

Aviation civile

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

Direction générale de l'aviation civile

Contrat de régulation économique entre l'État et Aéroport Toulouse-Blagnac 2014-2018

NOR : TRAA1400577X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

PRÉAMBULE

TITRE I^{er}. – **Objet et champ d'application du contrat**

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

TITRE II. – **Investissements, qualité de service et développement durable**

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

TITRE III. – **Tarifification**

- III.1. *Définition des périodes tarifaires*
- III.2. *Conditions d'évolution des tarifs des redevances*
 - III.2.1. Redevances soumises au contrat
 - III.2.2. Taux moyen d'évolution des tarifs des redevances
 - III.2.3. Conditions d'évolution des tarifs des redevances
- III.3. *Politique tarifaire*
 - III.3.1. Structure de tarification
 - III.3.2. Modulations pour motifs d'intérêt général
- III.4. *Création de nouvelles redevances, nouveaux services, évolution des coûts*
 - III.4.1. Modification des modalités de tarification de services existants
 - III.4.2. Services nouveaux ou évolution des coûts

TITRE IV. – **Concertation avec les usagers**

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

TITRE V. – **Modalités d'exécution du contrat**

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

TITRE VI. – Dispositions diverses

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

ANNEXES

- ANNEXE I. – Programme d'investissement sur la période du contrat.
- ANNEXE II. – Définition et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service.
- ANNEXE III. – Grille des redevances à la date de signature du contrat.
- ANNEXE IV. – Modalités de calcul du facteur « TRAF ».
- ANNEXE V. – Modalités de calcul du facteur « QDS ».
- ANNEXE VI. – Modalités de calcul du facteur « OPEX ».

PRÉAMBULE

1. Pour la métropole toulousaine, pour Midi-Pyrénées et pour toute sa zone d'influence, l'aéroport de Toulouse-Blagnac est une porte d'entrée majeure en matière d'échanges économiques et touristiques.
Cas unique en Europe, la plate-forme revêt une importance stratégique particulière compte tenu de la présence des constructeurs Airbus et ATR.
Après une phase de forts investissements de capacité pour répondre à la croissance de trafic, Aéroport Toulouse-Blagnac se donne aujourd'hui pour vision de développer l'esprit aéronautique au service de tous les clients et du territoire.
À cette fin, Aéroport Toulouse-Blagnac a fixé trois axes stratégiques pour la période 2014-2018 :
 - renforcer la performance au service du client, avec pour objectifs de conforter la satisfaction des compagnies et des passagers, de favoriser l'innovation et de maîtriser les coûts opérationnels ;
 - développer des relais de croissance, en renforçant le trafic import qui contribuera à la mise en valeur du potentiel touristique de la région, en développant le trafic long-courrier vers le Moyen-Orient, l'Asie ou l'Amérique du Nord et en développant les revenus des activités extra-aéronautiques ;
 - enfin, être un aéroport responsable à travers la maîtrise des impacts environnementaux, la contribution à l'amélioration de la desserte multimodale ou le développement de partenariats avec les acteurs du territoire.
2. La société Aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) assure l'exploitation de l'aéroport de Toulouse-Blagnac dans le cadre d'une concession et est à ce titre soumise en premier lieu à un cahier des charges fixant ses obligations de service public et les modalités du contrôle par l'État de leur respect.
Elle est en deuxième lieu régie, en matière de redevances, par le dispositif issu de la loi du 20 avril 2005 et du décret du 20 juillet 2005 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports. Est dorénavant privilégiée, pour les plus grands aéroports, une régulation s'appuyant sur des contrats pluriannuels entre l'exploitant et l'État. Ces contrats sont établis conformément aux articles L. 6325-2 du code des transports et R. 224-4 du code de l'aviation civile.
3. En application de ces dispositions, l'État et Aéroport Toulouse-Blagnac ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2014-2018.
4. La préparation de ce contrat a fait l'objet :
 - de débats avec les usagers à l'initiative d'Aéroport Toulouse-Blagnac, au mois de février 2013, dans le cadre de la commission consultative économique ;
 - d'un dossier diffusé par Aéroport Toulouse-Blagnac, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions initiales ;
 - d'une consultation publique sur la base de ce dossier entre le 5 avril et le 20 mai 2013 ;
 - d'une saisine par le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, de la commission consultative aéroportuaire et d'un avis de celle-ci, après audition des parties intéressées, remis au ministre le 23 septembre 2013 et publié au *Journal officiel* de la République française le 3 octobre 2013.

TITRE I^{er}

Objet et champ d'application du contrat

I.1. *Objet du contrat*

Le présent contrat est conclu en application des articles L. 6325-2 du code des transports et R. 224-4 du code de l'aviation civile.

Il fixe en particulier, sur la période 2014-2018 et en référence au programme des investissements prévus, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus. Il détermine en outre des objectifs de qualité de service et de productivité d'Aéroport Toulouse-Blagnac sur cette période.

I.2. *Durée du contrat*

Le présent contrat entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014 et vient à échéance le 31 décembre 2018.

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 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités d'Aéroport Toulouse-Blagnac dans lequel est appréciée la juste rémunération de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre l'ensemble des activités d'Aéroport Toulouse-Blagnac sur l'aéroport de Toulouse-Blagnac, à l'exclusion :

- des éventuelles activités d'assistance en escale autres que celles mentionnées à l'article R. 216-6 du code de l'aviation civile ;
- des éventuelles activités menées par des entreprises liées à Aéroport Toulouse-Blagnac au sens de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 ;
- des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts ;
- des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quatervicies* A de ce même code ;
- des activités sans rapport avec l'aéroport de Toulouse-Blagnac ;
- des activités foncières et immobilières hors aérogares 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 construction et 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 abonnements ;
 - les transports publics.

TITRE II

Investissements, qualité de service et développement durable

Aéroport Toulouse-Blagnac a développé fortement ses infrastructures pendant la période 2009-2013, portant ses efforts d'investissements sur l'augmentation de la capacité nécessaire à l'accueil du trafic aérien pour les prochaines années.

S'appuyant sur des infrastructures efficaces et bien dimensionnées, Aéroport Toulouse-Blagnac dispose d'un environnement propice pour mettre le service client au cœur de son développement sur la période 2014-2018.

Le programme d'investissement, capacité et renouvellement, est donc très orienté sur le renforcement de la qualité du service rendu aux clients, selon trois axes :

- accroître leur sérénité, en particulier en développant une plus grande mobilité et accessibilité ;
- développer plus de confort, en particulier sur les moments clés du parcours dans l'aéroport ;
- personnaliser les services pour tenir compte des attentes différenciées exprimées par les segments de clientèle.

L'amélioration de la desserte de l'aéroport et la maîtrise des impacts environnementaux permettront un développement responsable au service des clients et des parties prenantes.

II.1. *Investissements*

Le programme d'investissement du périmètre régulé de 63,9 M€ (en euros constants 2013) se décompose en 19,3 M€ d'investissement de capacité et 44,6 M€ d'investissement de renouvellement.

Après la période d'investissement forte qui s'est terminée à la fin du CRE précédent, le programme d'investissement de capacité porte principalement sur les aménagements de l'aérogare pour environ 9,5 M€ et sur l'infrastructure aéronautique pour près de 6,9 M€.

Les aménagements de l'aérogare sont directement liés à l'amélioration du service aux compagnies aériennes et au développement des différentes typologies de trafic prévues de 2014 à 2018.

En matière d'infrastructures aéronautiques, la construction d'une aire de stationnement constitue l'opération principale, pour répondre à la sécurité sur les aires de manœuvre et à l'accueil d'avions gros porteurs.

Les investissements de renouvellement (44,6 M€ sur la période, soit environ 9 M€ par an) comportent une part importante d'opérations dans l'aérogare (16,1 M€) pour améliorer la qualité de service, développer les activités commerciales et réaliser des économies d'énergies en améliorant l'isolation thermique des bâtiments.

Les infrastructures aéronautiques, en particulier les voies de circulation PAPA qui desservent l'aéroport, seront refaites et mobiliseront 12,3 M€.

La remise en état du premier parc autos silo construit il y a plus de dix ans et la réhabilitation du viaduc sont les opérations principales sur les parcs et accès pour lesquels 6 M€ d'investissements sont prévus. En ajoutant diverses opérations sur le parc immobilier, les systèmes d'information et les installations techniques dont une nouvelle chaudière à bois, pour un montant total de 10,2 M€, les investissements de renouvellement permettront de maintenir un niveau de qualité de service à la hauteur de l'ambition d'Aéroport Toulouse-Blagnac.

Le programme d'investissement est présenté en annexe I.

II.2. Qualité de service

Renforcer la performance au service des clients est l'une des priorités d'Aéroport Toulouse-Blagnac au cours de la période 2014-2018. Il s'agit avant tout de travailler sur tous les leviers d'amélioration de la satisfaction des compagnies et des passagers ainsi que de favoriser l'innovation. Les principaux enjeux pour l'aéroport consistent d'une part à développer les services visant à simplifier le parcours des passagers, à renforcer leur sérénité tout en personnalisant les services offerts et d'autre part à être à l'écoute des besoins des compagnies pour adapter les infrastructures.

Fort d'une culture du service et d'une ambition tournée vers l'innovation, Aéroport Toulouse-Blagnac souhaite offrir à ses clients la meilleure qualité de service sur leur voyage de bout en bout.

Pour atteindre ces objectifs, les indicateurs sélectionnés suivent l'évolution de la satisfaction des passagers sur leurs parcours au départ et à l'arrivée et mesurent la performance des équipements tant pour les passagers que pour les compagnies aériennes.

II.2.1. Liste des indicateurs de qualité de service

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

- indicateur n° 1 : satisfaction globale des passagers au départ (SGD) ;
- indicateur n° 2 : satisfaction globale des passagers à l'arrivée (SGA) ;
- indicateur n° 3 : satisfaction des passagers sur la propreté (SPR) ;
- indicateur n° 4 : satisfaction des passagers sur les salles d'embarquement (SSE) ;
- indicateur n° 5 : satisfaction passagers sur la signalétique au départ (SSD) ;
- indicateur n° 6 : taux de service de convoyage bagages (TCB) ;
- indicateur n° 7 : taux de prise en charge des bagages (TPC) ;
- indicateur n° 8 : disponibilité des équipements électromécaniques (DEE) ;
- indicateur n° 9 : disponibilité des passerelles (DPT).

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

- indicateur n° 10 : satisfaction sur la facilité à trouver une place de parking (SPP) ;
- indicateur n° 11 : satisfaction des passagers sur la qualité de l'information (SQI) ;
- indicateur n° 12 : ponctualité des vols au départ liée au gestionnaire (PV1) ;
- indicateur n° 13 : ponctualité générale des vols au départ (PV2) ;
- indicateur n° 14 : temps d'attente des passagers aux postes d'inspection filtrage (TAP) ;
- indicateur n° 15 : disponibilité des tapis de livraison bagages (DTB).

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

II.2.3. Objectifs de qualité de service

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

Le résultat des mesures des indicateurs est donné pour la période 2014 à titre indicatif.

Au cas où, pour chacun des indicateurs, le bonus ou le malus serait appliqué deux années consécutives, le niveau d'objectif de l'indicateur serait revu entre les parties.

Période tarifaire	2015	2016	2017	2018
Période de mesure	juillet 2013-juin 2014	juillet 2014-juin 2015	juillet 2015-juin 2016	juillet 2016-juin 2017
Indicateur n°1 (SGD)	95,8%	95,9%	96,0%	96,1%
Indicateur n°2 (SGA)	94,0%	94,5%	95,0%	95,5%
Indicateur n°3 (SPR)	93,5%	93,8%	94,1%	94,4%
Indicateur n°4 (SSE)	85,9%	86,4%	86,9%	87,4%
Indicateur n°5 (SSD)	93,5%	93,8%	94,1%	94,4%
Indicateur n°6 (TCB)	98,0%	98,1%	98,2%	98,3%
Indicateur n°7 (TPC)	91,0%	92,0%	92,5%	93,0%
Indicateur n°8 (DEE)	99,4%	99,4%	99,4%	99,4%
Indicateur n°9 (DPT)	99,4%	99,4%	99,4%	99,4%

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 – 2 » au 30 juin de l'année « n – 1 ».

TITRE III

Tarification

III.1. Définition des périodes tarifaires

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

- période tarifaire 2014 : du 1^{er} avril 2014 au 31 mars 2015 ;
- période tarifaire 2015 : du 1^{er} avril 2015 au 31 mars 2016 ;
- période tarifaire 2016 : du 1^{er} avril 2016 au 31 mars 2017 ;
- période tarifaire 2017 : du 1^{er} avril 2017 au 31 mars 2018 ;
- période tarifaire 2018 : du 1^{er} avril 2018 au 31 mars 2019.

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

III.2.1. Redevances soumises au contrat

En l'application de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat sont les suivantes :

- la redevance atterrissage correspondant à l'usage, par les aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol ainsi qu'aux services de balisage ;
- la redevance par passager, en contrepartie de l'utilisation des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, de la mise à disposition des comptoirs d'enregistrement et d'embarquement ainsi que des installations de convoyage des bagages ;
- la redevance de stationnement pour l'utilisation par les aéronefs de plus de 6 tonnes des infrastructures et équipements de stationnement ainsi que les services complémentaires correspondant aux passerelles et à l'énergie électrique (400 Hz) ;
- la redevance carburant pour l'utilisation des installations fixes pour la distribution de carburants d'aviation ;
- la redevance d'atterrissage forfaitaire pour les aéronefs de moins de six tonnes ;
- la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, en contrepartie du service d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, conformément à l'article 8 du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Les redevances mentionnées ci-dessus, à l'exception de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, sont soumises à un plafond pluriannuel (ci-après désignées par les « redevances »)
La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues au code de l'aviation civile et au titre IV du présent contrat.

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-dessous.

III.2.3. Conditions 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 un « taux plafond de base ».

Cette évolution est ajustée, le cas échéant, d'un facteur lié au trafic, si le niveau annuel de celui-ci sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, le facteur correctif a pour objet de compenser, par les tarifs des redevances, 50 % de l'excédent ou 30 % du déficit prévisionnel des recettes tirées de ces redevances. Cet ajustement est susceptible de s'appliquer à compter de la période tarifaire 2015.

En outre, à compter de la période tarifaire 2015, un ajustement de ce plafond est susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de bonus ou de malus, pour refléter la performance d'Aéroport Toulouse-Blagnac en matière de qualité de service.

Enfin, pour la période tarifaire 2018, un ajustement du plafond pourra s'appliquer en cas de réduction des investissements de renouvellement et de capacité réalisés, ainsi qu'en cas de dépassement des coûts opérationnels par rapport aux prévisions initiales.

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

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

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

où :

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

$GTR(i, T_{ref}(n))$ est le prix de l'ensemble des prestations considérées, mesuré par le produit résultant de l'application de la grille tarifaire de référence des redevances établie pour la période tarifaire « i » (pour 2013, la grille tarifaire entrée en vigueur au 1^{er} avril 2013 figure en annexe III) à $T_{ref}(n)$;

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

Aéroport Toulouse-Blagnac établit une grille tarifaire ajustée des redevances (GTA) telle que :

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

où :

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

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

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

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

$OPEX(n)$ est le facteur d'ajustement lié à l'évolution des coûts opérationnels, définis au III.2.3.6.

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

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 : $P(n)$:

- « 2014 » 0 %
- « 2015 » $i(2015) + 0,5$ %
- « 2016 » $i(2016) + 0,5$ %
- « 2017 » $i(2017) + 0,5$ %
- « 2018 » $i(2018) + 0,5$ %

où $i(n)$ représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publiée par l'INSEE (IPC 4018 E), calculée pour « n », entre la valeur de l'indice du mois de septembre « $n-2$ » et celle du mois de septembre « $n-1$ ».

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 sur la période allant du 1^{er} octobre de l'année « $n-2$ » au 30 septembre de l'année « $n-1$ ».

Le scénario de référence retenu pour le présent contrat correspond à une progression du trafic de passagers de 2,33 % en 2014, 2,37 % en 2015, 2,60 % en 2016 et 2,13 % en 2017. Il conduit aux valeurs suivantes QT ref (n) du facteur QT :

n	2015	2016	2017	2018
QT ref (n)	7 648 573	7 829 287	8 028 225	8 208 609

Il est en outre défini deux séquences QTM(n) et QTm(n) qui correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul.

n	2015	2016	2017	2018
QTM(n)	7 728 341	7 957 313	8 207 268	8 440 877
QTm(n)	7 569 210	7 702 629	7 852 115	7 981 468

Le facteur TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'au-delà de cette plage de franchise 50 % de l'excédent ou 30 % du déficit de recettes prévisionnelles tirées des redevances soient compensés par l'ajustement des tarifs de ces redevances.

Les modalités de calcul de 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.2.1a et pour chaque année où sont fixés les objectifs définis au II.2.3, il est établi un niveau maximum de l'indicateur au-dessus duquel le bonus est appliqué et un niveau minimum en-deçà duquel le malus est appliqué. Les niveaux maximum et minimum de l'indicateur correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le bonus/malus est nul.

Les niveaux maximum et minimum de chaque indicateur sont définis, pour chaque année où ils s'appliquent, en annexe V.

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

- indicateur n° 1 (SGD) : + 0,07 %/- 0,10 % ;
- indicateur n° 2 (SGA) : + 0,04 %/- 0,05 % ;
- indicateur n° 3 (SPR) : + 0,04 %/- 0,05 % ;

- indicateur n° 4 (SSE) : + 0,04 %/– 0,05 % ;
- indicateur n° 5 (SSD) : + 0,04 %/– 0,05 % ;
- indicateur n° 6 (TCB) : + 0,03 %/– 0,05 % ;
- indicateur n° 7 (TPC) : + 0,03 %/– 0,05 % ;
- indicateur n° 8 (DEE) : + 0,03 %/– 0,05 % ;
- indicateur n° 9 (DPT) : + 0,03 %/– 0,05 %.

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'investissement

Le facteur INV(n), qui a vocation à s'appliquer le cas échéant sur la période tarifaire 2018, prend en compte une réduction éventuelle du montant des investissements d'Aéroport Toulouse-Blagnac de 2014 à 2016.

Dans le cas où ces dépenses d'investissements seraient inférieures à 85 % du montant prévu initialement, 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur les années 2014 à 2016 viendraient en minoration, dans les conditions du III.2.3.1, du plafond des tarifs des redevances de la période tarifaire 2018. Cette différence s'entend par rapport à la référence de 85 % des dépenses initialement prévues.

Le facteur d'ajustement INV(2018) est égal à :

$$\text{INV}(2018) = 0,4 \times (\text{DC}_{2016} - 0,85 \times \text{DP}_{2016}) \text{ si } \text{DC}_{2016} - 0,85 \times \text{DP}_{2016} < 0$$

$$\text{INV}(2018) = 0 \text{ si } \text{DC}_{2016} - 0,85 \times \text{DP}_{2016} \geq 0$$

Où

DC_{2016} et DP_{2016} sont respectivement les dépenses constatées et initialement prévues de 2014 à 2016, en euros courants, relatives aux investissements de capacité et de renouvellement.

III.2.3.6. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des redevances en fonction de l'évolution des coûts opérationnels

Le facteur OPEX(n), qui a vocation à s'appliquer le cas échéant sur la période tarifaire 2018, prend en compte un dépassement éventuel des coûts opérationnels d'Aéroport Toulouse-Blagnac en 2016.

Pour l'application du facteur OPEX(n), les coûts opérationnels recouvrent, pour leur part affectée au périmètre régulé, les charges de personnel, les charges d'entretien, les frais de sous-traitance, les locations, les assurances, les honoraires et les autres charges externes hors énergie et frais de publicité.

Dans le cas où les coûts opérationnels 2016 seraient supérieurs à une franchise de 105 % d'un montant de référence CP_{2016} , 50 % de la différence de coûts constatée sur l'année 2016 par rapport à la franchise de 105 % viendraient en minoration, dans les conditions du III.2.3.1, du plafond d'évolution des tarifs des redevances de la période tarifaire 2018, dans la limite d'un impact de 1 % sur l'évolution annuelle de la grille tarifaire de référence des redevances.

Les modalités de calcul du facteur OPEX(2018) sont précisées en annexe VI.

III.3. Politique tarifaire

III.3.1. Structure de tarification

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts et de s'inscrire dans des schémas tarifaires homogènes à ceux d'aéroports européens de taille comparable, Aéroport Toulouse-Blagnac pourra pour la période du présent contrat faire évoluer la structure des tarifs ; ces évolutions feront l'objet, pour chaque période tarifaire, d'un avis de la commission consultative économique compétente dans le cadre du III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile.

III.3.2. Modulations pour motifs d'intérêt général

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

- la réduction des redevances destinée à favoriser la création de nouvelles liaisons a une durée d'au plus trois ans à compter de l'ouverture de la liaison et une amplitude dégressive qui n'excède pas – 75 % la première année ; les grilles tarifaires mentionnées au III.2.3.1 sont établies sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs ;
- la réduction des redevances pour accompagner le développement des compagnies aériennes sur la plate-forme, pendant la période au titre de laquelle le développement est constaté et dans la limite de 5 € par passager départ supplémentaire ; les grilles tarifaires mentionnées au III.2.3.1 sont établies sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs.

III.4. *Création de nouvelles redevances, nouveaux services, évolution des coûts*

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

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

- de créer une nouvelle redevance pour la rémunération de services publics aéroportuaires (au sens de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile) existant à la date de sa signature ;
- ou de transférer la rémunération d'un service public aéroportuaire d'une des redevances mentionnées au III.2.1 à une redevance dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat avec l'usager.

b) Aéroport Toulouse-Blagnac propose à l'État, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement du taux d'évolution des redevances afin que cette nouvelle situation soit neutre sur ses recettes. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac est soumise à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroport Toulouse-Blagnac dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac.

III.4.2. Services nouveaux ou évolution des coûts

a) Un ajustement des taux d'évolution des redevances s'applique en tant que de besoin, dans les conditions du b), dans les cas suivants se produisant en cours de contrat :

- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac se trouverait amenée à rémunérer par redevances des services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant un coût annuel pour la société de plus de 0,3 M€ hors taxes (valeur 2013, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre), et qui étaient jusqu'alors rémunérés par des recettes extérieures à ce périmètre ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'État, les coûts ou les produits annuels d'Aéroport Toulouse-Blagnac au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 0,3 M€ hors taxes (valeur 2013, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) ;
- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'État, se trouverait déchargée, au titre du périmètre régulé, de la fourniture de services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, qui représentaient un coût annuel pour la société de plus de 0,3 M€ (valeur 2013, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) ;
- au cas où Aéroport Toulouse-Blagnac prévoirait, pour répondre à des besoins exprimés par des transporteurs aériens ou d'autres usagers, de réaliser une nouvelle opération d'investissement ou d'anticiper une opération prévue (par rapport au programme d'investissements figurant en annexe I) et que cela conduise à accroître le volume prévisionnel d'investissements sur la période du contrat de plus de 3 M€ (valeur 2013, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) par rapport au montant initialement prévu (montant figurant à l'annexe I).

b) Aéroport Toulouse-Blagnac propose à l'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 coûts ou de produits au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac est soumise à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroport Toulouse-Blagnac dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition Toulouse-Blagnac.

c) Dans le cas où Aéroport Toulouse-Blagnac se trouverait amenée, en cours de contrat, à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, Aéroport Toulouse-Blagnac est admis à couvrir par de nouvelles redevances, ne faisant pas l'objet du présent contrat, les coûts prévisionnels de ces services, nets des autres recettes associées.

TITRE IV

Concertation avec les usagers

Afin d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à développer le partage d'informations et la concertation avec les usagers aéronautiques de sa plate-forme, notamment dans les instances de concertation existantes.

IV.1. Commission consultative économique

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

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

Conformément au V de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, précisé par l'article 2 de l'arrêté du 16 janvier 2012, la commission est destinataire des éléments suivants :

- en matière financière :
 - le compte de résultat opérationnel du périmètre d'activité mentionné à l'article R. 224-3-1 au titre du dernier exercice connu ainsi que la base d'actifs régulés s'y rapportant, calculé sur l'aéroport conformément aux dispositions de l'arrêté du 16 septembre 2005 modifié ;
 - le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
 - les prévisions financières rendues publiques par Aéroport Toulouse-Blagnac concernant l'exercice suivant le dernier exercice connu ainsi que celui d'entrée en vigueur de la nouvelle période tarifaire ;
 - le total des coûts relatifs aux services rendus en contrepartie des redevances mentionnées à l'article R. 224-2, au titre du dernier exercice connu, en précisant la structure d'ensemble de ces coûts ;
 - les recettes de ces différentes redevances, au titre du dernier exercice connu ;
 - tout financement public des installations et services auxquels se rapportent ces redevances ;
- en matière d'investissements :
 - un point d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat et les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour les cinq exercices suivants, comprenant une distinction par opération de plus de 2 M€ ;
 - une information sur l'utilisation des infrastructures et équipements aéroportuaires au cours de la dernière période connue ;
 - le résultat attendu de tout investissement majeur proposé en termes de capacité ;
- en matière de trafic :
 - les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu et pour les mois connus de l'année suivante (en général, janvier à octobre), en distinguant le nombre de passagers par faisceau national, espace Schengen, Union européenne non Schengen et international, le tonnage de fret et de poste, le tonnage atterri et le nombre de mouvements ;
 - les hypothèses globales de trafic (passagers et mouvements) pour les cinq exercices suivants (année en cours et quatre années suivantes) à l'exception de celles de tonnage de fret et de tonnage atterri ;
- en matière de qualité de service :
 - les résultats des mesures, agrégés par semestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1a) et II.2.1b) ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;
- en matière de tarifs des redevances pour service rendu :
 - la liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie des redevances perçues mentionnées à l'article R. 224-2 ;
 - la proposition détaillée d'Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période annuelle à venir ;
 - la méthodologie utilisée pour fixer les tarifs des redevances concernées ;
 - au titre de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, le bilan de financement le plus récent des missions correspondantes, en distinguant produits et charges, ainsi que les prévisions pour la période tarifaire suivante.

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

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

TITRE V

Modalités d'exécution du contrat

V.1. *Information et contrôle*

V.1.1. Informations à fournir par Aéroport Toulouse-Blagnac

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

- en matière financière :
 - le compte de résultat opérationnel du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
 - un état de la base d'actifs régulés à échéance du dernier exercice connu ;
 - le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
 - un point d'avancement du programme d'investissement en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat et les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour les cinq exercices suivants, en distinguant les opérations de plus de 2 M€ ;
 - aux fins de vérifier le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants, au titre du dernier exercice connu, les éléments suivants relatifs au périmètre des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, issus de la comptabilité analytique mentionnée à l'article 72 du cahier des charges d'Aéroport Toulouse-Blagnac : le compte de résultat opérationnel, les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés et une estimation du besoin en fonds de roulement ;
- en matière de trafic :
 - les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu, en distinguant le nombre de passagers par faisceau national, espace Schengen, Union européenne non Schengen et international, le tonnage de fret, le tonnage atterri et le nombre de mouvements ;
 - les hypothèses correspondantes d'Aéroport Toulouse-Blagnac pour les cinq exercices suivants, à l'exception le cas échéant de celles de tonnage de fret et de tonnage atterri ;
- en matière de qualité de service :
 - les résultats des mesures, agrégés par semestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1 a) et II.2.1 b), ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs.

V.1.2. Comité de suivi

Un comité de suivi du présent contrat réunissant Aéroport Toulouse-Blagnac et la direction générale de l'aviation civile se réunit sur demande de l'une ou l'autre des parties pour examiner sur la période couverte par le présent contrat l'évolution des tarifs, du trafic, du programme d'investissements, de la qualité de service ou de la maîtrise des coûts opérationnels.

Dans ce cadre, Aéroport Toulouse-Blagnac met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

V.1.3. Auditabilité

Aéroport Toulouse-Blagnac 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. Aéroport Toulouse-Blagnac est informé des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins quinze jours. Il 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 de code de l'aviation civile, des tarifs des redevances, Aéroport Toulouse-Blagnac peut faire une nouvelle proposition sans nouvelle consultation des usagers en appliquant la procédure mentionnée à ce III. Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'application de nouveaux tarifs et, d'autre part, l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

La nouvelle proposition d'Aéroport Toulouse-Blagnac peut prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat. Dans ce cas, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'ajustement de l'évolution induite par cette situation.

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 deux années d'affilée la valeur QTMM(n) définie ci-dessous, ou resterait deux années d'affilée en deçà de la valeur QTmm(n) ;

n	2015	2016	2017	2018
QTMM(n)	7 916 039	8 261 407	8 636 618	9 003 262
QTmm(n)	7 385 602	7 412 378	7 452 415	7 470 938

- au cas où, à l'issue des années civiles postérieures à 2015, les dépenses d'investissements, telles que définies à l'annexe I, cumulées depuis le 1^{er} janvier 2014, n'atteindraient pas 75 % du montant mentionné à cette annexe ;
- au cas où, i(n) représentant l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publiée par l'INSEE (IPC 4018 E), défini au III.2.3.2, sort d'une fourchette comprise entre - 2 % et + 5 %.

b) 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 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, le ministre chargé de l'aviation civile prescrit une révision du contrat ou y met fin de manière anticipée selon les modalités préconisées par ladite commission.

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

TITRE VI

Dispositions diverses

VI.1. Sanctions

Dans le cas de l'application par Aéroport Toulouse-Blagnac de tarifs de redevances non homologués en vertu de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, la société est passible, dans les

conditions prévues par l'article R. 224-4-3 de ce code, c'est-à-dire notamment après avis de la commission consultative aéroportuaire, d'une sanction pécuniaire dont le montant est égal, dans les limites fixées à l'article L. 224-2 de ce code, à 120 % de la différence entre le chiffre d'affaires annuel résultant des tarifs pratiqués et celui résultant des tarifs homologués.

VI.2. Préparation du contrat suivant

Les parties conviennent de l'intérêt de préparer un contrat de régulation tarifaire pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat. Aéroport Toulouse-Blagnac s'engage à publier au plus tard le 1^{er} mai 2018 le dossier de consultation relatif à ce troisième contrat de régulation. Aéroport Toulouse-Blagnac engage au plus tard au mois de janvier 2018 la concertation préalable au sein de la commission consultative économique.

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

VI.3. Transmission de notifications

Les notifications d'Aéroport Toulouse-Blagnac 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, du développement durable et de l'énergie.

Fait le 19 décembre 2013.

*Le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie,
du développement durable et de l'énergie,
chargé des transports, de la mer et de la pêche,*

F. CUVILLIER

*Le Président du directoire
d'Aéroport Toulouse-Blagnac,*

J.-M. VERNHES

ANNEXE I

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT SUR LA PÉRIODE DU CONTRAT

Programme d'investissements 2014-2018

en milliers d'euros constants 2013

Périmètre régulé	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL 2014-2018
1.1 Bâtiments	2 730	4 600	500	400	0	8 230
1.2 Installations terminales	300	1 000	0	0	0	1 300
1. Aéroport	3 030	5 600	500	400	0	9 530
2.1 Pistes & taxiways	0	0	0	0	800	800
2.2 Aires de trafic	800	1 050	0	4 000	0	5 850
2.3 Matériel exploitation piste	0	0	200	0	0	200
2. Infrastructures aéronautiques	800	1 050	200	4 000	800	6 850
3.1 Parcs automobiles	495	100	1 100	150	0	1 845
3.2 Voiries	0	0	0	0	0	0
3. Parcs & Accès	495	100	1 100	150	0	1 845
4. Immobilier	450	0	0	375	0	825
5. Investissements divers	0	0	0	200	0	200
Total Investissements de capacité	4 775	6 750	1 800	5 125	800	19 250
1.1 Bâtiments	3 661	1 456	1 636	2 211	2 361	11 325
1.2 Installations terminales	920	1 305	1 565	750	200	4 740
1. Aéroport	4 581	2 761	3 201	2 961	2 561	16 065
2.1 Pistes & taxiways	792	2 250	2 350	2 130	2 300	9 822
2.2 Aires de trafic	150	0	0	1 000	0	1 150
2.3 Matériel exploitation piste	575	300	200	100	200	1 375
2. Infrastructures aéronautiques	1 517	2 550	2 550	3 230	2 500	12 347
3.1 Parcs automobiles	542	412	1 112	662	762	3 490
3.2 Voiries	645	420	477	526	450	2 518
3. Parcs & Accès	1 187	832	1 589	1 188	1 212	6 008
4. Immobilier	543	349	298	388	506	2 084
5.1 Energies	420	1 700	200	100	100	2 520
5.2 Systèmes d'information	820	600	400	700	500	3 020
5.3 Installations techniques générales	610	700	650	250	350	2 560
5.4 Divers autres						0
5. Investissements divers	1 850	3 000	1 250	1 050	950	8 100
Total Investissements de renouvellement	9 678	9 492	8 888	8 817	7 729	44 604
Total périmètre régulé	14 453	16 242	10 688	13 942	8 529	63 854

Pour l'application du présent contrat, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2013 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,4 \times \frac{BT_n}{BT_{2013}} + 0,4 \times \frac{TP_n}{TP_{2013}} + 0,2 \times \frac{IPC_n}{IPC_{2013}}$$

Où :

BT_n est l'index général Bâtiment tous corps d'état publié par l'INSEE (BT01) – valeur de décembre de l'année « n » ;

TP_n est l'index général Travaux publics tous travaux (TP01) – valeur de décembre de l'année « n » ;

IPC_n est l'Indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPC 4018E) – valeur de décembre de l'année « n ».

ANNEXE II

DÉFINITIONS ET MODALITÉS DE MESURE DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

INDICATEUR N° 1 SATISFACTION GLOBALE DES PASSAGERS AU DÉPART (SGD)

1. Champ couvert par l'indicateur

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

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

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

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

La question posée est :

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

Les réponses possibles sont :

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

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

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{SGD1 vague été} = \frac{\text{Nombre pax « TS ou S »}}{\text{Nombre pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SGD2 vague hiver} = \frac{\text{Nombre pax « TS ou S »}}{\text{Nombre pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SGD} = \frac{\text{SGD1} + \text{SGD2}}{2}$$

La vague d'été est réalisée de mai à juin, la vague d'hiver de novembre à décembre.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 2
SATISFACTION GLOBALE DES PASSAGERS À L'ARRIVÉE (SGA)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble des prestations fournies sur le cheminement du passager à l'arrivée.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées *via* les enquêtes semestrielles de passagers à l'arrivée interrogés en salle de livraison bagages, aux arrêts de bus ou navette ou taxi.

L'échantillon porte sur 350 passagers par semestre répartis entre les différents tapis de livraison des bagages de l'aérogare et représentatifs du trafic et de la typologie des passagers. Les questionnaires sont remplis lors d'un entretien en face à face.

La question posée est :

« Quelle est votre appréciation générale de votre arrivée à cet aéroport ? »

Les réponses possibles sont :

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

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

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{SGA1 vague été} = \frac{\text{Nombre pax « TS ou S »}}{\text{Nombre pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SGA2 vague hiver} = \frac{\text{Nombre pax « TS ou S »}}{\text{Nombre pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SGA} = \frac{\text{SGA1} + \text{SGA2}}{2}$$

La vague d'été est réalisée de mai à juin, la vague d'hiver de novembre à décembre.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 3
SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA PROPRETÉ (SPR)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des différents halls de l'aéroport destinés au public et aux passagers.
L'ensemble des sanitaires en zones publique et réservée de l'aéroport.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

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

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

Les deux questions posées sont :

Q1 = « Comment jugez-vous la propreté en général de l'aéroport ? »

Q2 = « Comment jugez-vous la propreté des sanitaires ? »

Les réponses possibles sont :

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

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

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{SPR Q1 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q1 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SPR Q2 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q2 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SPR1} = \frac{(\text{SPR Q1 vague été} + \text{SPR Q2 vague été})}{2}$$

$$\text{SPR Q1 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q1 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SPR Q2 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q2 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SPR2} = \frac{(\text{SPR Q1 vague hiver} + \text{SPR Q2 vague hiver})}{2}$$

$$\text{SPR} = \frac{\text{SPR1} + \text{SPR2}}{2}$$

(1) Réponse proposée uniquement pour la question portant sur la propreté des sanitaires.

La vague d'été est réalisée de mai à juin, la vague d'hiver de novembre à décembre.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 4
SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA SALLE D'EMBARQUEMENT (SSE)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les prestations fournies dans les salles d'embarquement en matière de disponibilité et de confort des sièges, de possibilité de travailler et d'ambiance.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

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

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

Les quatre questions posées sont :

Q1 = « Comment jugez-vous l'ambiance de la salle d'embarquement ? »

Q2 = « Comment jugez-vous le confort des sièges en salle d'embarquement ? »

Q3 = « Comment jugez-vous la disponibilité des sièges en salle d'embarquement ? »

Q4 = « Comment jugez-vous la possibilité de travailler en salle d'embarquement ? »

Les réponses possibles sont :

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

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

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{SSE Q1 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q1 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE Q2 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q2 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE Q3 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q3 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE Q4 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q4 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE1} = \frac{(\text{SSE Q1 vague été} + \text{SSE Q2 vague été} + \text{SSE Q3 vague été} + \text{SSE Q4 vague été})}{4}$$

$$\text{SSE Q1 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q1 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE Q2 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q2 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE Q3 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q3 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE Q4 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q4 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSE2} = \frac{(\text{SSE Q1 vague hiver} + \text{SSE Q2 vague hiver} + \text{SSE Q3 vague hiver} + \text{SSE Q4 vague hiver})}{4}$$

$$\text{SSE} = \frac{\text{SSE1} + \text{SSE2}}{2}$$

La vague d'été est réalisée de mai à juin, la vague d'hiver de novembre à décembre.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 5
SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA SIGNALÉTIQUE AU DÉPART (SSD)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les prestations fournies dans l'aérogare en matière de signalétique du lieu d'enregistrement et de signalétique de la porte d'embarquement.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

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

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

Les deux questions posées sont :

Q1 = « Comment jugez-vous la signalétique de votre lieu d'enregistrement ? »

Q2 = « Comment jugez-vous la signalétique pour accéder à votre porte d'embarquement ? »

Les réponses possibles sont :

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

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

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{SSD Q1 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q1 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSD Q2 vague été} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q2 vague été}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSD1} = \frac{(\text{SPR Q1 vague été} + \text{SPR Q2 vague été})}{2}$$

$$\text{SSD Q1 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q1 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSD Q2 vague hiver} = \frac{\text{Nb. pax « TS ou S » de Q2 vague hiver}}{\text{Nb. Pax ayant répondu à la question}}$$

$$\text{SSD2} = \frac{(\text{SPR Q1 vague hiver} + \text{SPR Q2 vague hiver})}{2}$$

$$\text{SSD} = \frac{\text{SSD1} + \text{SSD2}}{2}$$

La vague d'été est réalisée de mai à juin, la vague d'hiver de novembre à décembre.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 6
TAUX DE SERVICE DE CONVOYAGE DE BAGAGES (IFBS – TCB)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble du système de convoyage des bagages à l'exception du hall A.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les relevés de temps de dysfonctionnement supérieurs à 3 mn sont relevés manuellement par l'agent de conduite de ligne et consolidés en fin de journée par les superviseurs installation. Les relevés sont effectués chaque jour et font l'objet d'un indicateur consolidé par mois.

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TCB} = \frac{\text{Temps effectif pondéré de fonctionnement de l'IFBS sur la période des 12 mois}}{\text{Temps théorique pondéré de fonctionnement de l'IFBS sur la période des 12 mois}}$$

Le calcul de cet indicateur prend en compte les périodes de pointe au départ, décalées de – 1 heure pour être cohérentes avec les périodes de présence des passagers. Les périodes de pointe retenues sont 5 heures - 8 heures et 15 heures - 18 heures, soit 6 heures.

Les temps de dysfonctionnement ou d'arrêt pendant les heures de pointe sont multipliés par 2.

Le temps théorique pondéré de fonctionnement correspond à la période nominale de fonctionnement qui est de 17 h 10 par jour, majoré du nombre d'heures de pointe retenues (6) soit 23 h 10.

Le temps effectif pondéré de fonctionnement est égal au temps théorique pondéré de fonctionnement minoré des temps pondérés de dysfonctionnements ou d'arrêts pris en compte.

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

Sont exclus des temps d'arrêt :

- la maintenance préventive sur tout ou partie de l'installation ;
- les arrêts dus à des détériorations intentionnelles.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 7
TAUX DE PRISE EN CHARGE DES BAGAGES (TPC)

1. Champ couvert par l'indicateur

Le traitement des bagages en moins de 30 secondes. Il s'agit du temps s'écoulant entre la demande d'injection de bagage faite par un agent en banque d'enregistrement à l'exception du hall A et la prise en charge de ce bagage par un chariot à l'arrière de la banque d'enregistrement.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les relevés de temps d'attente de prise en charge des bagages sont réalisés en automatique par le système de convoyage de bagages.

Les relevés automatiques sont consolidés chaque jour (heure par heure) dans un dossier de collecte. Un indicateur est consolidé mensuellement.

2. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{TPC} = \frac{\text{Nb total de bagages traités} - \text{nb pondéré de bagages traités en + de 30 sec. sur la période des 12 mois}}{\text{Nb total de bagages traités par la ligne sur la période des 12 mois}}$$

Le calcul de cet indicateur prend en compte les périodes de pointe au départ, décalées de - 1 heure pour être cohérentes avec les périodes de présence des passagers. Les périodes de pointes retenues sont 5 heures - 8 heures et 15 heures - 18 heures, soit 6 heures.

Le nombre de bagages traités en + de 30 secondes pendant les heures de pointes est multiplié par 2.

Sont exclus des temps d'arrêt :

- la maintenance préventive sur tout ou partie de l'installation ;
- les arrêts dus à des détériorations intentionnelles.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 8
DISPONIBILITÉ DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTROMÉCANIQUES (DEE)

1. Champ couvert par l'indicateur

Les ascenseurs concernés sont ceux :

- b05 HA – Appareils servant aux passagers + zone bureau Air France ;
- b05 HB – Appareils servant aux passagers ;
- b05 HC – Appareils servant aux passagers ;
- b05 HD – Appareils servant aux passagers ;
- b60 (P1) – Tous les appareils du parc P1 ;
- b73 (P2) – Tous les appareils du parc P2.

Les escalators concernés sont ceux de l'aérogare :

- b05 HA – Tous ;
- b05 HB – Tous ;
- b05 HC – Tous ;
- b05 HD – Tous.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

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

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\begin{aligned} \text{DEE1} &= \frac{\text{Temps effectif pondéré de fonctionnement des ascenseurs sur la période des 12 mois}}{\text{Temps théorique pondéré de fonctionnement des ascenseurs sur la période des 12 mois}} \\ \text{DEE2} &= \frac{\text{Temps effectif pondéré de fonctionnement des escalators sur la période des 12 mois}}{\text{Temps effectif pondéré de fonctionnement des escalators sur la période des 12 mois}} \\ \text{DEE} &= \frac{\text{DEE1} + \text{DEE2}}{2} \end{aligned}$$

Le calcul de ces indicateurs prend en compte les périodes de pointe au départ, décalées de – 1 heure pour être cohérentes avec les périodes de présence des passagers. Les périodes de pointe retenues sont 5 heures - 8 heures et 15 heures - 18 heures, soit 6 heures.

Les temps de dysfonctionnement ou d'arrêt pendant les heures de pointe sont multipliés par 2.

Le temps théorique pondéré de fonctionnement correspond à la période nominale de fonctionnement qui est de 19 heures par jour (5 heures à 24 heures), majoré du nombre d'heures de pointe retenues (6) soit 25 heures.

Le temps effectif pondéré de fonctionnement est égal au temps théorique pondéré de fonctionnement minoré des temps pondérés de dysfonctionnement ou d'arrêt pris en compte.

Le numérateur et le dénominateur sont respectivement les sommes arithmétiques des temps effectifs pondérés et des temps théoriques pondérés des équipements concernés.

Le temps d'arrêt de chaque équipement est égal à la différence entre la remise en service effective et la prise en compte de l'arrêt par le service maintenance.

Sont exclus des temps d'arrêt :

- la maintenance préventive ;
- les arrêts dus à des détériorations intentionnelles.

4. Archivage des données

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

INDICATEUR N° 9
DISPONIBILITÉ DES PASSERELLES (DPT)

1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble des passerelles télescopiques de l'aérogare.

2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

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

3. Modalités de calcul de l'indicateur

$$\text{DPT1} = \frac{\text{Temps effectif pondéré de fonctionnement des passerelles sur la période des 12 mois}}{\text{Temps théorique pondéré de fonctionnement des passerelles sur la période des 12 mois}}$$

Le calcul de cet indicateur prend en compte les périodes de pointe au départ, décalées de – 1 heure pour être cohérentes avec les périodes de présence des passagers. Les périodes de pointe retenues sont 5 heures - 8 heures et 15 heures - 18 heures, soit 6 heures.

Les temps de dysfonctionnement ou d'arrêt pendant les heures de pointe sont multipliés par 2.

Le temps théorique pondéré de fonctionnement correspond à la période nominale de fonctionnement qui est de 19 heures par jour (5 heures à 24 heures), majoré du nombre d'heures de pointe retenues (6) soit 25 heures.

Le temps effectif pondéré de fonctionnement est égal au temps théorique pondéré de fonctionnement minoré des temps pondérés de dysfonctionnement ou d'arrêt pris en compte.

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

Le temps d'arrêt de chaque passerelle est égal à la différence entre la remise en service effective et la prise en compte de l'arrêt par le service maintenance.

Sont exclus des temps d'arrêt :

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

4. Archivage des données

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

ANNEXE III

GRILLES DES REDEVANCES À LA DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT

1. Redevance d'atterrissage

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

Elle est calculée d'après la masse maximale certifiée au décollage, portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil, arrondie à la tonne supérieure.

MMD en tonnes	Tarifs
de 7t à 12t	47,69 € + 0,53 € x (t - 6)
de 13t à 25t	50,84 € + 2,84 € x (t - 12)
de 26t à 75t	87,84 € + 5,35 € x (t - 25)
76t et plus	355,57 € + 6,87 € x (t - 75)

Les aéronefs d'un poids inférieur à 6 tonnes sont assujettis à une redevance forfaitaire (voir 5).
Coefficient de modulation

Selon l'arrêté du 29 février 2009, la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée et du groupe acoustique des avions.

La modulation appliquée par la société Aéroport Toulouse-Blagnac distingue deux plages horaires dans la journée et fixe les coefficients par groupe acoustique suivants :

Groupe acoustique	Jour 6h-22h	Nuit 22h-6h
1	1,75	2,63
2	1,50	2,25
3	1,25	1,88
4	1,00	1,50
5A	0,85	1,28
5B	0,70	1,05

L'heure de référence est l'heure locale.

Exemptions

Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par le décret du ministre chargé de l'aviation civile.

Les aéronefs d'État qui effectuent des missions techniques sur ordre du ministre chargé de l'aviation civile.

Les aéronefs qui effectuent un retour forcé sur l'aérodrome, en raison d'incidents techniques ou de circonstances atmosphériques défavorables.

2. Redevance par passager

La redevance par passager est due pour l'utilisation des installations aménagées pour l'embarquement, le débarquement et l'accueil des passagers et du public, ainsi que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, ainsi que des installations de convoyage des bagages.

Les tarifs suivants n'intègrent pas la mission d'assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR) qui fait l'objet d'une redevance spécifique.

Destinations	Tarifs
Espace Schengen	6,01 € / passager départ
Union Européenne non Schengen et DOM-TOM	7,53 € / passager départ
Autres destinations	11,66 € / passager départ

Exemptions :

- les membres de l'équipage ;
- les passagers en transit direct (arrivée et départ avec le même aéronef et avec un seul numéro de vol) ;
- les passagers d'un aéronef effectuant un retour forcé sur l'aéroport, en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables ;
- les enfants de moins de 2 ans.

3. Redevance de stationnement

Services	Tarifs	Conditions
Aire de trafic (part variable)	0,244 € /tonne/heure jour 0,127 € /tonne/heure nuit	. Au contact de l'aérogare, ½ heure de franchise. . Au large, 1heure de franchise. . Durée de stationnement décomptée par minute. . Jour de 6 h à 22 h et nuit de 22 h à 6 h, heure locale.
Forfait passerelle	38,59 € /passerelle utilisée	. Forfait dû au départ de l'aéronef sur l'aire de trafic en cas d'utilisation de passerelle.
Forfait 400 Hz	21,67 € /aire équipée	. Forfait dû pour les seules aires équipées d'alimentation en 400 Hz. . Forfait doublé pour les aéronefs de 140 tonnes et plus.

La redevance de stationnement est due pour l'utilisation par les aéronefs de plus de 6 tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement.

Les tarifs de la redevance sont fonction de :

- la durée de stationnement et de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef ;
- l'utilisation de passerelle ;
- l'alimentation électrique en 400 Hertz.

4. Redevance carburant

Le tarif de la redevance carburant est le suivant :

	Tarifs
Carburant	1,01 € / kilolitre

5. Redevance forfaitaire pour les aéronefs de moins de 6 tonnes

MMD en tonnes	Forfait 1 ^{er} jour	Jour supplémentaire
jusqu'à 1,5 t	34,28 € TTC	1,77 € TTC
de 1,6 à 2,5 t	44,37 € TTC	3,44 € TTC
de 2,6 à 6 t	59,62 € TTC	5,93 € TTC

Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 %.

6. Redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR)

La redevance APMR a pour objet le financement des missions d'assistance aux personnes à mobilité réduite.

Elle est assise sur le nombre total de passagers au départ, aux seules exceptions mentionnées pour la redevance par passager.

	Tarifs
APMR	0,56 € / passager départ

ANNEXE IV

MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « TRAF »

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

$$TRAF(2014) = 0$$

Pour $n > 2014$:

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

$$TRAF(n) = -0,5(QT(n) - QTM(n)) \frac{100\%}{\frac{QTm(n) + QTM(n)}{2}}$$

Si $QTM(n) \leq QT(n) \leq QTm(n)$,

$$TRAF(n) = 0$$

si $QTm(n) > QT(n)$,

$$TRAF(n) = 0,3(QTm(n) - QT(n)) \frac{100\%}{\frac{QTm(n) + QTM(n)}{2}}$$

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

ANNEXE V

MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « ODS »

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

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

Période tarifaire	2015	2016	2017	2018
	(juillet 2013-juin 2014)	(juillet 2014-juin 2015)	(juillet 2015-juin 2016)	(juillet 2016-juin 2017)
Indicateur n°1 (SGD)				
Maxi	96,8%	96,9%	97,0%	97,1%
Objectif	95,8%	95,9%	96,0%	96,1%
Mini	94,8%	94,9%	95,0%	95,1%
Indicateur n°2 (SGA)				
Maxi	95,0%	95,5%	96,0%	96,5%
Objectif	94,0%	94,5%	95,0%	95,5%
Mini	93,0%	93,5%	94,0%	94,5%
Indicateur n°3 (SPR)				
Maxi	94,5%	94,8%	95,1%	95,4%
Objectif	93,5%	93,8%	94,1%	94,4%
Mini	92,5%	92,8%	93,1%	93,4%
Indicateur n°4 (SSE)				
Maxi	86,9%	87,4%	87,9%	88,4%
Objectif	85,9%	86,4%	86,9%	87,4%
Mini	84,9%	85,4%	85,9%	86,4%
Indicateur n°5 (SSD)				
Maxi	94,5%	94,8%	95,1%	95,4%
Objectif	93,5%	93,8%	94,1%	94,4%
Mini	92,5%	92,8%	93,1%	93,4%
Indicateur n°6 (TCB)				
Maxi	98,3%	98,4%	98,5%	98,6%
Objectif	98,0%	98,1%	98,2%	98,3%
Mini	97,7%	97,8%	97,9%	98,0%
Indicateur n°7 (TPC)				
Maxi	91,5%	92,5%	93,0%	93,5%
Objectif	91,0%	92,0%	92,5%	93,0%
Mini	90,5%	91,5%	92,0%	92,5%
Indicateur n°8 (DEE)				
Maxi	99,7%	99,7%	99,7%	99,7%
Objectif	99,4%	99,4%	99,4%	99,4%
Mini	99,1%	99,1%	99,1%	99,1%
Indicateur n°9 (DPT)				
Maxi	99,7%	99,7%	99,7%	99,7%
Objectif	99,4%	99,4%	99,4%	99,4%
Mini	99,1%	99,1%	99,1%	99,1%

2. Calcul du bonus/malus de chaque indicateur

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

Pour chaque indicateur n° « i », tel que défini au III.2.3.4, et pour $n > 2013$, est appliqué :

Un bonus, $BI_i(n)$, si $I_i(n) > MI_i(n)$.

Ni bonus $BI_i(n)$ ni malus $LI_i(n)$, si $mI_i(n) \leq I_i(n) \leq MI_i(n)$.

Un malus $LI_i(n)$, si $I_i(n) < mI_i(n)$.

3. Calcul du facteur « QDS »

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

$$QDS(n) = \sum_{i=1}^9 BI_i(n-1) + \sum_{i=1}^9 LI_i(n-1)$$

ANNEXE VI

MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « OPEX »

Les coûts opérationnels prévus en 2013 (CP2013) sont :

- charges de personnel : 21 738 158 € ;
- charges externes : 21 307 451 € ;
- total (CP₂₀₁₃) : 43 045 609 €.

Pour l'application du présent contrat, les coûts opérationnels de référence 2016 (CP2016) sont calculés à partir de CP2013 selon un taux de croissance composite conçu à partir d'élasticités au trafic et à l'inflation convenues entre les parties :

$$CP_{2016} = CP_{2013} (1 + (0,47 \times VOL_{2016} + 1,60 \times PRIX_{2016}))^3$$

Où :

VOL_{2016} est le taux de croissance annuel moyen du trafic des passagers sur la période de trois ans 2013-2016.

$PRIX_{2016}$ est le taux annuel moyen d'inflation sur la période de trois ans 2013-2016 calculé à partir de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPC 4018E).

Pour $n = 2018$, le facteur OPEX(2018) est égal à :

$$\text{Si } 0,5 \times (CC_{2016} - 1,05 \times CP_{2016}) \geq GTR(2018, TT_{ref}(2018)) \times 1\%$$

$$OPEX(2018) = GTR(2018, TR_{ref}(2018)) \times (-1\%)$$

$$\text{Si } 0 < 0,5 \times (CC_{2016} - 1,05 \times CP_{2016}) < GTR(2018, T_{ref}(2018)) \times 1\%$$

$$OPEX(2018) = -0,5 \times (CC_{2016} - 1,05 \times CP_{2016})$$

$$\text{Si } CC_{2016} - 1,05 \times CP_{2016} \geq 0$$

$$OPEX(2018) = 0$$

Où :

CC_{2016} et CP_{2016} sont respectivement les coûts opérationnels (en valeur absolue) constatés et de référence en 2016.

Un ajustement des coûts opérationnels constatés s'applique en tant que de besoin, après accord entre les parties, dans les cas suivants se produisant sur la période 2014-2016 :

- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'État, les coûts opérationnels annuels seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 0,3 M€ hors taxes (valeur 2013, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) ;
- dans le cas où Aéroport Toulouse-Blagnac se trouverait amenée, en cours de contrat, à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant des coûts opérationnels annuels de plus de 0,3 M€ (valeur 2013, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre).