} avril 2010 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 ;

– Aéroports de Paris établit une grille tarifaire ajustée des redevances (GTA) telle que :

$$GTA(n, T_{ref}(n)) = GTR(n, T_{ref}(n)) \times [1 + TRAF(n) + QDS(n) + INV_1(n)] + INV_2(n)$$

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, susceptible de s'appliquer à compter de $n = 2013$;

$QDS(n)$ est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.2.3.4, susceptible de s'appliquer à compter de $n = 2012$;

$INV_1(n)$ est le facteur d'ajustement lié au calendrier des investissements à fort enjeu, défini au III.2.3.5 (A), susceptible de s'appliquer à compter de $n = 2013$;

$INV_2(n)$ est le facteur d'ajustement lié aux dépenses d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable, défini au III.2.3.5 (B), susceptible de s'appliquer pour $n = 2015$.

– 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 dans la limite de ceux de la grille tarifaire ajustée des redevances.

III.2.3.2 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 :

$P(n)$:

« 2011 » $i(2011) + 0 \%$

« 2012 » $i(2012) + 1 \%$

« 2013 » $i(2013) + 1,5 \%$

« 2014 » $i(2014) + 2,2 \%$

« 2015 » $i(2015) + 2,2 \%$

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 comme le rapport de l'indice du mois de septembre « $n-1$ » sur celui du mois de septembre « $n-2$ ».

III.2.3.3. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances en fonction du trafic

Pour les besoins du calcul du facteur $TRAF(n)$, il est défini la quantité de trafic $QT(n)$ de la façon suivante : $QT(n) = PAX(n-1)$

où $PAX(n-1)$ est le nombre de passagers commerciaux hors transit, embarqués et débarqués sur la période allant du 1^{er} octobre de l'année « $n-2$ » au 30 septembre de l'année « $n-1$ » sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Le scénario prévisionnel de référence retenu pour le présent contrat correspond à une progression du trafic de passagers de 2,5 % sur l'année civile 2011 par rapport à 2009, puis à des croissances annuelles successives de 2,4 % en 2012 et 3,9 % les trois années suivantes. Il conduit aux valeurs suivantes $QT_{ref}(n)$ du facteur QT :

n	2013	2014	2015
$QT_{ref}(n)$	86 573 052	89 637 983	93 116 411

Il est en outre défini deux séquences $QTM(n)$ et $QTM(n)$, qui correspondent respectivement aux bornes haute et basse d'une plage de franchise au sein de laquelle le facteur $TRAF(n)$ est nul. Ces bornes traduisent des scénarios de trafic dont les progressions annuelles sont respectivement 0,5 point plus et moins élevées que celles du scénario de référence.

n	2013	2014	2015
$QTM(n)$	87 323 187	90 852 406	94 832 220
$QTM(n)$	85 826 094	88 434 347	91 423 897

Le facteur TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'à compter de 2013 et au-delà de cette plage de franchise l'excédent ou le déficit de recettes prévisionnelles tirées des redevances soit compensé, à hauteur de 50 % et dans la limite d'un impact de 0,5 point sur l'évolution annuelle de la grille tarifaire ajustée des redevances, par l'ajustement des tarifs de ces redevances. Les modalités de calcul du facteur TRAF(n) sont précisées en annexe IV.

III.2.3.4. 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 au présent contrat. 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 A-1 : 0,1 % ;
- indicateur A-2 : 0,1 % ;
- indicateur A-3 : 0,1 % ;
- indicateur A-4 : 0,1 % ;
- indicateur A-5 : 0,1 % ;
- indicateur A-6 : 0,1 % ;
- indicateur A-7 : 0,1 % ;
- indicateur A-8 : 0,1 % ;
- indicateur A-9 : 0,1 % ;
- indicateur A-10 : 0,1 %.

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

III.2.3.5. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances en fonction de la réalisation du programme d'investissements

a) Le facteur d'ajustement $INV_1(n)$ est représentatif du respect du calendrier des opérations d'investissements à fort enjeu.

Il repose sur un système de bonus et de malus, selon que les opérations concernées sont achevées en avance ou en retard par rapport au calendrier de référence. Ces bonus et malus sont compensés entre eux annuellement, à la suite de quoi seul un éventuel malus net est pris en compte dans le calcul du facteur $INV_1(n)$. Le malus net applicable annuellement représente au minimum - 0,1 % du produit des redevances.

Les modalités de calcul du facteur $INV_1(n)$ et celles de l'indicateur ROI (réalisation des opérations d'investissements) sous-jacent sont précisées en annexe VI.

b) Le facteur d'ajustement $INV_2(n)$, qui a vocation à s'appliquer, le cas échéant, à la période tarifaire 2015, prend en compte une réduction éventuelle des dépenses d'investissements du périmètre régulé au titre des enveloppes d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable. Cette éventuelle réduction est mesurée de manière cumulée sur les années civiles 2011 à 2013 incluses.

Dans le cas où, à la fin de 2013, les dépenses d'investissements du périmètre régulé au titre de ces enveloppes seraient inférieures à 90 % du montant initialement prévu, tel que figurant en annexe VI, 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat viendraient en minoration du plafond d'évolution des tarifs des redevances de la période tarifaire 2015. Cette différence s'entend par rapport au seuil de 90 % des dépenses initialement prévues.

Le facteur d'ajustement $INV_2(n)$ est égal à :

$$INV_2(2015) = 0,269 \times (DC_{2013} - 0,9 \times DP_{2013}) \text{ si } DC_2 - 0,9 \times DP_2 < 0$$

$$INV_2(2015) = 0 \text{ si } DC_{2013} - 0,9 \times DP_{2013} \geq 0$$

$$INV_2(n) = 0 \text{ si } n \neq 2015.$$

où DC_{2013} et DP_{2013} sont respectivement les dépenses constatées et initialement prévues de 2011 à 2013, en euros courants, relatives aux enveloppes d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable.

Les modalités de calcul du facteur $INV_2(n)$ sont précisées en annexe VI.

III.3. Politique tarifaire

L'évolution annuelle des tarifs de chacune des redevances soumises au présent contrat est fixée par Aéroports de Paris dans le respect des stipulations du présent contrat, en particulier de celles applicables au taux d'évolution moyen des tarifs mentionné au III.2.2. Dans les conditions prévues par le code de l'aviation civile et le IV du présent contrat, elle fait l'objet chaque année d'une concertation préalable au sein de la commission consultative économique concernée et d'un avis de celle-ci, et est soumise à l'homologation de l'État.

Dans les conditions précisées aux III.3.1 et III.3.2 ci-dessous, Aéroports de Paris prévoit en particulier de proposer à la concertation au sein de la commission consultative économique une homogénéisation des conditions tarifaires des redevances relatives au traitement des bagages origine-destination au départ de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, la mise en œuvre d'une politique tarifaire incitant au développement du trafic et à l'amélioration de l'utilisation des infrastructures, et l'évolution de l'assiette de redevances accessoires relatives à l'enregistrement et à l'embarquement des passagers.

III.3.1. Structure de tarification

Dans le cadre du présent contrat, Aéroports de Paris prévoit en particulier de proposer à la concertation au sein de la commission consultative économique :

- dans les conditions prévues au III.2.3.1 et sans préjudice de la décision de l'État en application du III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, une évolution de l'assiette de certaines redevances accessoires, notamment celle relative aux banques d'enregistrement et comptoirs d'embarquement et celle relatives aux services informatiques associés (Crews) ;
- dans les conditions prévues au III.2.3.1 et au III.4.1 et sans préjudice de la décision de l'État en application du III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, une homogénéisation des conditions de tarification des redevances relatives au traitement des bagages origine-destination au départ de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

En outre, pour ce qui concerne les périodes tarifaires 2011 et 2012, Aéroports de Paris prévoit d'engager la concertation annuelle au sein de la commission consultative économique en proposant un scénario d'égale évolution en pourcentage des tarifs de la redevance par passager, de la redevance d'atterrissage et de la redevance de stationnement.

III.3.2. Modulations pour motif d'intérêt général

Dans le cadre du présent contrat, Aéroports de Paris prévoit de proposer à la concertation au sein de la commission consultative économique, dans les conditions et limites définies ci-dessous, la mise en place d'un système de modulations tarifaires incitatives au développement du trafic et à la meilleure utilisation des infrastructures.

Sur la période du présent contrat, au cas où Aéroports de Paris utiliserait la faculté de mettre en œuvre des modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionnées à l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, autres que celles visant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, ces modulations seraient soumises aux limites suivantes : une réduction de la redevance par passager destinée à encourager le développement du trafic et l'amélioration de l'utilisation des infrastructures à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ne pourrait dépasser le taux de 30 % de cette redevance ni s'appliquer sur une durée allant au-delà de l'année pendant laquelle le développement du trafic serait constaté ; elle ne pourrait s'appliquer que sur le trafic additionnel de transporteurs aériens au-delà d'un seuil représentant une croissance annuelle de 6,4 % de leur trafic ; cette réduction serait par ailleurs limitée, tous transporteurs aériens confondus, à un montant global de 5 M€ par an (valeur 2010, avec une évolution annuelle de ce plafond égale au taux moyen d'évolution des tarifs des redevances).

En outre, une telle réduction ne donne lieu à aucune compensation, ni dans le cadre général du présent contrat ni dans les décisions tarifaires annuelles. Aussi, pour l'application des équations tarifaires figurant au III.2.3, n'est-il pas tenu compte de cette réduction.

Par ailleurs, il est rappelé qu'Aéroports de Paris pourra mettre en œuvre, dans les conditions prévues par le code de l'aviation civile et ses textes d'application, des modulations de redevances visant à réduire ou à compenser les atteintes à l'environnement.

Quel que soit l'objectif visé par les modulations de redevances, toute création de nouvelle modulation ou changement substantiel apporté à une modulation existante fera l'objet d'une étude d'impact en application de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile, qui sera présentée, préalablement à toute décision, à la commission consultative économique compétente.

III.4. Évolution de périmètre de redevances

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

A. – Les conditions du B et du C ci-après s'appliquent si Aéroports de Paris prévoit, au cours du présent contrat :

- de créer une nouvelle redevance 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 ;
- 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 les clients ;
- de transférer la rémunération d'un service public aéroportuaire d'une redevance dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat avec les clients aux redevances dont les tarifs sont fixés par décision d'Aéroports de Paris.

B. – Aéroports de Paris propose à l'État, après avis de la commission consultative économique compétente, des modalités d'ajustement de l'évolution des redevances afin que cette nouvelle situation soit neutre sur ses revenus prévus, à la date de la proposition, sur la période restant à courir du contrat. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris est soumise à l'accord de l'État. L'État, 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'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

C. – Par exception, le B ne s'applique pas au dernier alinéa du B, lorsque sont concernées des redevances mentionnées au III.2.1 dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat avec les clients ; dans ce cas, il est appliqué les équations du III.2.3.1, sans préjudice de l'homologation par l'État prévue au III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile.

III.4.2. Services nouveaux ou variations de coûts

A. – Les conditions du B ci-après s'appliquent dans les cas suivants se produisant en cours de contrat :

- au cas où Aéroports de Paris se trouverait amenée à rémunérer par des redevances relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant un coût annuel pour la société de plus de 5 M€ (valeur 2010, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de juillet), des services qui étaient jusqu'alors rémunérés par des revenus extérieurs à ce périmètre ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'État, ou encore à la demande de transporteurs aériens, 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 une variation nette de ses coûts annuels de plus de 5,0 M€ (valeur 2010, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de juillet) ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'État, Aéroports de Paris serait déchargée de services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'État, les coûts ou revenus annuels d'Aéroports de Paris au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer à la hausse ou à la baisse de plus de 2 M€ (valeur 2010, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de juillet) ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles non spécifiques aux exploitants d'aéroports, les coûts ou revenus annuels d'Aéroports de Paris au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer à la hausse ou à la baisse de plus de 5 M€ (valeur 2010, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de juillet).

B. – Aéroports de Paris propose à l'État, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement des taux d'évolution des redevances afin de compenser les écarts prévisionnels de revenus ou de coûts, juste rémunération du capital investi comprise, au titre du périmètre régulé. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris est soumise à l'accord de l'État. L'État, 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'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

Pour l'application du présent B aux cas mentionnés aux deux derniers alinéas du A, la compensation porte sur l'écart prévisionnel par rapport aux seuils mentionnés.

III.4.3. Régime de certaines nouvelles redevances

A. – Dès lors qu'une redevance nouvelle serait instituée, en application du III.4.1 ou du III.4.2, qui représenterait un chiffre d'affaires annuel supérieur à 5 M€ (valeur 2010, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de juillet), celle-ci entrerait nécessairement dans le champ de celles soumises au plafond d'évolution défini au III.2.3.

B. – 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 ou à rémunérer par de telles redevances des services qui étaient jusqu'alors rémunérés par des revenus extérieurs à ce périmètre, représentant un coût annuel pour la société de moins de 5 M€ (valeur 2010, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de juillet), Aéroports de Paris est admise à créer de nouvelles redevances, ne faisant pas l'objet du présent contrat, établies sur une base annuelle de telle sorte que le chiffre d'affaires prévisionnel engendré couvre au plus les coûts nets imputables à ces services.

III.4.4. Effet d'une évolution du programme d'investissements

A. – Au cas où des investissements de capacité en aires de stationnement des avions à Paris - Charles-de-Gaulle s'avèreraient nécessaires en cours d'exécution du présent contrat, par rapport au programme d'investissements prévu en annexe I, ils seraient réalisés à l'initiative d'Aéroports de Paris, après concertation en commission consultative économique, sans impact sur le taux moyen d'évolution des redevances mentionné au III.2.2. Aéroports de Paris s'engage à assurer une concertation sur ce thème au sein de ladite commission au plus tard en novembre 2012.

B. – Dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique concernée, Aéroports de Paris pourra proposer, à son initiative et pour répondre à l'évolution des besoins de ses clients, de réaliser une ou plusieurs nouvelles opérations d'investissement de capacité ou de restructuration d'installations existantes, ou d'anticiper une ou plusieurs de telles opérations (par rapport au programme d'investissements figurant en annexe I).

Au cas où la croissance annuelle moyenne du trafic depuis le début du présent contrat excéderait de plus de 1,5 point celle du scénario de référence exposé au III.2.3.3, 50 % de l'excédent de recettes tirées des redevances au-delà de ce seuil pourra contribuer à couvrir les coûts annuels consécutifs à ces investissements, y compris la juste rémunération du capital investi appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital. Ce seuil correspond aux valeurs $QTs(n)$ suivantes du paramètre $QT(n)$ défini au III.2.3.3 :

n	2013	2014	2015
$QTs(n)$	88 832 993	93 313 803	98 334 574

Dans les autres cas ou si cette part de l'excédent de recettes est insuffisante, Aéroports de Paris pourra prévoir, dans le cadre des concertations précitées, des modalités d'ajustement annuel de l'évolution tarifaire des redevances, afin de couvrir les écarts prévisionnels de coûts annuels, y compris la juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital, consécutifs à cette évolution du programme d'investissements. Au cas où la croissance annuelle moyenne du trafic depuis le début du présent contrat excéderait de plus de 1,5 point celle du scénario de référence exposé au III.2.3.3, 50 % de l'excédent de recettes tirées des redevances au-delà de ce seuil pourra venir en réduction des coûts à couvrir.

S'il est fait usage des stipulations du présent B, la mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris d'évolution du programme d'investissements et d'ajustement annuel de l'évolution tarifaire des redevances, dans le respect des principes ci-avant et après avis de la commission consultative économique, est soumise à l'accord de l'État. L'État, 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'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

IV. – CONCERTATION ET COOPÉRATION AVEC LES CLIENTS

Afin d'améliorer la qualité des services rendus aux clients et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, Aéroports de Paris s'engage à mettre en œuvre une concertation approfondie et une coopération opérationnelle de terrain renforcée avec les clients aéronautiques.

En particulier, s'agissant des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, Aéroports de Paris s'engage à mettre en œuvre, conjointement avec les transporteurs aériens, des comités opérationnels de la qualité de service en aéroports, chargés de la définition et de la mise en œuvre de plans d'actions conjoints pour une amélioration continue de la qualité des services rendus à l'ensemble des clients.

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 clients 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. Sans préjudice d'obligations législatives ou réglementaires plus exigeantes, Aéroports de Paris fait parvenir au moins quatre mois avant le début de celle-ci le dossier préparatoire aux membres de la commission.

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires relatives à la commission consultative économique, celle-ci est destinataire des éléments suivants :

- en matière financière :
 - le compte d'exploitation du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
 - la valeur de la base d'actifs régulés au titre du dernier exercice connu ;
 - le compte d'exploitation, au titre du dernier exercice connu, relatif au périmètre des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile ;
 - la valeur de la base d'actifs se rapportant à ce même périmètre ;
 - 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 M€ ;
 - les prévisions d'Aéroports de Paris concernant le programme d'investissements sur les cinq années suivant l'exercice en cours ;
- 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, espace Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le nombre de passagers en correspondance, le tonnage de fret et poste, la jauge atterrie (somme des masses maximales certifiées au décollage pour les vols à l'arrivée) 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 qu'une explication des écarts par rapport aux objectifs ;
- en matière de tarifs des redevances pour services rendus :
 - 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 stipulations du III.2 et du III.4.

IV.2. Comités opérationnels de la qualité de service en aéroports

Afin de renforcer la coopération opérationnelle de terrain avec ses clients aéronautiques dans un but d'amélioration continue de la qualité des services rendus aux professionnels, aux passagers et au public, Aéroports de Paris s'engage à mettre en œuvre, conjointement avec les transporteurs aériens ou leurs représentants, des comités opérationnels de la qualité de service en aéroports.

Chaque comité, propre à une aéroport ou à un ensemble homogène d'aéroports, est appelé à se réunir à un rythme trimestriel ou plus fréquemment à l'initiative de ses membres. Ses prérogatives couvrent la mise au point et le suivi de plans d'actions conjoints en faveur de la satisfaction clients, entre Aéroports de Paris et les transporteurs aériens affectés dans l'aéroport concerné, ainsi que l'examen des programmes d'investissements.

Chaque comité dispose en particulier d'un tableau de bord d'indicateurs de qualité de service, comportant notamment les indicateurs prévus au II.2.1-A et II.2.1-B dans leur déclinaison propre à l'aéroport concerné.

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 d'exploitation du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
 - les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés et une estimation du besoin en fonds de roulement à échéance du dernier exercice connu ;
 - un point d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat, en distinguant les opérations de plus de 20 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 59 du cahier des charges d'Aéroports de Paris : le compte d'exploitation, 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, espace Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le nombre de passagers en correspondance, le tonnage de fret et poste, la jauge atterrie (somme des masses maximales certifiées au décollage pour les vols à l'arrivée) 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 et poste ;
- 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 qu'une explication des écarts par rapport aux objectifs.

Ces éléments sont le cas échéant précisés à la demande de l'État, après concertation avec Aéroports de Paris, dans le cadre des besoins de l'État relatifs à la régulation économique.

Les informations communiquées à l'État 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

Un comité de suivi du présent contrat, 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, et réuni à la 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'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.2.1.

V.1.3. Auditabilité

Aéroports de Paris s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies à l'État 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'État. Aéroports de Paris est informée des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins un mois. Elle reçoit communication des résultats obtenus.

Les audits sont effectués selon les modalités choisies par l'État 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 du 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, 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'adaptation des tarifs effectifs 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 la quantité de trafic, mesurée par l'indicateur $QT(n)$ défini au III.2.3.3, dépasserait trois années d'affilée la valeur $QTMM(n)$ définie ci-dessous, ou resterait trois années d'affilée en deçà de la valeur $QTmm(n)$;

n	2012	2013	2014	2015
$QTMM(n)$	86 518 237	91 121 538	96 384 411	102 052 316
$QTmm(n)$	82 704 431	82 138 979	83 201 927	84 766 569

- au cas où, à l'issue des années civiles postérieures à 2011, les dépenses d'investissements du périmètre régulé, cumulées depuis le 1^{er} janvier 2011, n'atteindraient pas 75 % du montant mentionné à l'annexe I.

B. – À 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.

À 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*

À la demande d'une des parties estimant que des circonstances exceptionnelles et imprévisibles, autres que celles mentionnées au V.2.1 et 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.

À 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.

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 pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat.

Aéroports de Paris s'engage à publier au plus tard le 1^{er} mai 2015 le dossier de consultation relatif à ce troisième contrat de régulation. Aéroports de Paris en engage au plus tard au mois de novembre 2014 la concertation préalable au sein de la commission consultative économique compétente.

Ces engagements valent également, le cas échéant dans un calendrier adapté aux circonstances, en cas de fin anticipée du présent contrat.

VI.3. Transmission de notifications

Les notifications d'Aéroports de Paris à l'État 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.

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 de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Fait à Paris, le 23 juillet 2010.

*Le ministre d'État, ministre de l'écologie,
de l'énergie, du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes
et des négociations sur le climat,*

JEAN-LOUIS BORLOO

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

CHRISTINE LAGARDE

*Le secrétaire d'État
chargé des transports,*

DOMINIQUE BUSSEREAU

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

P. GRAFF

ANNEXES

- Annexe I. – Programme d'investissements sur la période du contrat
- Annexe II. – Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service
- Annexe III. – Grilles 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 »
- Annexe VI. – Modalités de calcul des facteurs « INV_1 » et « INV_2 »

ANNEXE I

PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS DU PÉRIMÈTRE RÉGULÉ SUR LA PÉRIODE DU CONTRAT

programme en M€ constants 2010

	2011	2012	2013	2014	2015	Total 2011-2015
Investissements de capacité						
Projets structurants CDG	234	129	35	18	18	434
T2E	-	-	5	-	-	5
TBE	11	5	5	-	-	21
Bagages - Traitement hub	36	51	24	18	18	145
S4 (dont LISA - hors tri bagages)	170	62	-	-	-	232
Jonction A-C	19	11	2	-	-	32
Autres projets CDG	25	24	27	17	17	110
Aérogare T1/T3	-	-	3	3	-	6
Aérogare T2 - ABCD	-	1	1	-	-	2
Aérogare T2 - EF	1	-	-	-	-	1
Infrastructures Aéronautiques	10	15	18	13	4	60
dont Seuil 08	-	9	14	9	-	32
dont sécurité pistes	3	3	3	3	-	12
Accueil nouveaux avions	0	0	-	-	-	0
Parcs et accès	3	2	1	-	3	8
Prestations industrielles	11	6	4	1	11	32
dont bassins des renardières et de délestage	5	4	-	-	-	9
dont station d'épuration (extension)	-	-	-	-	10	10
dont production d'énergie	3	1	-	-	-	4
dont stations eaux et vidanges avion	2	2	-	-	-	3
Investissements de capacité Orly	-	-	-	-	11	11
Renforcement piste 3	-	-	-	-	11	11
Investissements de capacité Le Bourget	0	-	-	-	-	0
Total	259	153	63	34	46	555
Investissements de restructuration						
CDG	64	80	63	51	35	294
Réhabilitation CDG1	15	6	5	2	-	29
dont corps central	8	-	-	-	-	8
dont rénovation satellites	7	6	5	2	-	21
Rénovations ABCD	15	28	34	35	28	140
dont réhabilitation 2B	9	17	24	23	16	90
dont réaménagement et rénovation 2A, 2C et 2D	6	6	6	8	7	32
dont amélioration image extérieure ABCD	-	4	4	4	4	18
Restructuration T2 - EF	3	8	1	-	-	12
dont 2F2 Schengen	3	3	1	-	-	7
dont rénovation des tris CDGE	-	5	-	-	-	5
Restructuration Parcs et accès	7	5	5	-	-	17
dont rénovation des parcs AB	5	5	5	-	-	15
Galerie EF	14	14	-	-	-	28
Restructuration Prestations industrielles	7	15	13	9	3	46
dont alimentation électrique	4	7	3	6	-	19
dont réseau d'assainissement	3	5	10	3	-	21
Autres restructurations	5	5	5	5	5	23
Orly	3	13	19	19	19	72
Orly Ouest - restructuration des halls 3 et 4	-	13	19	19	19	70
Orly Sud - nouveau circuit d'arrivée Schengen	3	-	-	-	-	3
Total	67	93	82	70	54	366
Développement Immobilier						
Immobilier Aéroportuaire	28	25	10	2	15	80
Total	28	25	10	2	15	80
Investissements courants						
Plates-formes*	73	77	71	63	74	358
Immobilier	1	2	0	1	1	7
Autres	15	14	15	14	14	71
Total	88	93	87	79	90	436
Enveloppes dédiées						
Qualité de service	34	34	32	21	11	132
Développement durable	18	11	4	5	1	39
Total	52	45	36	26	12	171
FEST	48	38	30	26	36	178
TOTAL INVESTISSEMENTS	543	447	308	236	252	1 786

* hors entrées d'immobilisations relatives aux droits d'émission de CO₂

Pour le suivi d'exécution du présent contrat et l'application du V.2.1-A, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2010 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,5 \frac{BT01_n}{BT01_{2010}} + 0,1 \frac{TP01_n}{TP01_{2010}} + 0,3 \frac{BT50_n}{BT50_{2010}} + 0,1 \frac{SYNTEC_n}{SYNTEC_{2010}}$$

où :

- $BT01_n$ est l'index général bâtiment tous corps d'état publié par l'INSEE (BT01) – valeur de juillet de l'année « n » ;
- $TP01_n$ est l'index général travaux publics tous travaux publié par l'INSEE (TP01) – valeur de juillet de l'année « n » ;
- $BT50_n$ est l'index général rénovation-entretien tous corps d'état publié par l'INSEE (BT50) – valeur de juillet de l'année « n » ;
- $SYNTEC_n$ est l'index mesuré par la fédération SYNTEC représentant l'évolution en prix de prestations, notamment d'ingénierie et d'informatique – valeur de juillet de l'année « n ».

Dans le cas où l'un de ces indices ne serait plus disponible en cours de contrat, Aéroports de Paris proposera à l'État un indice de substitution. Cette proposition est soumise, dans un délai d'un mois suivant sa notification, à l'approbation de l'État. Passé ce délai, elle est réputée acceptée.

ANNEXE II

DÉFINITIONS ET MODALITÉS DE MESURE DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

INDICATEUR DE SATISFACTION GLOBALE DES PASSAGERS À L'ARRIVÉE ET AU DÉPART (SAD)

(Indicateur A-1)

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 en neuf langues au départ et trois langues à l'arrivée.

Au départ, les passagers sont interrogés en salle d'embarquement. Les questionnaires sont directement remplis par les passagers. L'échantillon porte sur au moins 8 000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers au départ, en fonction des faisceaux pour chacun des terminaux, par tranche horaire et par jour.

À l'arrivée, les passagers sont interrogés en face à face aux points d'attente des transports publics et aux points d'accès aux parcs de stationnement proches. Sont exclus les passagers en correspondance le même jour dans le terminal et les passagers utilisant une voiture de location ou un véhicule particulier stationné dans un parc éloigné. L'échantillon porte sur au moins 3 600 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers à l'arrivée, en fonction des faisceaux de provenance (trafic réel) et des modes de transport utilisés pour quitter la plate-forme (données issues de la même enquête).

La mesure de l'indicateur SAD est la résultante de celles concernant les différents thèmes sur lesquels les passagers sont interrogés au départ et à l'arrivée :

- au départ : la satisfaction globale est calculée par la moyenne des taux de satisfaction des 56 thèmes listés ci-après, pondérée par le taux d'utilisation des services correspondants ;
- à l'arrivée : la satisfaction globale est calculée par la moyenne des taux de satisfaction des 42 thèmes listés ci-après, pondérée par le taux d'utilisation des services correspondants.

Pour chacun des thèmes, les réponses possibles sont les suivantes :

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

Le taux de satisfaction est mesuré, sur chaque thème, comme la part des passagers satisfait ou très satisfaits par rapport à l'ensemble des passagers ayant répondu à la question.

Le taux d'utilisation des services correspondants est la part des passagers ayant déclaré, à l'occasion de la même enquête, avoir utilisé ces services par rapport à l'ensemble des passagers interrogés.

La satisfaction globale départ et arrivée est la moyenne du taux de satisfaction départ et arrivée, pondérée par le trafic total respectivement au départ et à l'arrivée.

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

Liste des thèmes constitutifs de la satisfaction au départ :

Parkings :

- information sur la disponibilité des places ;
- signalisation/orientation ;
- sécurité ;
- propreté ;
- ambiance.

Chariots à bagages :

- signalisation ;
- disponibilité ;
- maniabilité.

Hall public :

- facilité d'orientation ;
- présence des personnels ;

- sentiment de sécurité ;
- ambiance ;
- propreté ;
- disponibilité des sièges ;
- confort des sièges ;
- confort sonore.

Blocs sanitaires :

- signalisation ;
- disponibilité ;
- propreté ;
- équipements.

Ascenseurs :

- signalisation ;
- sécurité ;
- propreté.

Information vols :

- facilité pour les trouver ;
- clarté de l'information.

Comptoir d'information ADP :

- signalisation ;
- accueil ;
- conseils ;
- réponse obtenue.

Enregistrement :

- organisation de la file d'attente ;
- durée de l'attente ;
- accueil.

Contrôle police :

- organisation de la file d'attente ;
- durée de l'attente ;
- amabilité.

Inspection filtrage :

- organisation de la file d'attente ;
- durée de l'attente ;
- accueil ;
- prévenance ;
- sentiment de sécurité.

Boutiques :

- ambiance ;
- accueil ;
- conseils ;
- choix des produits ;
- rapport qualité/prix ;

Bars/restaurants :

- ambiance ;
- propreté.
- accueil ;
- rapidité de service ;
- qualité des produits ;
- rapport qualité/prix.

Salle d'embarquement :

- ambiance ;
- propreté ;
- disponibilité des sièges ;
- confort des sièges ;
- information fournie.

Liste des thèmes constitutifs de la satisfaction à l'arrivée :

Bus de piste :

- durée de l'acheminement avion-terminal ;
- confort.
- Passerelle :
 - propreté.
- Contrôle police :
 - durée de l'attente ;
 - organisation de la file d'attente ;
 - amabilité.
- Livraison bagages :
 - signalisation salle livraison bagages ;
 - signalisation tapis bagages ;
 - information fournie ;
 - durée de l'attente ;
 - propreté ;
 - confort.
- Temps d'attente livraison bagages :
 - fiabilité ;
 - clarté.
- Chariots à bagages :
 - signalisation ;
 - disponibilité ;
 - maniabilité.
- Blocs sanitaires :
 - signalisation ;
 - disponibilité ;
 - propreté ;
 - équipements.
- Comptoirs d'information ADP :
 - signalisation ;
 - accueil ;
 - conseils ;
 - réponse obtenue.
- Hall public :
 - facilité d'orientation ;
 - présence des personnels ;
 - propreté ;
 - ambiance.
- Parkings :
 - signalisation ;
 - sécurité ;
 - propreté ;
 - ambiance.
- Station taxis :
 - signalisation.
- Transports en commun :
 - facilité à trouver l'information ;
 - signalisation ;
 - confort en station ;
 - confort en salle d'attente ;
 - information en aérogare ;
 - service de transports en commun ;
 - service de navettes et bus.
- Attendants :
 - facilité pour se retrouver.

3. Définition de l'indicateur

Pour un trimestre « i » et une aéro-gare « j » donnés, la satisfaction globale départ et arrivée est calculée comme :

$$SAD_{ij} = \frac{(\text{Trafic départ}_{ij} \times \text{Satisfaction globale départ}_{ij}) + (\text{Trafic arrivée}_{ij} \times \text{Satisfaction globale arrivée}_{ij})}{(\text{Trafic départ}_{ij} + \text{Trafic arrivée}_{ij})}$$

où :

$$\text{Satisfaction globale départ(resp. arrivée) }_{ij} = \frac{\sum_{n=1}^N \text{Pond}_{ij}(n) * \text{Satisfaction}_{ij}(n)}{\sum_{n=1}^N \text{Pond}_{ij}(n)} = \frac{\sum_{n=1}^N \text{NS}_{ij}(n)}{\sum_{n=1}^N \text{NU}_{ij}(n)} = \frac{\text{NS}_{ij}}{\text{NU}_{ij}}$$

où :

- $\text{Pond}_{ij}(n)$ est le taux d'utilisation des services correspondant au thème « n » pour le trimestre « i » et l'aéro-gare « j » ;
- $\text{Satisfaction}_{ij}(n)$ est le taux de satisfaction sur le thème « n » pour le trimestre « i » et l'aéro-gare « j » ;
- $\text{NS}_{ij}(n)$ est le nombre d'utilisateurs « satisfaits » ou « très satisfaits » du thème « n », extrapolé au trafic départ du trimestre « i » et de l'aéro-gare « n » ;
- $\text{NU}_{ij}(n)$ est le nombre d'utilisateurs du thème « n » extrapolé au trafic départ du trimestre « i » et de l'aéro-gare « j ».

De même, l'indicateur annuel SAD est calculé comme :

$$SAD = \frac{(\text{Trafic départ} \times \text{Satisfaction globale départ}) + (\text{Trafic arrivée} \times \text{Satisfaction globale arrivée})}{(\text{Trafic départ} + \text{Trafic arrivée})}$$

où :

$$\text{Satisfaction globale départ(resp. arrivée) } = \frac{\sum_{i=1}^4 \sum_{j \in T} \text{NS}_{ij}}{\sum_{i=1}^4 \sum_{j \in T} \text{NU}_{ij}}$$

où T est l'ensemble des aéro-gares.

La valeur de SAD utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « $n-2$ » au 30 juin de l'année « $n-1$ ».

4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SAD est mesuré en dixièmes de pourcentage.

La mesure est réalisée en continu, avec une agrégation trimestrielle et par aéro-gare.

5. Archivage des données

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

INDICATEUR DE SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA PROPRIÉTÉ DES AÉROGARES (SPR)

(Indicateur A-2)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des aéro-gares 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 neuf langues.

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

L'échantillon porte sur au moins 8 000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers au départ en fonction des faisceaux pour chacun des terminaux, 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 le nombre de passagers au départ traités dans 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' :

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

La valeur de SPR utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « $n-2$ » au 30 juin de l'année « $n-1$ ».

4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SPR est mesuré en dixièmes de pourcentage.

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 cinq ans à compter de leur collecte.

Indicateur de satisfaction des passagers sur l'orientation en correspondance à Paris - Charles-de-Gaulle (SOC)

(Indicateur A-3)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des aéroports destinés aux passagers et au public.

La plate-forme concernée est celle de Paris - Charles-de-Gaulle.

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 neuf langues.

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

L'échantillon global (passagers origine-destination et en correspondance sur l'ensemble des plates-formes de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly) porte sur au moins 8 000 passagers par trimestre ; il est représentatif du trafic des passagers au départ en fonction des faisceaux pour chacun des terminaux, par tranche horaire et par jour.

La question posée aux seuls passagers s'étant déclarés en correspondance à Paris - Charles-de-Gaulle est la suivante :

« Concernant votre correspondance, que pensez-vous de la facilité pour s'orienter ? »

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

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

où :

- T est l'ensemble des aérogares de Paris - Charles-de-Gaulle ;
- n' représente les trimestres concernés ;
- $PAXt(n')$ représente le nombre de passagers en correspondance traités au départ du terminal t durant le trimestre n' ;
- $SOCT(n')$ est le taux de satisfaction des passagers sur la facilité de s'orienter en correspondance pour le terminal t au trimestre n' :

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

La valeur de SOC utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « $n-2$ » au 30 juin de l'année « $n-1$ ».

4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SOC est mesuré en dixièmes de pourcentage.

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

5. Archivage des données

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

INDICATEUR DE SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA SIGNALISATION ET L'INFORMATION SUR LES VOLS (SIV)

(Indicateur A-4)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des aérogares 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 neuf langues.

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

L'échantillon porte sur au moins 8 000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers au départ, en fonction des faisceaux pour chacun des terminaux, 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 le nombre de passagers au départ traités dans le terminal t durant le trimestre n' ;
- $SIVt(n')$ est le taux de satisfaction des passagers sur la signalisation et l'information sur les vols pour le terminal t au trimestre n' , soit la moyenne arithmétique des trois taux de satisfaction suivants :

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

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

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

La valeur de SIV utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « $n-2$ » au 30 juin de l'année « $n-1$ ».

4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SIV est mesuré en dixièmes de pourcentage.

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 cinq ans à compter de leur collecte.

INDICATEUR DE SATISFACTION DES PASSAGERS A SUR LES SALLES D'EMBARQUEMENT (SSE)
(Indicateur A-5)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces destinés aux passagers en zones réservées des aéroports.

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 neuf langues.

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

L'échantillon porte sur au moins 8 000 passagers par trimestre répartis dans les aérogares des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic des passagers au départ, en fonction des faisceaux pour chacun des terminaux, par tranche horaire et par jour.

La question posée est la suivante :

« Concernant la salle d'embarquement, 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

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

où :

- T est l'ensemble des aérogares ;
- n' représente les trimestres concernés ;
- $PAXt(n')$ représente le nombre de passagers au départ traités dans le terminal t durant le trimestre n' ;
- $SSEt(n')$ est le taux de satisfaction des passagers sur la salle d'embarquement pour le terminal t au trimestre n' :

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

La valeur de SSE utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « $n-2$ » au 30 juin de l'année « $n-1$ ».

4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SSE est mesuré en dixièmes de pourcentage.

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

5. Archivage des données

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

INDICATEUR DE DISPONIBILITE DES POSTES DE STATIONNEMENT DES AVIONS (DPS)

(Indicateur A-6)

1. Champ couvert par l'indicateur

Le périmètre couvre : 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.

La liste globale des aires retenues, celles prises en compte et non prises en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance d'un mois), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe « Archivage des données ».

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif pondéré d'ouverture et le temps théorique pondéré d'ouverture. À l'exception des aires de fret de Paris-Orly, ces mesures de temps prennent en compte avec une pondération double les heures qualifiées d'heures de pointe. Ces heures de pointe, propres à chaque terminal ou catégorie d'aires, sont au nombre de six par journée ; leur identification, telle qu'applicable au 1^{er} juillet 2010, figure ci-après ; en cas d'évolution significative, au cours du contrat de régulation économique, de la structure de trafic d'un terminal, l'identification des heures de pointe pourra être modifiée sur proposition d'Aéroports de Paris, soumise à l'avis conforme du comité opérationnel de la qualité de service en aéroport du terminal concerné, suivie, en cas d'avis favorable, par une décision d'Aéroports de Paris notifiée à l'État.

Temps théorique pondéré d'ouverture

Le temps théorique pondéré d'ouverture d'un poste de stationnement est calculé, pour chaque terminal ou catégorie d'aires, à partir d'une amplitude horaire de 24 h pour Paris - Charles-de-Gaulle et de 18 h (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly au sein de laquelle les 6 h de pointe sont pondérées par un coefficient 2 (à l'exception des aires de fret de Paris-Orly) : le temps théorique pondéré de fonctionnement est donc de 30 h par journée pour les terminaux ou catégories d'aires de Paris - Charles-de-Gaulle et de 24 h par journée pour les terminaux de Paris-Orly (18 h pour les aires de fret de Paris-Orly).

Temps effectif pondéré d'ouverture

Le temps effectif pondéré d'ouverture d'un poste de stationnement est égal au temps théorique pondéré d'ouverture, minoré des temps pondérés de fermeture (un temps de fermeture – ou la partie d'un temps de fermeture – en horaire de pointe est pondéré par un coefficient 2) 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 ;
- des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès au poste de stationnement, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins un mois à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai.

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 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 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 à 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 ou des équipements d'alimentation en énergie 400 Hz-50 Hz ;
- 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 un 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.

3. Définition de l'indicateur

$$DPS = 1 - \left[\frac{\left(\sum_{\text{Période - Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste - des - Postes - e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(t_e)_h * TA(e)_h) \right) \right] \right)}{\left(\sum_{\text{Période - Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste - des - Postes - e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(t_e)_h) \right) \right] \right)} \right]$$

- $TA(e)_h$ = temps d'indisponibilité du poste de stationnement « e » durant le créneau horaire « h » ;
- $P(t_e)_h$ = pondération du temps d'arrêt sur un créneau horaire « h » pour le périmètre (terminal ou catégorie d'aires) auquel appartient le poste « e ». Cette pondération est définie par terminal ou catégorie d'aires comme précisé ci-après :
 - sur Paris - Charles-de-Gaulle, $P(t_e)_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal ou de la catégorie d'aires concerné et la valeur 1 sur les 18 autres créneaux ;
 - sur Paris-Orly, $P(t_e)_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal concerné et la valeur 1 sur les 12 autres créneaux d'ouverture ; s'agissant des aires de fret de Paris-Orly, il prend la valeur 1 sur l'ensemble des 18 créneaux horaires d'ouverture ; la plage horaire 0 heure-6 heures fait l'objet d'une pondération nulle sur l'ensemble des aires de Paris-Orly.

La valeur de DPS utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « n-2 » au 30 juin de l'année « n-1 ».

4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont suivis en minutes. La disponibilité des équipements est établie en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

5. Archivage des données

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

6. Heures de pointe

Les créneaux horaires suivants (heures locales) sont associés, à compter du 1^{er} juillet 2010, à une pondération 2 :

TERMINAL – CATÉGORIE D'AIRES	HEURES DE POINTE
Orly-Ouest	6 heures-9 heures et 18 heures-21 heures
Orly-Sud	7 heures-9 heures, 12 heures-15 heures et 21 heures-22 heures
CDG-Terminal 1	10 heures-15 heures et 19 heures-20 heures
CDG-Terminal 2A	7 heures-13 heures
CDG-Terminal 2B	10 heures-13 heures, 17 heures-19 heures et 21 heures-22 heures
CDG-Terminal 2C	5 heures-7 heures, 9 heures-11 heures et 12 heures-14 heures
CDG-Terminal 2D	8 heures-10 heures, 12 heures-14 heures et 18 heures-20 heures
CDG-Terminal 2E	5 heures-7 heures, 9 heures-11 heures et 12 heures-14 heures
CDG-Terminal 2 F	7 heures-13 heures
CDG-Terminal 2G	8 heures-10 heures, 12 heures-14 heures et 18 heures-20 heures

TERMINAL – CATÉGORIE D'AIRES	HEURES DE POINTE
CDG-Terminal 3	11 heures-13 heures, 14 heures-16 heures et 20 heures-22 heures
CDG-Aires de fret	23 heures-5 heures

INDICATEUR DE DISPONIBILITE DES PASSERELLES TÉLESCOPIQUES (DPT)

(Indicateur A-7)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les équipements concernés sont les passerelles télescopiques des aérogares destinées aux passagers des plates-formes de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly.

La liste globale des équipements retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance d'un mois), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe « Archivage des données ». Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de vérification en service régulier de trois mois suivant leur mise en service.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif pondéré de fonctionnement et le temps théorique pondéré de fonctionnement. Ces mesures de temps prennent en compte avec une pondération double les heures qualifiées d'heures de pointe. Ces heures de pointe, propres à chaque terminal, sont au nombre de 6 par journée ; leur identification, telle qu'applicable au 1^{er} juillet 2010, figure ci-après ; en cas d'évolution significative, au cours du contrat de régulation économique, de la structure de trafic d'un terminal, l'identification des heures de pointe pourra être modifiée sur proposition d'Aéroports de Paris soumise à l'avis conforme du comité opérationnel de la qualité de service en aérogare du terminal concerné, suivie, en cas d'avis favorable, par une décision d'Aéroports de Paris notifiée à l'État.

Temps théorique pondéré de fonctionnement

Le temps théorique pondéré de fonctionnement des passerelles est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 24 h pour Paris - Charles-de-Gaulle et 18 h (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly au sein de laquelle les 6 h de pointe sont pondérées par un coefficient 2 : le temps théorique pondéré de fonctionnement est donc de 30 h par journée dans les terminaux de Paris - Charles-de-Gaulle et de 24 h par journée dans les terminaux de Paris-Orly.

Temps effectif pondéré de fonctionnement

Le temps effectif pondéré de fonctionnement d'un équipement est égal au temps théorique pondéré de fonctionnement, minoré des temps pondérés d'arrêt suivants, où un temps d'arrêt (ou la partie d'un temps d'arrêt) en horaire de pointe est pondéré par un coefficient 2 :

- les temps d'arrêt liés à tout événement de nature technique intrinsèque à l'installation ;
- les temps d'arrêt liés à la « maintenance courante planifiée » de type « préventive systématique » et « préventive conditionnelle » ;
- les temps d'arrêt pour 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, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins un mois à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités dues à des défaillances (dommages entraînant réparation) de causes extrinsèques aux équipements, telles que :
 - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : dommages entraînés par des vents violents, conditions climatiques anormales, pollution...);
 - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : dommages résultant d'une mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme...);
- les indisponibilités dues à des arrêts (interruption non liée à un dommage sur l'équipement) provoqués par des causes extrinsèques aux équipements telles que les arrêts liés à la défaillance d'une autre installation (ex. : perte de l'alimentation électrique...);

- les indisponibilités liées à la sécurité (dont les enclenchements d'arrêt d'urgence, les mises à l'arrêt volontaire en cas de mauvaises conditions climatiques), 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 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 un 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.

3. Définition de l'indicateur

$$DPT = 1 - \frac{\left(\sum_{\text{Période_Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste_des_Equipements_e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(\text{terminal}_e)_h * TA(e)_h) \right) \right] \right)}{\left(\sum_{\text{Période_Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste_des_Equipements_e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(\text{terminal}_e)_h) \right) \right] \right)}$$

- $TA(e)_h$ = temps d'arrêt de l'équipement « e » durant le créneau horaire « h ». Ce temps d'arrêt est mesuré en heures et centièmes d'heure pour la maintenance corrective, et en heures et dixièmes d'heure pour la maintenance préventive ;
- $P(\text{terminal}_e)_h$ = pondération du temps d'arrêt sur un créneau horaire « h » pour le terminal auquel appartient l'équipement « e ». Cette pondération est définie terminal par terminal comme précisé ci-après :
 - sur Paris - Charles-de-Gaulle, $P(\text{terminal}_e)_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal concerné et la valeur 1 sur les 18 autres créneaux ;
 - sur Paris-Orly, $P(\text{terminal}_e)_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal concerné et la valeur 1 sur les 12 autres créneaux d'ouverture ; la plage horaire 0 heure-6 heures fait l'objet d'une pondération nulle sur l'ensemble des terminaux de Paris-Orly.

La valeur de DPT utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « n - 2 » au 30 juin de l'année « n - 1 ».

4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés au centième d'heure. L'indice de disponibilité pondérée des passerelles télescopiques est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

5. Archivage des données

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

6. Heures de pointe

Les créneaux horaires suivants (heures locales) sont associés, à compter du 1^{er} juillet 2010, à une pondération 2 :

TERMINAL – CATÉGORIE D'AIRES	HEURES DE POINTE
Orly-Ouest	6 heures-9 heures et 18 heures-21 heures
Orly-Sud	7 heures-9 heures, 12 heures-15 heures et 21 heures-22 heures
CDG-Terminal 1	10 heures-15 heures et 19 heures-20 heures

TERMINAL – CATÉGORIE D'AIRES	HEURES DE POINTE
CDG-Terminal 2A	7 heures-13 heures
CDG-Terminal 2B	10 heures-13 heures, 17 heures-19 heures et 21 heures-22 heures
CDG-Terminal 2C	5 heures-7 heures, 9 heures-11 heures et 12 heures-14 heures
CDG-Terminal 2D	8 heures-10 heures, 12 heures-14 heures et 18 heures-20 heures
CDG-Terminal 2E	5 heures-7 heures, 9 heures-11 heures et 12 heures-14 heures
CDG-Terminal 2 F	7 heures-13 heures
CDG-Terminal 2G	8 heures-10 heures, 12 heures-14 heures et 18 heures-20 heures
CDG-Terminal 3	11 heures-13 heures, 14 heures-16 heures et 20 heures-22 heures

INDICATEUR DE DISPONIBILITE DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉCANIQUES (DEE)

(Indicateur A-8)

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 des plates-formes de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

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

La liste globale des équipements retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance d'un mois), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe « Archivage des données ». Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de vérification en service régulier de trois mois suivant leur mise en service.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif pondéré de fonctionnement et le temps théorique pondéré de fonctionnement. Ces mesures de temps prennent en compte avec une pondération double les heures qualifiées d'heures de pointe. Ces heures de pointe, propres à chaque terminal, sont au nombre de 6 par journée ; leur identification, telle qu'applicable au 1^{er} juillet 2010, figure ci-après ; en cas d'évolution significative, au cours du contrat de régulation économique, de la structure de trafic d'un terminal, l'identification des heures de pointe pourra être modifiée sur proposition d'Aéroports de Paris, soumise à l'avis conforme du comité opérationnel de la qualité de service en aéroport du terminal concerné, suivie, en cas d'avis favorable, par une décision d'Aéroports de Paris notifiée à l'État.

Temps théorique pondéré de fonctionnement

Le temps théorique pondéré de fonctionnement des équipements électromécaniques est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 24 h pour Paris - Charles-de-Gaulle et 18 h (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly, au sein de laquelle les 6 h de pointe sont pondérées par un coefficient 2 : le temps théorique pondéré de fonctionnement est donc de 30 h par journée dans les terminaux de Paris - Charles-de-Gaulle et de 24 h par journée dans les terminaux de Paris-Orly.

Temps effectif pondéré de fonctionnement

Le temps effectif pondéré de fonctionnement d'un équipement est égal au temps théorique pondéré de fonctionnement, minoré des temps pondérés d'arrêt suivants, où un temps d'arrêt (ou la partie d'un temps d'arrêt) en horaire de pointe est pondéré par un coefficient 2 :

- les temps d'arrêt liés à tout événement de nature technique intrinsèque à l'installation ;
- les temps d'arrêt liés à la « maintenance courante planifiée » de type « préventive systématique » et « préventive conditionnelle » ;
- les temps d'arrêt pour 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, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins un mois à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités dues à des défaillances (dommages entraînant réparation) de causes extrinsèques aux équipements, telles que :
 - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : dommages entraînés par des vents violents, conditions climatiques anormales, pollution...);
 - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : dommages résultant d'une mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme...);
- les indisponibilités dues à des arrêts (interruption non liée à un dommage sur l'équipement) provoqués par des causes extrinsèques aux équipements, telles que les arrêts liés à la défaillance d'une autre installation (ex. : perte de l'alimentation électrique...);
- les indisponibilités liées à la sécurité (dont les enclenchements d'arrêt d'urgence, les mises à l'arrêt volontaire en cas de mauvaises conditions climatiques), 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 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 un 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.

3. Définition de l'indicateur

$$DEE = 1 - \frac{\left(\sum_{\text{Période_Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste_des_Equipements_e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(\text{terminal}_e)_h * TA(e)_h) \right) \right] \right)}{\left(\sum_{\text{Période_Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste_des_Equipements_e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(\text{terminal}_e)_h) \right) \right] \right)}$$

- $TA(e)_h$ = temps d'arrêt de l'équipement « e » durant le créneau horaire « h ». Ce temps d'arrêt est mesuré en heures et centièmes d'heure pour la maintenance corrective, et en heures et dixièmes d'heure pour la maintenance préventive.
- $P(\text{terminal}_e)_h$ = pondération du temps d'arrêt sur un créneau horaire « h » pour le terminal auquel appartient l'équipement « e ». Cette pondération est définie terminal par terminal comme précisé ci-après :
 - sur Paris - Charles-de-Gaulle, $P(\text{terminal})_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal concerné et la valeur 1 sur les 18 autres créneaux ;
 - sur Paris-Orly, $P(\text{terminal})_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal concerné et la valeur 1 sur les 12 autres créneaux d'ouverture ; la plage horaire 0 heures-6 heures fait l'objet d'une pondération nulle sur l'ensemble des terminaux de Paris-Orly.

La valeur de DEE utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « n-2 » au 30 juin de l'année « n-1 ».

4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés au centième d'heure. L'indice de disponibilité pondérée des équipements électromécaniques est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

5. Archivage des données

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

6. Heures de pointe

Les créneaux horaires suivants (heures locales) sont associés, à compter du 1^{er} juillet 2010, à une pondération 2 :

TERMINAL – CATÉGORIE D'AIRES	HEURES DE POINTE
Orly-Ouest	6 heures-9 heures et 18 heures-21 heures
Orly-Sud	7 heures-9 heures, 12 heures-15 heures et 21 heures-22 heures
CDG-Terminal 1	10 heures-15 heures et 19 heures-20 heures
CDG-Terminal 2A	7 heures-13 heures
CDG-Terminal 2B	10 heures-13 heures, 17 heures-19 heures et 21 heures-22 heures
CDG-Terminal 2C	5 heures-7 heures, 9 heures-11 heures et 12 heures-14 heures
CDG-Terminal 2D	8 heures-10 heures, 12 heures-14 heures et 18 heures-20 heures
CDG-Terminal 2E	5 heures-7 heures, 9 heures-11 heures et 12 heures-14 heures
CDG-Terminal 2 F	7 heures-13 heures
CDG-Terminal 2G	8 heures-10 heures, 12 heures-14 heures et 18 heures-20 heures
CDG-Terminal 3	11 heures-13 heures, 14 heures-16 heures et 20 heures-22 heures

INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES TAPIS DE LIVRAISON DE BAGAGES (DTB)

(Indicateur A-9)

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.

La liste globale des tapis retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance d'un mois), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe « Archivage des données ». Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de vérification en service régulier de trois mois suivant leur mise en service.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif pondéré de fonctionnement et le temps théorique pondéré de fonctionnement. Ces mesures de temps prennent en compte avec une pondération double les heures qualifiées d'heures de pointe. Ces heures de pointe, propres à chaque terminal, sont au nombre de 6 par journée ; leur identification, telle qu'applicable au 1^{er} juillet 2010, figure ci-après ; en cas d'évolution significative, au cours du contrat de régulation économique, de la structure de trafic d'un terminal, l'identification des heures de pointe pourra être modifiée sur propo-

sition d'Aéroports de Paris soumise à l'avis conforme du comité opérationnel de la qualité de service en aérogare du terminal concerné, suivie, en cas d'avis favorable, par une décision d'Aéroports de Paris notifiée à l'État.

Temps théorique pondéré de fonctionnement

Le temps théorique pondéré de fonctionnement des tapis de livraison des bagages est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 24 h pour Paris - Charles-de-Gaulle et 18 h (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly, au sein de laquelle les 6 h de pointe sont pondérées par un coefficient 2 : le temps théorique pondéré de fonctionnement est donc de 30 h par journée dans les terminaux de Paris - Charles-de-Gaulle et de 24 h par journée dans les terminaux de Paris-Orly.

Temps effectif pondéré de fonctionnement

Le temps effectif pondéré de fonctionnement d'un tapis de livraison des bagages est égal au temps théorique pondéré de fonctionnement, minoré des temps pondérés d'arrêt suivants, où un temps d'arrêt (ou la partie d'un temps d'arrêt) en horaire de pointe est pondéré par un coefficient 2 :

- les temps d'arrêt liés à tout évènement de nature technique intrinsèque à l'installation ;
- les temps d'arrêt liés à la « maintenance courante planifiée » de type « préventive systématique » et « préventive conditionnelle » ;
- les temps d'arrêt pour 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, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins un mois à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai.

Sont exclues des temps d'arrêt :

- les indisponibilités dues à des défaillances (dommages entraînant réparation) de causes extrinsèques aux équipements, telles que :
 - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : dommages entraînés par des vents violents, conditions climatiques anormales, pollution...),
 - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : dommages résultant d'une mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme...);
- les indisponibilités dues à des arrêts (interruption non liée à un dommage sur l'équipement) provoqués par des causes extrinsèques aux équipements telles que les arrêts liés à la défaillance d'une autre installation (ex. : perte de l'alimentation électrique...);
- les indisponibilités liées à la sécurité (dont les enclenchements d'arrêt d'urgence, les mises à l'arrêt volontaire en cas de mauvaises conditions climatiques), 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 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 un 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.

3. Définition de l'indicateur

$$DTB = 1 - \frac{\left(\sum_{\text{Période_Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste_des_Tapis_e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(\text{terminal}_e)_h * TA(e)_h) \right) \right] \right)}{\left(\sum_{\text{Période_Annuelle}} \left[\sum_{\text{Liste_des_Tapis_e}} \left(\sum_{h=0}^{23} (P(\text{terminal}_e)_h) \right) \right] \right)}$$

$TA(e)_h$ = temps d'arrêt du tapis « e » durant le créneau horaire h. Ce temps d'arrêt est mesuré en heures et centièmes d'heure pour la maintenance corrective, et en heures et dixièmes d'heure pour la maintenance préventive.

$P(\text{terminal}_e)_h$ = pondération du temps d'arrêt sur un créneau horaire « h » pour le terminal auquel appartient le tapis « e ». Cette pondération est définie terminal par terminal comme précisé ci-après :

- sur Paris - Charles-de-Gaulle, $P(\text{terminal})_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal concerné et la valeur 1 sur les 18 autres créneaux ;
- sur Paris-Orly, $P(\text{terminal})_h$ prend la valeur 2 sur les 6 créneaux horaires de pointe du terminal concerné et la valeur 1 sur les 12 autres créneaux d'ouverture ; la plage horaire 0 heure-6 heures fait l'objet d'une pondération nulle sur l'ensemble des terminaux de Paris-Orly.

La valeur de DTB utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} juillet de l'année « $n-2$ » au 30 juin de l'année « $n-1$ ».

4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés au centième d'heure. L'indice de disponibilité pondérée des tapis de livraison des bagages est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

5. Archivage des données

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

6. Heures de pointe

Les créneaux horaires suivants (heures locales) sont associés, à compter du 1^{er} juillet 2010, à une pondération 2 :

TERMINAL / CATÉGORIE D'AIRES	HEURES DE POINTE
Orly-Ouest	6 h-9 h et 18 h-21 h
Orly-Sud	7 h-9 h, 12 h-15 h et 21 h-22 h
CDG-Terminal 1	10 h-15 h et 19 h-20 h
CDG-Terminal 2A	7 h-13 h
CDG-Terminal 2B	10 h-13 h, 17 h-19 h et 21 h-22 h
CDG-Terminal 2C	5 h-7 h, 9 h-11 h et 12 h-14 h
CDG-Terminal 2D	8 h-10 h, 12 h-14 h et 18 h-20 h
CDG-Terminal 2E	5 h-7 h, 9 h-11 h et 12 h-14 h
CDG-Terminal 2 F	7 h-13 h
CDG-Terminal 2G	8 h-10 h, 12 h-14 h et 18 h-20 h
CDG-Terminal 3	11 h-13 h, 14 h-16 h et 20 h-22 h

Indicateur de délai de réponse aux réclamations des passagers et du public (DRR) (indicateur n° 10)

1. Champ couvert par l'indicateur

Tous les courriers (papier 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 - Charles-de-Gaulle 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 accusé de réception, dans « Conso + ».

3. Définition de l'indicateur

Nombre de personnes ayant reçu une réponse d'Aéroports de Paris dans un délai de 20 jours au plus (de mi-2010 à mi-2012) et 15 jours au plus (à partir de mi-2012)

$$\text{DRR} = \frac{\text{Nombre de personnes ayant reçu une réponse d'Aéroports de Paris dans un délai de 20 jours au plus (de mi-2010 à mi-2012) et 15 jours au plus (à partir de mi-2012)}}{\text{Total des courriers reçus par Aéroports de Paris tel que décrit dans le champ couvert}}$$

La valeur de DRR utile pour la période tarifaire « n » est mesurée sur une période allant du 1^{er} 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. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur DRR est mesuré en centièmes de pourcentage.
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 cinq ans à compter de leur collecte.

ANNEXE III

GRILLES DES REDEVANCES À LA DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT

Les tarifs des redevances pour services rendus mentionnés au III.2.1, hors ceux fixés contractuellement avec les clients, sont les suivants à la date d'entrée en vigueur du présent contrat :

- redevance d'atterrissage correspondant à l'usage des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol. Les tarifs sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef (MMD) ;
- redevance perçue pour l'atterrissage d'un aéronef sur les plates-formes de Paris-Orly et de Paris - Charles-de-Gaulle.

TRANCHES DE MMD EN TONNES	TARIFS EN € HORS TAXES (hors modulation acoustique)
Avions de MMD de moins de 6 tonnes	165,54
Avions de MMD entre 6 et 40 tonnes	165,54
Avions de MMD de 41 tonnes et plus	165,54 + 5,65 (t - 40) où t représente la MMD en tonnes

Dispositions particulières

Le tarif est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'arrêté du 26 février 2009 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

PARIS - CHARLES-DE-GAULLE	JOUR (6 h-22 h)	NUIT (22 h-6 h)
Groupe 1	1,30	1,95
Groupe 2	1,20	1,80
Groupe 3	1,15	1,725
Groupe 4	1,00	1,50
Groupe 5a	0,85	1,275
Groupe 5b	0,70	1,05
PARIS-ORLY	JOUR (6 h-22 h)	NUIT (22 h-6 h)
Groupe 1	1,30	1,95
Groupe 2	1,20	1,80
Groupe 3	1,15	1,725
Groupe 4	1,00	1,50
Groupe 5a	0,85	1,275
Groupe 5b	0,70	1,05

- redevance perçue pour l'atterrissage d'un aéronef sur la plate-forme de Paris-Le Bourget.

TRANCHES DE MMD EN TONNES	TARIFS EN € HORS TAXES (hors modulation acoustique)
Avions de MMD de moins de 6 tonnes	141,88
Avions de MMD entre 6 et 50 tonnes	141,88 + 2,79 (t - 6) où t représente la MMD en tonnes
Avions de MMD de 51 tonnes et plus	264,77 + 13,40 (t - 50) où t représente la MMD en tonnes

Dispositions particulières

Le tarif est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'arrêté du 26 février 2009 modifiant l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

	JOUR (6 h-22 h)	NUIT (22 h-6 h)
Groupe 1	1,30	4,00
Groupe 2	1,20	1,80
Groupe 3	1,15	1,725
Groupe 4	1,00	1,50
Groupe 5a	0,85	1,275
Groupe 5b	0,70	1,05

- redevance de stationnement correspondant à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement. Les tarifs de la redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef (masse maximale certifiée au décollage [MMD]) et des caractéristiques de l'aire de stationnement ;
- aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly :

	TYPES D'AIRES DE STATIONNEMENT		
	Aires de trafic		Aires de garages
	Au contact des aérogares	Au large	
Part fixe en euros hors taxes	2,49 € par tonne pour les seules aires équipées de passerelle	Sans objet	Sans objet
Part variable en euros hors taxes	Due pour toutes les aires au contact 0,053 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes jusqu'à 1 h 30 de stationnement 0,053 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes au-delà de 1 h 30 de stationnement	0,053 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes	0,114 € par tonne de MMD et par heure

Dispositions particulières

- une franchise de 50 minutes est appliquée sur la part variable 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 des aires de trafic est déclassée de nuit (entre 23 heures et 7 heures, heure locale) en aire de garage ;
- pour la part variable, toute tranche horaire commencée est due (tranche de 10 minutes pour les aires de trafic au contact et au large, tranche d'une heure pour les aires de garage) ;
- aéroport Paris-Le Bourget :

	AIRES DE TRAFIC AU LARGE
Part variable en euros hors taxes	0,30 € par tonne de MMD et par heure

- redevance par passager pour les aéroports Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, correspondant 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.

Redevance par passager hors correspondance

TARIFS PAR PASSAGER À DESTINATION	TARIFS EN € HORS TAXES
De la métropole	8,62
De l'Espace Schengen	8,62
De l'UE, de l'EEE hors Schengen et des DOM-COM	9,48
Internationale (hors UE, Espace économique européen, DOM-COM)	21,00

Redevance par passager en correspondance

TARIFS PAR PASSAGER À DESTINATION	TARIFS EN € HORS TAXES
De la métropole	5,17
De l'Espace Schengen	5,17
De l'UE, de l'EEE hors Schengen et des DOM-COM	5,69
Internationale (hors UE, Espace économique européen, DOM-COM)	12,60

- redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement sur les aéroports Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Les tarifs de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement sont composés d'une part fixe dont l'assiette est la banque d'enregistrement ou la borne libre-service utilisée et d'une part variable dont l'assiette est le passager à l'embarquement hors correspondance. La définition des passagers en correspondance est la même que pour la redevance par passager, découlant de l'arrêté du 26 février 1981 modifié.

Le redevable de la part fixe est le transporteur aérien ou le prestataire d'assistance en escale utilisateur de la banque d'enregistrement. Le tarif annuel de la part fixe constitue un forfait annuel pour chaque banque d'enregistrement louée à l'année. Il est applicable *pro rata temporis* en cas de location pour une saison aéronautique entière. Le tarif horaire s'applique dans le cas d'une utilisation ponctuelle d'une banque d'enregistrement.

PART FIXE	TARIFS EN € HORS TAXES
Comptoirs d'enregistrement : - tarif annuel par comptoir d'enregistrement - tarif horaire (par heure d'affectation d'une banque d'enregistrement)	12 075,00 4,37
Bornes d'enregistrement libre-service pour les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly : - tarif annuel par borne - tarif trimestriel par borne	2 969,23 742,31

Le redevable de la part variable est le transporteur aérien. Le tarif de la part variable est différencié selon les destinations des passagers classées en deux catégories :

- trafic national, Union européenne, Espace économique européen, Suisse, départements et collectivités d'outre-mer ;
- trafic international autre que celui mentionné précédemment.

PART FIXE	TARIFS EN € HORS TAXES par passager hors correspondance
Trafic national, Union européenne, EEE, Suisse, DOM-COM	0,455
Autre trafic international	1,369

- redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages de l'aérogare 1 de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

La redevance correspond à la mise à disposition des installations aménagées pour le tri des bagages. L'assiette de cette redevance est le nombre de bagages.

Le tarif de la redevance est fixé à 2,50 € hors taxes par bagage (bagages en correspondance et hors correspondance).

- redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages en correspondance de l'aérogare 2 de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle.

Le tarif de la redevance est fixé à 7,97 € hors taxes par bagage en correspondance au sein de l'aérogare CDG 2.

- Redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les avions sur les aéroports Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

La redevance correspond à la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les avions. L'assiette est la touchée arrivée et départ. Les tarifs sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'avion (MMD), de sa provenance ou de sa destination et de la situation du poste de stationnement.

	POSTES AVION AU CONTACT DES AÉROGARES		POSTES AVION AU LARGE	
	Par touchée arrivée et départ, vol provenant ou à destination d'un aéroport		Par touchée arrivée et départ, vol provenant ou à destination d'un aéroport	
	De l'Union européenne (*)	Hors de l'Union euro- péenne, EEE et Suisse	De l'Union européenne (*)	Hors de l'Union euro- péenne, EEE et Suisse
Masse maximale au décollage inférieure ou égale à 140 tonnes	12,79 € hors taxes	19,18 € hors taxes	6,31 € hors taxes	9,44 € hors taxes
MMD supérieure à 140 tonnes	25,59 € hors taxes	38,39 € hors taxes	12,60 € hors taxes	18,90 € hors taxes

(*) Y compris Espace économique européen et Suisse.

– redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

La redevance correspond à la mise à disposition des installations de dégivrage sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle. Les tarifs de la redevance comprennent une part fixe et une part variable.

Les tarifs sont applicables à compter du 1^{er} octobre 2010 pour la part variable et à compter du 15 octobre 2010 pour la part fixe. Jusqu'à ces dates, les tarifs antérieurement applicables de la part variable et de la part fixe restent en vigueur.

	PART FIXE EN € HORS TAXES	PART VARIABLE EN € HORS TAXES
Avions de classe 1	30,66	1 001,55
Avions de classe 2	61,33	2 003,11
Avions de classe 3	91,98	3 004,66
Avions de classe 4	122,65	4 006,22
Avions de classe 5	153,31	5 007,78

Le montant de la part fixe est dû pour chaque atterrissage entre le 15 octobre 2010 et le 15 mai 2011.

La part variable est due pour chaque opération de dégivrage effectuée entre le 1^{er} octobre 2010 et le 31 mai 2011.

Le montant total de la part variable est recouvré auprès de chaque usager au moyen de deux facturations par saison hivernale, la première correspondant à toutes les opérations réalisées entre le 1^{er} octobre et le 31 décembre, et la seconde à celles réalisées entre le 1^{er} janvier et le 31 mai.

Table de référence des types avions

CLASSE UD 1		CLASSE UD 2		CLASSE UD 3		CLASSE UD 4		CLASSE UD 5	
Type avion	Surface alaïre								
SWM	25,8	731	91,0	T5B	201,5	ILW	320,0	380	845,0
H25	34,8	733	91,0	TU5	201,5	L 10	321,0		
EM2	39,4	734	91,0	310	219,0	L12	321,0		
SF3	41,8	735	91,0	312	219,0	D11	328,8		
SH3	42,1	737	91,0	A31	219,0	L15	329,0		
SH6	42,1	73A	91,0	114	260,0	D14	338,9		
DFL	46,8	732	91,0	AB2	260,0	M11	339,3		
EM4	51,0	D92	93,0	AB3	260,0	SSC	358,3		
DH8	54,4	D93	93,0	AB4	260,0	330	361,6		
AT4	54,5	D94	93,0	AB6	260,0	340	361,6		
ATR	54,5	D95	93,0	VCS	260,0	D10	367,7		
CRJ	54,5	D98	93,0	D85	267,9	777	427,8		
CR1	54,5	B14	93,2	DC8	267,9	747	512,0		
AT5	54,5	100	93,5	D70	271,9	744	524,9		
AT4	54,5	F70	93,5	D87	271,9	74F	541,2		
S00	55,7	B11	95,8	D8L	271,9	741	541,2		

CLASSE UD 1		CLASSE UD 2		CLASSE UD 3		CLASSE UD 4		CLASSE UD 5	
Type avion	Surface alaire								
DHT	56,2	B15	95,8	D8M	271,9	742	541,2		
AT7	60,0	DAM	116,0	D8A	271,9	743	541,2		
F27	70,0	M80	118,0	IL6	279,6	74B	541,2		
FKF	70,0	319	122,4	762	283,3	74C	541,2		
F50	70,0	320	123,0	763	283,3	74D	541,2		
F28	76,4	321	123,0	767	283,3	74L	541,2		
FJF	76,4	T3B	127,3	707	283,4				
14F	77,3	TU3	127,3						
146	77,3	TRD	138,7						
142	77,3	CRS	146,7						
AR8	77,3	CRV	146,7						
DH7	79,9	72F	153,0						
CVR	85,5	73S	154,0						
D91	86,8	721	157,9						
DC3	90,0	727	157,9						
NDC	90,0	72S	157,9						
		752	185,3						
		757	185,3						

- redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

La redevance est assise sur le nombre total de passagers embarqués sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly, aux seules exceptions mentionnées à l'article 6 de l'arrêté du 26 février 1981 réglementant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises sur les aéroports de France métropolitaine et d'outre-mer.

- aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle : 1,05 € hors taxes par passager embarquant ;
- aéroport de Paris-Orly : 0,61 € hors taxes par passager embarquant.

- redevance de titre de circulation en zone réservée des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget : 51,50 € hors taxes.

La redevance est due par les entreprises ou organismes visés à l'alinéa 2 du I de l'article R. 213-4 du code de l'aviation civile. Elle est payée pour chaque dépôt d'un dossier de demande de titre de circulation en zone réservée auprès des services d'Aéroports de Paris. En cas de refus par l'État de l'habilitation de la personne concernée prévue au I de l'article R. 213-4 du code de l'aviation civile, elle fait l'objet d'un remboursement ou d'un avoir.

- redevance de dilacération :

- aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle : 0,0236 € hors taxes par tonne de jauge atterrie (masse maximale certifiée au décollage).

La redevance est due par le transporteur aérien ou, le cas échéant, par son prestataire d'assistance en escale ;

- aéroport de Paris-Orly : 60,06 € hors taxes par passage de camion de vidange.

La redevance est due par les prestataires d'assistance en escale.

ANNEXE IV

MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « TRAF »

Le facteur « TRAF », mentionné au III.2.3.3, est défini de la façon suivante :

$$\text{TRAF}(2011) = \text{TRAF}(2012) = 0$$

Pour $n > 2012$, il est défini le facteur TRAF0 tel que :

Si $QT(n) \geq QTM(n)$,

$$\text{TRAF0}(n) = -0,5 \times \frac{QT(n) - QTM(n)}{QT_{ref}(n)}$$

Si $QTM(n) > QT(n) > QTm(n)$,

$$\text{TRAF0}(n) = 0$$

Si $QTm(n) \geq QT(n)$,

$$\text{TRAF0}(n) = -0,5 \times \frac{QTm(n) - QT(n)}{QT_{ref}(n)}$$

Il est alors défini le facteur TRAF tel que :

Si $\text{TRAF0}(n) \geq \text{TRAF}(n-1) + 0,5 \%$,

$$\text{TRAF}(n) = \text{TRAF}(n-1) + 0,5 \%$$

Si $\text{TRAF}(n-1) + 0,5 \% > \text{TRAF0}(n) > \text{TRAF}(n-1) - 0,5 \%$

$$\text{TRAF}(n) = \text{TRAF0}(n)$$

Si $\text{TRAF0}(n) \leq \text{TRAF}(n-1) - 0,5 \%$,

$$\text{TRAF}(n) = \text{TRAF}(n-1)$$

ANNEXE V

MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR QDS

Les niveaux d'objectif, les niveaux maximums (MI) et les niveaux minimums (ml) des indicateurs mentionnés au II.2.1-A et III.2.3.4 sont les suivants, pour chaque période allant du 1^{er} juillet « $n - 1$ » au 30 juin « n » :

INDICATEUR A-1 (SAD)	2011	2012	2013	2014	2015
ml ₁	84,6 %	84,6 %	85,1 %	85,6 %	86,1 %
Objectif ₁	85,6 %	85,6 %	86,1 %	86,6 %	87,1 %
MI ₁	86,6 %	86,6 %	87,1 %	87,6 %	88,1 %

INDICATEUR A-2 (SPR)	2011	2012	2013	2014	2015
ml ₂	85,2 %	85,2 %	85,7 %	86,2 %	86,7 %
Objectif ₂	86,2 %	86,2 %	86,7 %	87,2 %	87,7 %
MI ₂	87,2 %	87,2 %	87,7 %	88,2 %	88,7 %

INDICATEUR A-3 (SOC)	2011	2012	2013	2014	2015
ml ₃	67,3 %	67,3 %	70,5 %	72 %	73 %
Objectif ₃	68,3 %	68,3 %	71,5 %	73 %	74 %
MI ₃	69,3 %	69,3 %	72,5 %	74 %	75 %

INDICATEUR A-4 (SIV)	2011	2012	2013	2014	2015
ml ₄	85,2 %	85,2 %	85,7 %	86,2 %	86,7 %
Objectif ₄	86,2 %	86,2 %	86,7 %	87,2 %	87,7 %
MI ₄	87,2 %	87,2 %	87,7 %	88,2 %	88,7 %

INDICATEUR A-5 (SSE)	2011	2012	2013	2014	2015
ml ₅	83,3 %	83,3 %	84,2 %	85,1 %	86 %
Objectif ₅	84,3 %	84,3 %	85,2 %	86,1 %	87 %
MI ₅	85,3 %	85,3 %	86,2 %	87,1 %	88 %

INDICATEUR A-6 (DPS)	2011	2012	2013	2014	2015
ml_6	98,5 %	98,5 %	98,5 %	98,5 %	98,5 %
Objectif ₆	99 %	99 %	99 %	99 %	99 %
MI_6	99,5 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %

INDICATEUR A-7 (DPT)	2011	2012	2013	2014	2015
ml_7	98,6 %	98,6 %	98,7 %	98,7 %	98,9 %
Objectif ₇	99 %	99 %	99,1 %	99,1 %	99,2 %
MI_7	99,4 %	99,4 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %

INDICATEUR A-8 (DEE)	2011	2012	2013	2014	2015
ml_8	98,6 %	98,6 %	98,7 %	98,7 %	98,9 %
Objectif ₈	99 %	99 %	99,1 %	99,1 %	99,2 %
MI_8	99,4 %	99,4 %	99,5 %	99,5 %	99,5 %

INDICATEUR A-8 (DTE)	2011	2012	2013	2014	2015
ml_9	98,8 %	98,8 %	98,8 %	98,8 %	98,8 %
Objectif ₉	99,2 %	99,2 %	99,2 %	99,2 %	99,2 %
MI_9	99,6 %	99,6 %	99,6 %	99,6 %	99,6 %

INDICATEUR A-10 (DRR)	2011	2012	2013	2014	2015
ml_{10}	90 %	90 %	90 %	90 %	90 %
Objectif ₁₀	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
MI_{10}	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

$I_i(n)$ 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 désigne le plafond de bonus/malus annuel relatif à l'indicateur n° i , tel que définie au III.2.3.4.

Il est alors défini, pour l'indicateur i et pour chaque année n postérieure à 2010, 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 $I_i(n) > Ml_i(n)$,

$$BI_i(n) = PBI_i$$

La valeur de $QDS(n)$ est alors définie, pour chaque année n postérieure à 2011, comme :

$$QDS(n) = \sum_{i=1}^{10} BI_i(n-1)$$

ANNEXE VI

MODALITÉS DE CALCUL DES FACTEURS INV_1 ET INV_2

Facteur INV_1

Le calcul du facteur $INV_1(n)$ repose sur l'indicateur « réalisation d'opérations d'investissement » $ROI(n)$ défini ci-après :

1. Champ couvert par l'indicateur ROI

Les opérations d'investissements et échéances suivantes :

- le bâtiment de jonction entre les terminaux 2A et 2C de Paris - Charles-de-Gaulle ; l'échéance mesurée est celle de l'ouverture au trafic de passagers ;
- le satellite S4 du terminal 2E de Paris - Charles-de-Gaulle ; l'échéance mesurée est la plus tardive des deux dates suivantes : ouverture du bâtiment au trafic de passagers et mise en exploitation de l'ensemble des postes de stationnement au contact du satellite ;
- la galerie piétonne reliant les salles d'embarquement des terminaux 2E et 2F de Paris - Charles-de-Gaulle en régime d'inspection-filtrage unique des passagers (IFUP) ; l'échéance mesurée est celle de l'ouverture au trafic de passagers, dans des conditions permettant leur passage en régime IFUP conformément aux règles connues à la signature du présent contrat ;
- l'achèvement de l'installation des équipements de fourniture d'énergie 400 Hz aux postes de stationnement au contact du terminal 1 de Paris - Charles-de-Gaulle ; l'échéance mesurée est celle à laquelle l'ensemble des postes de stationnement concernés bénéficie de tels équipements en service opérationnel ;
- l'achèvement du réaménagement du seuil 08 du doublet sud de pistes de Paris - Charles-de-Gaulle ; l'échéance mesurée est celle à laquelle l'ensemble des aménagements du seuil et des installations de dégivrage associées est mis en exploitation ;
- restructuration des halls 3 et 4 d'Orly-Ouest : l'échéance mesurée est celle à laquelle l'ensemble des portes d'embarquement au contact des halls restructurés est à nouveau en service ;
- restructuration du terminal 2B de Paris - Charles-de-Gaulle : l'échéance mesurée est celle à laquelle l'ensemble des portes d'embarquement du hall restructuré est à nouveau en service.

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

Pour le calcul de l'indicateur, une opération est réputée réalisée quand l'échéance ci-dessus définie est advenue. Il est ainsi mesuré un trimestre de réalisation pour chacune des opérations, si l'échéance concernée est advenue avant la fin dudit trimestre.

3. Définition de l'indicateur ROI

L'indicateur annuel, mesuré du 3^e trimestre de l'année $n-1$ au 2^e trimestre de l'année n inclus, est la somme des quatre indicateurs trimestriels associés, chacun d'entre eux mesurant le nombre d'opérations réalisées au plus tard lors du trimestre concerné :

$$ROI(n) = \sum_{t \in \Pi} roi(t)$$

où $roi(t)$ est le nombre d'opérations ci-avant énumérées réalisées au plus tard lors du trimestre t compris entre le 3^e trimestre $n-1$ et le 2^e trimestre n inclus.

4. Objectifs de l'indicateur ROI

Les objectifs de l'indicateur ROI correspondent aux échéances de réalisation suivantes :

	OBJECTIF
Jonction 2A-2C	2 ^e trimestre 2012
Satellite S4	3 ^e trimestre 2012

	OBJECTIF
Galerie EF	3 ^e trimestre 2012
400 Hz CDG1	1 ^{er} trimestre 2014
Seuil 08	2 ^e trimestre 2014
Halls 3 et 4 d'Orly Ouest	4 ^e trimestre 2015
Terminal 2B	4 ^e trimestre 2015

Il est défini en conséquence les niveaux d'objectif suivants de l'indicateur ROI correspondant à une valeur de INV_1 nulle, ainsi que les niveaux minimaux ml_{ROI} au-delà desquels le malus porté par le facteur INV_1 est plafonné à $-0,1\%$; les niveaux minimaux correspondent au cas d'un retard de deux trimestres sur le calendrier de réalisation de chaque opération. Entre ces valeurs, le malus est calculé par interpolation linéaire :

INDICATEUR ROI	2011	2012	2013	2014	2015
ml_{ROI}	non applicable	0	7	12	19
Objectif ROI	non applicable	1	12	15	20

5. Calcul de l'indicateur INV_1

Pour n postérieur à 2011, $I_{ROI}(n)$ désigne la valeur de l'indicateur ROI correspondant à la période allant du 1^{er} juillet de l'année $n-1$ au 30 juin de l'année n .

Il est alors défini, pour chaque année n postérieure à 2012, le facteur $INV_1(n)$ tel que :

Si $I_{ROI}(n-1) < ml_{ROI}(n-1)$,

$$INV_{1r}(n) = -0,1\%$$

Si $ml_{ROI}(n-1) \leq I_{ROI}(n-1) \leq \text{Objectif}_{ROI}(n-1)$,

$$INV_1(n) = -0,1\% \times \frac{I_{ROI}(n-1) - \text{Objectif}_{ROI}(n-1)}{ml_{ROI}(n-1) - \text{Objectif}_{ROI}(n-1)}$$

Si $\text{Objectif}_i(n-1) \leq I_i(n-1)$

$$INV_1(n) = 0$$

Facteur INV_2

Le calcul du facteur $INV_2(2015)$ repose sur le principe d'une compensation, *via* les tarifs applicables à compter du 1^{er} avril 2015, de 70 % des coûts épargnés, sur la durée du contrat, du fait de moindres dépenses d'investissement entre 2011 et 2013, par rapport à 90 % de celles prévues initialement, au titre des enveloppes d'investissements courants et de celles dédiées à la qualité de service et au développement durable (*cf.* annexe I).

Dans le cas où $DC_{2013} - 0,9 \times DP_{2013} < 0$, le facteur d'ajustement $INV_2(2015)$ est calculé de la manière suivante :

$INV_2(2015) = 70\% \times (\text{écart estimé de coûts d'amortissement sur la période du contrat} + \text{écart estimé de rémunération des capitaux investis sur la période du contrat}) / (1 + \text{taux prévisionnel de progression du trafic de 2013 à 2015})$,

où :

- l'écart d'amortissement est estimé sur la base d'une durée moyenne d'amortissement des investissements concernés de dix-huit ans ;

- l'écart de rémunération des capitaux investis est en outre estimé sur la base du profil prévisionnel d'évolution de la rentabilité des capitaux employés sur la période du contrat ;
- la prise en compte du taux prévisionnel de progression du trafic de 2013 à 2015 est retenue en cohérence avec les équations tarifaires du III.2.3.1, par lesquelles les formules permettant d'aboutir aux tarifs 2015 prennent appui sur les assiettes de la dernière année civile alors connue, à savoir 2013.

Il en ressort, dans le cas où $DC_{2013} - 0,9 \times DP_{2013} < 0$:

$$INV_2(2015) = 0,269 \times (DC_{2013} - 0,9 \times DP_{2013}).$$

Pour le calcul du facteur $INV_2(2015)$, DC_{2013} et DP_{2013} sont respectivement les dépenses constatées et initialement prévues de 2011 à 2013, en euros courants, relatives aux enveloppes d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable.

DP_{2013} est déduit de la séquence suivante, exprimée en euros 2010 (cf. annexe I) :

INVESTISSEMENTS COURANTS	2011	2012	2013
Plates-formes*	72,56	76,78	71,45
Immobilier	1,07	2,24	0,45
Autres	14,72	14,04	14,60
Total investissements courants	88,35	93,06	86,51
Enveloppes dédiées			
Qualité de service	34,29	33,88	32,44
Développement durable	17,81	11,01	3,91
Total enveloppes dédiées	52,10	44,89	36,35
Total pour facteur INV	140,45	137,95	122,85

* Hors entrées d'immobilisations relatives aux droits d'émission de CO₂.

L'actualisation en euros courants est calculée conformément à l'index ci-après :

$$IC_n = \frac{BT50_n}{BT50_{2010}}$$

où $BT50_n$ est l'index général rénovation-entretien tous corps d'état publié par l'INSEE (BT50) – valeur de juillet de l'année n .

Dans le cas où cet indice ne serait plus disponible en cours de contrat, Aéroports de Paris proposera à l'État un indice de substitution. Cette proposition est soumise, dans un délai d'un mois suivant sa notification, à l'approbation de l'État. Passé ce délai, elle est réputée acceptée.