

## 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 Aéroports de Lyon 2015-2019**

NOR : DEVA1507832X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

#### PRÉAMBULE

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

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

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

- II.1. *Investissements*
  - II.1.1. Les investissements d'extension de capacité
  - II.1.2. Les investissements de renouvellement
- II.2. *Qualité de service*
  - II.2.1. Liste des indicateurs de qualité de service
  - II.2.2. Définition et mesure des indicateurs de qualité de service
  - II.2.3. Objectifs de qualité de service

#### **Titre III. – Tarification**

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

#### **Titre IV. – Concertation avec les usagers**

- IV.1. *Commission consultative économique*
- IV.2. *Suivi des opérations majeures d'investissements*
- IV.3. *Lancement de nouvelles opérations*

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

### V.1. *Information et contrôle*

- V.1.1. Informations à fournir par Aéroports de Lyon
- 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'investissements 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. Rhône-Alpes figure parmi les grandes régions de l'Union européenne, tant par sa superficie et sa population que par sa capacité à créer de la richesse et à exporter. Elle bénéficie de puissants atouts : son positionnement stratégique de carrefour européen, la proximité d'importants marchés, ses pôles de compétences, un cadre de vie agréable et une population jeune, active et en croissance.

Première région industrielle de France, deuxième région française par sa population, sixième région européenne par son PIB, Rhône-Alpes est une terre d'innovation ouverte à l'international. Son portefeuille d'activités est diversifié et largement tourné vers l'export avec balance commerciale positive. La santé, les biotechnologies, l'environnement, les nanotechnologies, l'aéronautique et le spatial, l'industrie textile, la chimie, le numérique sont des filières d'excellence. La région compte sur son territoire 4 600 entreprises à capitaux étrangers et 2 400 implantations d'entreprises rhônalpines à l'étranger. Elle compte aussi 8 universités, 35 grandes écoles et 2 importants pôles de recherche et d'enseignement supérieur (Lyon et Grenoble). Au cœur de la région, Lyon est une métropole européenne qui présente une densité de centres de décision supérieure à celles de Barcelone ou Manchester. C'est la huitième ville la plus innovante au monde et la métropole lyonnaise est la deuxième ville française pour l'accueil de congrès internationaux.

Le secteur du tourisme est également un moteur essentiel de l'économie. Deuxième région touristique de France, Rhône-Alpes enregistre près de 150 millions de nuitées touristiques par an. La région dispose de solides atouts pour attirer la clientèle française et étrangère : le plus grand domaine skiable du monde, deux parcs naturels nationaux et six parcs régionaux, 35 000 hectares de lacs et plans d'eau qui favorisent le tourisme vert. À cela, s'ajoute le tourisme urbain, gastronomique et culturel avec notamment plus de 400 festivals.

La réussite de Rhône-Alpes repose sur des fondamentaux solides : l'esprit d'entreprise, la culture de l'innovation et l'ouverture sur le monde. L'exploitation de tels atouts nécessite l'existence d'infrastructures de qualité, notamment de transport, et particulièrement de transport aérien. C'est encore plus vrai pour la métropole lyonnaise, pôle central de la région ; elle doit pouvoir disposer d'un aéroport qui offre la capacité, l'attractivité, la qualité de service et les liaisons aériennes directes qui répondent aux besoins et aux attentes de ses clients, tant pour les déplacements hexagonaux, européens que mondiaux. Cette ambition est partagée par toutes les parties concernées : acteurs économiques, clientèle de loisirs, collectivités locales et opérateurs aériens. Elle est portée par la société aéroportuaire.

2. La société Aéroports de Lyon (ADL) assure l'exploitation des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron 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 Aéroports de Lyon ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2015-2019.

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

- de débats avec les usagers à l'initiative d'Aéroports de Lyon, au printemps 2014, dans le cadre de la commission consultative économique ;
- d'un dossier diffusé par Aéroports de Lyon, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions initiales ;
- d'une consultation publique sur la base de ce dossier entre le 25 juin et le 9 août 2014 ;
- d'une saisine, par la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, de la commission consultative aéroportuaire et d'un avis de celle-ci, après audition des parties intéressées, remis à la ministre le 13 novembre 2014 et publié au *Journal officiel* de la République française le 22 novembre 2014.

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

### Objet et champ d'application du contrat

#### I.1. *Objet du contrat*

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

Il fixe en particulier, sur la période 2015-2019 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'Aéroports de Lyon sur cette période.

#### I.2. *Durée du contrat*

Le présent contrat entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2015 et vient à échéance le 31 décembre 2019.

#### 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'Aéroports de Lyon dans lequel est appréciée la juste rémunération de l'entreprise, dit « périmètre régulé », couvre l'ensemble des activités d'Aéroports de Lyon sur les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron, 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 Aéroports de Lyon 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 les aéroports de Lyon ;
- des activités foncières et immobilières hors aérogares dans lesquelles ADL agit en tant qu'investisseur et 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 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 abonnements ;
  - les transports publics.

## TITRE II

### Investissements, qualité de service et développement durable

Conformément à l'article 1<sup>er</sup> du cahier des charges de la concession, Aéroports de Lyon est tenu de fournir un « service aéroportuaire répondant aux besoins des transporteurs aériens, des autres exploitants d'aéronefs, des administrations et entreprises dont l'intervention est nécessaire aux activités de transport aérien, des passagers et du public » et d'assurer « l'aménagement et le développement de l'aérodrome de manière compatible avec les exigences du transport aérien et de ses besoins actuels et futurs ».

La Société anonyme Aéroports de Lyon a été créée en 2007 avec une structure de bilan insuffisante en fonds propres et une dette importante correspondant à plus de six fois sa capacité d'auto-financement. Cette situation a progressivement été corrigée pour retrouver une situation correcte au bilan.

Après une période 2008-2011 où les investissements ont été volontairement très limités, ce qui a permis à la société de diminuer fortement son endettement, le programme d'investissements initié en 2012 et qui doit se poursuivre sur la période 2015-2019 a pour objectif de doter l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry d'une capacité d'accueil pour les terminaux adaptée au trafic attendu à l'horizon 2025, et ce dans des conditions de qualité de service au meilleur niveau des standards aéroportuaires.

Une des caractéristiques des infrastructures de Lyon-Saint-Exupéry est qu'un quart de cette capacité est spécifique à de petits modules d'avions d'une capacité inférieure à 70 places dont le trafic est en régression.

Afin d'anticiper la croissance future du trafic sur des segments opérés par des modules de plus de 100 places, Aéroports de Lyon a prévu d'étendre sa capacité par des investissements importants, lui permettant, d'une part, d'absorber les pointes de son trafic caractéristiques du fonctionnement en hub pour Air France et, d'autre part, de s'adapter à la croissance des compagnies à bas coûts.

## II.1. Investissements

Le programme d'investissements du périmètre régulé de 299,6 M€ en euros constants 2014 se décompose en 223,4 M€ d'investissements de capacité, 59,3 M€ d'investissements de renouvellement et 16,9 M€ d'aléas.

### II.1.1. Les investissements d'extension de capacité

#### II.1.1.1. Une augmentation de capacité pour le développement des plateformes aéroportuaires de Lyon-Saint-Exupéry et de Lyon-Bron

Le programme d'extension de capacité 2015-2019 porte essentiellement sur les opérations suivantes :

- l'extension des terminaux Sud (t1 & t3 – projet du futur t1) pour un montant de 151,0 M€, soit deux tiers du programme d'extension de capacité ;
- l'aménagement du « Golden Mile » (y compris la construction des bâtiments pour les opérateurs de fret), nouvelle zone de fret pour libérer le secteur actuel nécessaire pour l'extension du terminal 1, pour un montant de 25 M€ ;
- la création d'un nouveau dépôt hydrocarbures pour répondre au besoin d'augmentation de capacité et de sécurisation de l'approvisionnement avec un raccordement à l'oléoduc qui traverse le site, pour un montant de 13 M€ (montant de la participation d'Aéroports de Lyon) ;
- l'augmentation de capacité des parcs à voitures éloignés pour les passagers et pour les salariés de la plateforme, pour un montant de 7,2 M€.

#### II.1.1.2. Un projet phare : le futur terminal 1

La réalisation du futur terminal 1, pierre angulaire du programme à cinq ans, apportera à l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry la capacité et la qualité de service dont il a besoin pour la décennie à venir, des surfaces commerciales adaptées à l'échelle de son trafic ainsi que des conditions opérationnelles qui doivent permettre aux compagnies et à leurs assistants de réduire leurs coûts d'exploitation.

Il améliorera fondamentalement le traitement des passagers et des compagnies du terminal 1 tout en répondant à la croissance attendue :

- en faisant une large place au développement de l'activité commerces (5 200m<sup>2</sup> de surfaces commerciales au cœur de la zone réservée) ;
- en centralisant les ressources (accueil, enregistrement, PIF, commerces, arrivée, traitement bagages...) permettant une optimisation des coûts d'exploitation.

Le futur ensemble terminal 1-terminal 3 est prévu pour accueillir à terme 10 millions de passagers.

### II.1.2. Les investissements de renouvellement

Le programme d'investissements de renouvellement permet de répondre aux besoins suivants :

- l'amélioration de la qualité de service pour les passagers et clients ;
- des gains de productivité pour les plateformes ;
- la mise à niveau des infrastructures ;
- le suivi des obligations réglementaires.

## II.2. Qualité de service

Améliorer la performance opérationnelle et la qualité de service délivrée à ses usagers est un engagement d'Aéroports de Lyon pour la période 2015-2019.

Aéroports de Lyon a fait le choix depuis plusieurs années de mesurer la qualité perçue au travers du dispositif d'enquête de satisfaction de l'ACI « Airport Service Quality » (ASQ), mis en œuvre dans plus de 200 aéroports dans le monde.

C'est sur la base des éléments recueillis au travers de l'enquête ASQ et des revues semestrielles de Service Level Agreement (SLA) qu'Aéroports de Lyon engage des plans d'actions pour faire progresser la qualité du service délivrée aux usagers, compagnies aériennes, passagers et assistants en escale en particulier.

Pour son contrat de régulation économique 2015-2019, Aéroports de Lyon propose deux types d'indicateurs relatifs à la qualité de service :

- des indicateurs faisant l'objet d'objectifs assortis d'incitations financières ;
- des indicateurs donnant lieu à une obligation de suivi et dont les résultats n'ont pas d'incidence financière.

Aéroports de Lyon propose qu'au sein de chacune de ces deux familles soient rassemblés des indicateurs basés sur la perception des passagers et des indicateurs de performance.

Les indicateurs notés avec « \* » seront soumis à une évolution des résultats dès l'ouverture du futur terminal 1 (FT1).

### 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 générale des passagers au départ ;
- indicateur n° 2 : satisfaction relative à la propreté de l'aéroport (toilettes + terminaux) ;
- indicateur n° 3\* : satisfaction relative à la signalétique (facilité d'orientation + écrans de vols) ;
- indicateur n° 4 : satisfaction relative au confort en salle d'embarquement ;
- indicateur n° 5\* : taux de contact avions ;
- indicateur n° 6\* : taux d'indisponibilité des équipements « traitement des vols » (crews, machines de sûreté, équipements bagages) ;

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

- indicateur n° 7 : satisfaction générale des passagers à l'arrivée ;
- indicateur n° 8 : satisfaction relative aux services parkings (parkings voitures P0, P2, P4 et P5) ;
- indicateur n° 9 : satisfaction relative à l'ambiance dans l'aéroport ;
- indicateur n° 10 : taux de retard des vols au départ (corrigé à 15 minutes) ;
- indicateur n° 11 : taux de retard des vols imputable au gestionnaire (corrigé à 15 minutes) ;
- indicateur n° 12 : taux de fluidité aux postes inspection filtrage ;
- indicateur n° 13 : satisfaction relative à la courtoisie de l'aéroport (enregistrement + inspection filtrage + contrôle police aux frontières + gestionnaire).

### 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 Aéroports de Lyon 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, Aéroports de Lyon s'engage à atteindre, sur les périodes définies ci-après, les objectifs suivants :

PÉRIODE TARIFAIRE		2016	2017	2018	2019
Période de mesure		1 <sup>er</sup> juillet 2014 – 30 juin 2015	1 <sup>er</sup> juillet 2015 – 30 juin 2016	1 <sup>er</sup> juillet 2016 – 30 juin 2017	1 <sup>er</sup> juillet 2017 – 30 juin 2018
Indicateur n° 1	Objectif	73 pts	73,2 pts	73,5 pts	73,8 pts
Indicateur n° 2	Objectif	73 pts	73,1 pts	73,2 pts	73,3 pts
Indicateur n° 3	Objectif	76,6 pts	76,6 pts	76,9 pts	78 pts
Indicateur n° 4	Objectif	64,5 pts	64,6 pts	64,8 pts	65,0 pts
Indicateur n° 5	Objectif	95,00 %	95,00 %	96,00 %	96,00 %
Indicateur n° 6	Objectif	0,90 %	0,90 %	0,85 %	0,80 %

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.

## 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 2015 : du 1<sup>er</sup> avril 2015 au 31 mars 2016 ;
- période tarifaire 2016 : du 1<sup>er</sup> avril 2016 au 31 mars 2017 ;
- période tarifaire 2017 : du 1<sup>er</sup> avril 2017 au 31 mars 2018 ;
- période tarifaire 2018 : du 1<sup>er</sup> avril 2018 au 31 mars 2019 ;
- période tarifaire 2019 : du 1<sup>er</sup> avril 2019 au 31 mars 2020.

#### 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 que des 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 ;
- la redevance passerelles : ce service complémentaire de la redevance de stationnement, qui fait l'objet d'une redevance spécifique aux aéroports de Lyon ;
- la redevance 400 Hz : ce service complémentaire de la redevance de stationnement, qui fait l'objet d'une redevance spécifique aux aéroports de Lyon ;
- 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.

Les redevances mentionnées ci-dessus sont soumises à un plafond pluriannuel (ci-après désignées par les « Redevances »).

La redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, en contrepartie du service d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite, est établie conformément à l'article 8 du

règlement n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, sur une base annuelle, et n'est pas soumise à un plafond annuel.

### 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. Cet ajustement est susceptible de s'appliquer à compter de la période tarifaire 2016.

En outre, à compter de la période tarifaire 2016, un ajustement de ce plafond est susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de bonus ou de malus, pour refléter la performance d'Aéroports de Lyon en matière de qualité de service.

Enfin, pour la période tarifaire 2019, 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:

Aéroports de Lyon établit une Grille Tarifaire de Référence des Redevances (GTR) telle que:

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

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 2014, la grille tarifaire entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> avril 2014 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 Lyon établit une Grille Tarifaire Ajustée des Redevances (GTA), telle que:

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

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'investissements, 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.

Aéroports de Lyon 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)
« 2015 »	0 %
« 2016 »	i(2016) + t(2016)
« 2017 »	i(2017) + t(2017)
« 2018 »	i(2018) + t(2018)
« 2019 »	i(2019) + t(2019)

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 ».

t(n) = 0 si  $[QT(n)/QT(n-1) - 1] > TCAM + 0,5 \%$ .

t(n) = 0,5 % si  $[QT(n)/QT(n-1) - 1] < TCAM$ .

sinon t(n) = 0,5 % + TCAM -  $[QT(n)/QT(n-1) - 1]$ .

QT(n) est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période allant du 1<sup>er</sup> octobre de l'année « n - 2 » au 30 septembre de l'année « n - 1 ».

QTref(n) correspond au scénario de référence de l'année n, et est défini ainsi :

n	2014	2015	2016	2017	2018	2019
QT <sub>ref</sub> (n)	8 417 713	8 644 170	9 025 264	9 357 378	9 714 861	10 065 440

et  $TCAM = (QT_{ref}(2019)/QT_{ref}(2014))^{1/5} - 1$ .

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

Il est 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	2019
QTM(n)	9 011 547	9 548 278	10 046 378	10 584 815	11 129 402
QTm(n)	8 384 845	8 623 188	8 806 400	9 005 691	9 190 718

Le facteur TRAF(n) est alors calculé de telle sorte que, au-delà de cette plage de franchise, 40 % 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.2.1. a 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 : + 0,05 % / - 0,10 % ;
- indicateur n° 2 : + 0,02 % / - 0,04 % ;
- indicateur n° 3 : + 0,02 % / - 0,04 % ;
- indicateur n° 4 : + 0,02 % / - 0,04 % ;
- indicateur n° 5 : + 0,02 % / - 0,04 % ;
- indicateur n° 6 : + 0,02 % / - 0,04 % .

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

Une rencontre entre les parties peut avoir lieu à la demande de l'une d'entre elles un an après la mise en service du futur terminal 1, afin d'apprécier l'opportunité et, le cas échéant, de faire évoluer les objectifs des indicateurs précités pour les dernières années du contrat. Une telle évolution ne constitue pas une révision du contrat au sens de l'article V.2.

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

Le facteur INV(n), qui a vocation à s'appliquer, le cas échéant, sur la période tarifaire 2019, prend en compte une réduction éventuelle du montant des investissements d'Aéroports de Lyon de 2015 à 2017.

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 2015 à 2017 viendraient en minoration, dans les conditions du III.2.3.1., du plafond des tarifs des Redevances de la période tarifaire 2019. Cette différence s'entend par rapport à la référence de 85 % des dépenses initialement prévues.

Le facteur d'ajustement INV(2019) est égal à :

$$\begin{aligned} \text{INV}(2019) &= 0,27 (*) \times (\text{DC}_{2017} - 0,85 \times \text{DP}_{2017}) && \text{si } \text{DC}_{2017} - 0,85 \times \text{DP}_{2017} < 0 \\ \text{INV}(2019) &= 0 && \text{si } \text{DC}_{2017} - 0,85 \times \text{DP}_{2017} \geq 0 \end{aligned}$$

où :

DC<sub>2017</sub> et DP<sub>2017</sub> sont respectivement les dépenses constatées et initialement prévues de 2015 à 2017, en euros courants, relatives aux investissements de capacité et de renouvellement.

(\*) Le facteur 0,27 correspond à une hypothèse où les investissements non réalisés fin 2017 sont décalés au-delà de 2019. Dans l'hypothèse où Aéroports de Lyon est en mesure de démontrer que certains investissements non réalisés à fin 2017 seront rattrapés avant fin 2019 (engagements de commande assortis de plannings contractualisés) pour un montant dépassant 15 % des dépenses initialement prévues de 2015 à 2017, le facteur sera ramené à 0,19 pour la part de ces investissements qui dépasse 15 % des dépenses initialement prévues de 2015 à 2017.

### 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 2019, prend en compte un dépassement éventuel des coûts opérationnels d'Aéroports de Lyon en 2017.

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, frais de publicité, charges liées au traitement des PHMR et refacturations.

Dans le cas où les coûts opérationnels 2017 seraient supérieurs à une franchise de 105 % d'un montant de référence CP<sub>2017</sub>, 50 % de la différence de coûts constatée sur l'année 2017 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 2019, 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(2019) 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, Aéroports de Lyon 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.

Pour les aérogares mises en service après le 1<sup>er</sup> avril 2005, des tarifs différenciés peuvent être fixés en fonction des coûts d'investissements et d'exploitation afférents à ces aérogares et du niveau de la qualité de service. Aéroports de Lyon différencie sur cette base la redevance passagers selon le « passager local standard » et le « passager de l'aérogare à services simplifiés ». Cette distinction tarifaire devra faire l'objet d'une nouvelle démonstration au moment de la mise en service du futur terminal 1, afin notamment de vérifier son caractère proportionné et non discriminatoire.

#### III.3.2. Modulations pour motif 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 à 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 plateforme, pendant la période au titre de laquelle le développement est constaté, ne peut excéder 20 % de la redevance unitaire passager par mode d'exploitation et faisceaux géographiques et, pour les mesures de développement du fret aérien, 20 % de la redevance unitaire d'atterrissage.

ADL devra fournir à l'État la démonstration préalable qu'il agit, *via* la mise en œuvre de ces mesures, en tant qu'opérateur en économie de marché.

### 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 Aéroports de Lyon 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'utilisateur.

b) Aéroports de Lyon 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'Aéroports de Lyon est soumise à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroports de Lyon 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 Lyon.

#### 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 Aéroports de Lyon se trouverait amené à rémunérer par redevances des services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant un coût annuel pour la société de plus de 0,5 M€ hors taxes (valeur 2014, 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'Aéroports de Lyon au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 0,5 M€ hors taxes (valeur 2014, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) ;
- au cas où Aéroports de Lyon, 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 déchargé, au titre du périmètre régulé, de la fourniture de services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, qui représentaient un coût annuel pour la société de plus de 0,5 M€ (valeur 2014, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre) ;
- au cas où Aéroports de Lyon prévoirait, pour répondre à des besoins exprimés par des transporteurs aériens ou d'autres usagers, de réaliser une nouvelle opération d'investissements 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 5 M€ (valeur 2014, 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) Aéroports de Lyon 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'Aéroports de Lyon est soumise à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroports de Lyon 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 Lyon.

c) Dans le cas où Aéroports de Lyon se trouverait amené, en cours de contrat, à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, Aéroports de Lyon 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 clients et aux usagers et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, Aéroports de Lyon s'engage à développer le partage d'informations et la concertation avec les usagers aéronautiques de sa plateforme, notamment dans les instances de concertation existantes.

#### IV.1. Commission consultative économique

La commission consultative économique d'Aéroports de Lyon constitue l'un des lieux privilégiés d'information et de concertation entre Aéroports de Lyon 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. Aéroports de Lyon 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 Lyon 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 IV 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, calculés 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 Aéroports de Lyon 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'investissements 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.2.1 a et II.2.1 b ainsi que la justification des écarts par rapport aux objectifs ;
- en matière de tarifs des redevances pour service rendu :
  - la liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie des redevances perçues mentionnées à l'article R.224-2 ;
  - la proposition détaillée d'Aéroports de Lyon 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*

Aéroports de Lyon 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.

#### IV.3. *Lancement de nouvelles opérations*

Dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique, Aéroports de Lyon pourra proposer, à son initiative et pour répondre à l'évolution des besoins de ses clients, de réaliser une ou plusieurs nouvelles opérations d'investissements 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.

La mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Lyon d'évolution du programme d'investissements, après avis de la commission consultative économique, est soumise à l'accord de l'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile. Au terme d'un délai de deux mois suivant la réception de la demande correspondante, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Lyon.

Avant de s'engager dans un nouveau projet d'investissements pouvant impacter la période ultérieure à celle visée au présent contrat et dont le montant est supérieur à 15 % du chiffre d'affaires du dernier exercice connu, Aéroports de Lyon s'engage à consulter les usagers au préalable dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique.

### TITRE V

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

##### *V.1. Information et contrôle*

###### V.1.1. Informations à fournir par Aéroports de Lyon

En plus de ceux prévus par le III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, Aéroports de Lyon 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'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat et les prévisions de dépenses annuelles d'investissements 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'Aéroports de Lyon : 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 pour les faisceaux 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'Aéroports de Lyon 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 Aéroports de Lyon 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, Aéroports de Lyon met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

### V.1.3. Auditabilité

Aéroports de Lyon 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 Lyon est informé des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins quinze jours. Aéroports de Lyon 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 Lyon 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'Aéroports de Lyon 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) définie 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	2016	2017	2018	2019
QTMM(n)	9 574 000	10 124 833	10 721 868	11 330 962
QTmm(n)	8 490 968	8 627 353	8 777 808	8 912 680

- au cas où, à l'issue des années civiles postérieures à 2016, les dépenses d'investissements, telles que définies à l'annexe I, cumulées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, 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, sortirait 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 Aéroports de Lyon 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. 6325-5 du code des transports, à 120 % de la différence entre le chiffre d'affaires annuel résultant des tarifs pratiqués et celui résultant des tarifs homologués.

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

Les Parties conviennent de l'intérêt de préparer un contrat de régulation tarifaire pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat. Aéroports de Lyon s'engage à publier, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2019, le dossier de consultation relatif à ce second contrat de régulation. Aéroports de Lyon engage, au plus tard au mois de janvier 2019, 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'Aéroports de Lyon 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 16 mars 2015

*Le secrétaire d'État  
chargé des transports,  
de la mer  
et de la pêche,*  
ALAIN VIDALIES

*Le président du directoire  
d'Aéroports de Lyon,*  
P. BERNAND

## ANNEXE I

### PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS SUR LA PÉRIODE DU CONTRAT. – EUROS CONSTANTS

#### PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS 2015-2019 Principales opérations - Périmètre régulé

Montant en M€ HT valeur 2014 (périmètre régulé)	Total 2015- 2019	2015	2016	2017	2018	2019
<b>1.1 Acquisitions foncières</b>	<b>1,38</b>	<b>0,43</b>	<b>0,20</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>	<b>0,25</b>
<b>1.2 Optimisation capacité Terminaux et aires avions</b>	<b>147,47</b>	<b>69,38</b>	<b>33,08</b>	<b>29,63</b>	<b>12,38</b>	<b>3,00</b>
Futur T1 - Phase A	100,84	67,76	33,08			
Futur T1 - phase B	42,01			29,63	12,38	
Divers projets	4,62	1,62				3,00
<b>1.3 Accessibilité et parkings (hors réseaux structurants)</b>	<b>15,81</b>	<b>0,25</b>	<b>5,01</b>	<b>1,90</b>	<b>3,65</b>	<b>5,00</b>
Parvis et desserte Futur T1	8,61	0,05	3,01	1,90	3,65	
Extensions parkings longue durée & employés	7,20	0,20	2,00			5,00
<b>1.4 Cargoport (hors réseaux structurants)</b>	<b>29,15</b>	<b>0,02</b>	<b>1,94</b>	<b>9,64</b>	<b>9,48</b>	<b>8,08</b>
Viabilisations de parcelles pour projets privatifs	2,09	0,02	1,02	0,69	0,36	
Golden Mile : Batiment 1er opérateur	6,00			6,00		
Golden Mile : Batiment 2ème opérateur	4,02				4,02	
Golden Mile : Batiment 3ème opérateur	1,74					1,74
Golden Mile : Batiment 4ème opérateur	1,74					1,74
Golden Mile : Batiment 5ème opérateur	3,60				3,60	
Golden Mile : Stockage froid, nouvelle animalerie	4,15				1,50	2,65
Golden Mile : voies engins de Piste	3,87		0,92	2,95		
Parking PL	1,95					1,95
<b>1.5 BRON</b>	<b>12,00</b>	<b>4,11</b>	<b>0,47</b>	<b>1,41</b>	<b>2,91</b>	<b>3,11</b>
Hangar H14 - Bâtiment bureaux B14	4,11	4,11				
Réseaux et voiries	3,11					3,11
Diversification immobilière (viabilisations)	4,79		0,47	1,41	2,91	
<b>1.6 Développement extra aéroportuaire (LYS)</b>	<b>0,61</b>	<b>0,11</b>	<b>0,05</b>	<b>0,16</b>	<b>0,29</b>	
Travaux de viabilisation (Air Parc)	0,61	0,11	0,05	0,16	0,29	
<b>1.7 Réseaux (EU, EP, EI, GAZ, HT, VDI)</b>	<b>2,76</b>	<b>0,06</b>	<b>0,25</b>	<b>1,00</b>		<b>1,45</b>
Réseaux structurants du site (eaux usées, eaux pluviales, eau potable, réseaux informatiques)	2,76	0,06	0,25	1,00		1,45
<b>1.8 Divers</b>	<b>14,24</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,15</b>	<b>0,64</b>	<b>13,15</b>
Nouveau dépôt hydrocarbures (tiers invest+part ADL)	12,99				0,49	12,50
Relocalisation du secteur MG	1,25	0,15	0,15	0,15	0,15	0,65
<b>SOUS-TOTAL EXTENSION</b>	<b>223,41</b>	<b>74,50</b>	<b>41,15</b>	<b>44,13</b>	<b>29,60</b>	<b>34,03</b>
<b>SOUS-TOTAL RENOUVELLEMENT (cf détail ci-après)</b>	<b>59,33</b>	<b>11,16</b>	<b>11,16</b>	<b>12,09</b>	<b>12,09</b>	<b>12,83</b>
<b>Aléas</b>	<b>16,90</b>	<b>1,24</b>	<b>2,36</b>	<b>4,75</b>	<b>3,80</b>	<b>4,75</b>
<b>TOTAL INVESTISSEMENTS 2015-2019</b>	<b>299,64</b>	<b>86,89</b>	<b>54,67</b>	<b>60,97</b>	<b>45,49</b>	<b>51,62</b>

Pour l'application du présent contrat, les dépenses d'investissements prévisionnelles en euros courants seront appréciées en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,8 \times \frac{BT_n}{BT_{2014}} + 0,2 \times \frac{TP_n}{TP_{2014}}$$

où :

BT<sub>n</sub> est l'index général bâtiment tous corps d'état publié par l'INSEE (BT01) – valeur de décembre de l'année « n » ;

TP<sub>n</sub> est l'index général travaux publics tous travaux (TP01) – valeur de décembre de l'année « n ».

## ANNEXE II

### DÉFINITIONS ET MODALITÉS DE MESURE DES INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

Concernant les indicateurs n<sup>os</sup> 1 à 4, les modalités communes à l'enquête de satisfaction des passagers « ACI » sont :

Pour l'ensemble de ces 4 indicateurs, la mesure correspond à l'interview de 550 passagers par trimestre au départ de l'aéroport, répartis conformément au trafic prévisionnel de l'aéroport (environ 1 passager interrogé tous les 2000 passagers, sur la base d'un trafic de 8,5 millions de passagers).

L'échantillonnage est établi selon les données de trafic répertoriées auprès de l'OACI. Le taux de respect de cet échantillonnage doit être supérieur à 95 % pour que les données soient validées par l'organisme externe unique qui traite les données des 285 aéroports adhérents (information ACI au premier trimestre 2014).

Les passagers sont interrogés en salle d'embarquement au moment où ils attendent leur vol.

Les questionnaires sont remplis directement par les passagers qui doivent répondre à la question :

« En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants : »

Pour répondre, ils peuvent cocher au choix les cases suivantes :

- ? Sans opinion
- 5 Excellent
- 4 Très bon
- 3 Bon
- 2 Passable
- 1 Mauvais

Les résultats de ces questionnaires sont exploités en obtenant la moyenne des notes attribuées par les passagers.

Pour une raison de lisibilité des indicateurs, et afin d'assurer au mieux leur communication, le score obtenu sur 5 points est multiplié par 20 pour avoir une note globale sur 100 points.

Ce coefficient multiplicateur est appelé K.

## Indicateur n° 1

### *Satisfaction générale des passagers au départ (I1)*

#### 1. Question posée

« En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer votre satisfaction générale pour cet aéroport. »

#### 2. Modalité de calcul de l'indicateur trimestriel

$I1 = (K * (Nb \text{ « Mauvais »} + Nb \text{ « Passable »} * 2 + Nb \text{ « Bon »} * 3 + Nb \text{ « Très bon »} * 4 + Nb \text{ « Excellent »} * 5)) / (\text{Nombre total de passagers ayant attribué une note entre 1 et 5})$

I1 annuel = Moyenne des I1 trimestriels

#### 3. Archivage des données

L'aéroport procède à un archivage des données pendant une durée de cinq ans à compter de leur collecte.

## Indicateur n° 2

*Satisfaction relative à la propreté de l'aéroport (toilettes + terminaux) (I2)*

### 1. Questions posées

- « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour la propreté des toilettes ».
- « En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour la propreté du terminal ».

### 2. Modalité de calcul de l'indicateur trimestriel

Propreté toilettes =

$I_{2.1} = (K * (\text{Nb « Mauvais »} + \text{Nb « Passable »} * 2 + \text{Nb « Bon »} * 3 + \text{Nb « Très bon »} * 4 + \text{Nb « Excellent »} * 5)) / (\text{Nombre total de passagers ayant attribué une note entre 1 et 5})$

Propreté terminal =

$I_{2.2} = (K * (\text{Nb « Mauvais »} + \text{Nb « Passable »} * 2 + \text{Nb « Bon »} * 3 + \text{Nb « Très bon »} * 4 + \text{Nb « Excellent »} * 5)) / (\text{Nombre total de passagers ayant attribué une note entre 1 et 5})$

$I_2 = (\text{Propreté Toilettes } I_{2.1} + \text{Propreté Terminal } I_{2.2}) / 2$

I2 annuel = Moyenne des I2 trimestriels

### 3. Archivage des données

L'aéroport procède à un archivage des données pendant une durée de cinq ans à compter de leur collecte.

### Indicateur n° 3

*Satisfaction relative à la signalétique (facilité d'orientation) (I3)*

#### 1. Questions posées

« En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour la facilité à s'orienter »  
« En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour les écrans d'information des vols »

#### 2. Modalité de calcul de l'indicateur trimestriel

Orientation =

$I_{3.1} = (K * (\text{Nb « Mauvais »} + \text{Nb « Passable »} * 2 + \text{Nb « Bon »} * 3 + \text{Nb « Très bon »} * 4 + \text{Nb « Excellent »} * 5)) / (\text{Nombre total de passagers ayant attribué une note entre 1 et 5})$

Écrans des vols =

$I_{3.2} = (K * (\text{Nb « Mauvais »} + \text{Nb « Passable »} * 2 + \text{Nb « Bon »} * 3 + \text{Nb « Très bon »} * 4 + \text{Nb « Excellent »} * 5)) / (\text{Nombre total de passagers ayant attribué une note entre 1 et 5})$

$I_3 = ((\text{Orientation } I_{3.1}) + \text{Écrans des vols } I_{3.2}) / (2)$

I3 annuel = Moyenne des I3 trimestriels

#### 3. Archivage des données

L'aéroport procède à un archivage des données pendant une durée de cinq ans à compter de leur collecte.

## Indicateur n° 4

### *Satisfaction relative au confort en salle d'embarquement (I4)*

#### 1. Question posée

« En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour le confort des salles d'embarquement »

#### 2. Modalité de calcul de l'indicateur trimestriel

$I_4 = (K * (\text{Nb « Mauvais »} + \text{Nb « Passable »} * 2 + \text{Nb « Bon »} * 3 + \text{Nb « Très bon »} * 4 + \text{Nb « Excellent »} * 5)) / (\text{Nombre total de passagers ayant attribué une note entre 1 et 5})$

I4 annuel = Moyenne des I4 trimestriels

#### 3. Archivage des données

L'aéroport procède à un archivage des données pendant une durée de cinq ans à compter de leur collecte.

## Indicateur n° 5

### *Taux de contact avion (I5)*

#### 1. Champs de l'indicateur

L'indicateur est consolidé pour l'ensemble des vols réguliers opérés avec des aéronefs accostables. Il porte exclusivement sur des vols passagers réguliers (les vols cargos ne sont pas pris en compte). Les postes avion considérés comme étant « au contact » sont les passerelles du Terminal 1&2, les postes de la jetée, les postes autour du satellite du Terminal 3. L'attribution des postes au contact se fait selon les règles d'allocation de ressources validées par la direction de la sécurité et de l'aviation civile (DSAC) en vigueur sur la plateforme.

#### 2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Les mesures sont réalisées *via* les données enregistrées dans le système d'exploitation des vols, appelé FARMS. Le taux de contact est établi en pourcentage.

Modalités de calcul de l'indicateur :

$$I_5 = (\text{Nb d'avions au contact}) / (\text{Nb d'avions total})$$

#### 3. Archivage des données

L'aéroport procède à un archivage des données pendant une durée de cinq ans à compter de leur collecte.

## Indicateur n° 6

### *Taux d'indisponibilité des équipements (I6)*

#### 1. Champs de l'indicateur

L'indicateur est calculé pour chaque famille d'équipements de l'ensemble de la plateforme.

Les familles d'équipements indispensables au « traitement des vols » et concernées par l'indicateur I6 sont :

- les machines de sûreté (Eq1) : Tomographes, EDS et RX ;
- les équipements de traitement des bagages (Eq2) : convoyeurs au départ et carrousels à l'arrivée ;
- le système informatique Crews (Eq3) : le système CUTE, « Common Use Terminal Equipment », est un système informatique de banalisation des ressources aéroportuaires. Il assure le partage physique des banques d'enregistrement et portes d'embarquement de l'aéroport entre plusieurs compagnies aériennes avec un seul équipement informatique. Le système CUTE de la société RESA se nomme Crews.

#### 2. Modalités et fréquence de mesure de l'indicateur

Le temps d'indisponibilité (Ti) indique le nombre d'heures d'indisponibilité des équipements, toutes causes confondues, lors de la sollicitation de ces derniers. Les mesures d'indisponibilité sont réalisées sur la base des données enregistrées par les agents du poste de coordination technique (PCT) et par les techniciens de maintenance ou sous-traitants.

Le temps de sollicitation (Ts) est obtenu soit à partir du système d'exploitation des vols, appelé FARMS, qui référence les équipements utilisés pour l'exploitation d'un vol et les heures des différentes étapes d'un vol, soit à partir de l'outil appelé Paxtrack, qui enregistre les lectures de cartes d'embarquement des passagers au moment de l'enregistrement et au passage du contrôle sûreté.

La mesure de l'indicateur, exprimé en pourcentage, est réalisée mensuellement et consolidée sur la période considérée.

Modalités de calcul de l'indicateur :

$$I_6 = \text{moyenne} ((Ti \text{ Eq1}) / (Ts \text{ Eq1}) + (Ti \text{ Eq2}) / (Ts \text{ Eq2}) + (Ti \text{ Eq3}) / (Ts \text{ Eq3}))$$

#### 3. Archivage des données

L'aéroport procède à un archivage des données pendant une durée de cinq ans à compter de leur collecte.

## ANNEXE III

### GRILLES DES REDEVANCES À LA DATE DE SIGNATURE DU CONTRAT

#### REDEVANCE D'ATERRISSAGE

Cette redevance est due pour tout aéronef qui effectue un atterrissage sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Elle est calculée d'après la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité, et arrondie à la tonne supérieure.

TARIFS DE BASE	
	Tous faisceaux confondus
0 T à 8 T	25,53 €
9 T à 20 T	39,00 €
21 T à 25 T	50,63 €
26 T à 75 T (par T suppl.)	5,693 €
> 76 T (par T suppl.)	7,239 €

#### COEFFICIENTS DE MODULATION APPLICABLES

La redevance est modulée en fonction du niveau sonore des aéronefs et de l'heure d'atterrissage. Le tarif de base est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure d'atterrissage ; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'arrêté du 26 février 2009. Les avions dont le groupe ne sera pas déclaré seront facturés au coefficient le plus défavorable, soit celui du Groupe 1.

Groupe acoustique	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Groupe 5a	Groupe 5b
<b>Jour et soir</b> 6h00 - 22h00	1,365	1,260	1,208	1,050	0,893	0,735
<b>Nuit</b> 22h00 - 6h00	2,048	1,890	1,812	1,575	1,340	1,103

#### RÉDUCTIONS

- Les hélicoptères bénéficient d'une réduction de 50 % sur le montant de la redevance.
- Les aéronefs appartenant à une entreprise de transport ou de travail aérien qui accomplissent des vols d'entraînement sont assujettis à la redevance suivant un taux réduit de 75 %.

#### EXEMPTIONS GÉNÉRALES

Sont exonérés de la redevance d'atterrissage :

- Les aéronefs spécialement affectés aux déplacements des personnalités exerçant des fonctions dont la liste est établie par décision 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'aéroport en raison d'incidents techniques ou des circonstances atmosphériques défavorables.

## REDEVANCE FORFAITAIRE

Ce forfait, incluant les redevances d'atterrissage et de stationnement, s'applique aux appareils non commerciaux de masse maximale au décollage inférieure à 6 tonnes ainsi qu'aux aéro-clubs non abonnés.

### APPAREILS NON COMMERCIAUX < 6 TONNES (Mise en place et aéro-clubs exclus)

POIDS	TOUS FAISCEAUX CONFONDUS	
	1 jour	Journée sup. <sup>(*)</sup>
0 à 1,5T	19,89 €	3,07 €
> 1,5 T à 2, 5T	30,41 €	5,64 €
> 2,5 T à 6 T	37,29 €	7,55 €

### AERO-CLUBS NON ABONNES

POIDS	1 Jour	Journée sup. [*]
0 à 1,5T	18,54 €	3,03 €
> 1,5 T à 2, 5 T	28,71 €	5,59 €
> 2,5 T à 6 T	35,15 €	7,47 €

<sup>(\*)</sup> Toute journée commencée est due.

## REDEVANCE DE BALISAGE

Cette redevance est due par tout aéronef qui effectue un mouvement « atterrissage ou décollage » sur un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, dont le balisage a été allumé. Et ce, de nuit ou par une mauvaise visibilité, soit à la demande du commandant de bord, soit pour des raisons de sécurité sur l'ordre de l'autorité responsable du fonctionnement du balisage.

Par opération	47,51 €
---------------	---------

## REDEVANCE DE STATIONNEMENT

Cette redevance est due par tout aéronef stationnant sur les aires de trafic. Elle est différenciée en fonction de 2 plages horaires de stationnement (de 6h00 à 23h00 et de 23h00 à 6h00, heure locale). Elle est calculée par tonne et par heure, la masse à considérer étant la masse maximale au décollage portée sur le certificat de navigabilité de l'appareil. La durée de la franchise est conditionnée par le lieu de stationnement des aéronefs :

- pour le stationnement au contact ou faux-contact, il ne sera pas décompté de franchise.
- pour le stationnement au large, une franchise de 45 minutes sera appliquée.

Des abonnements pour le stationnement d'un même aéronef peuvent être accordés, sous réserve que l'exploitant de l'aéronef s'engage à acquitter la redevance pour un nombre d'heures au moins égal à 180 par mois.

### TARIFS DE STATIONNEMENT PAR TONNE ET PAR HEURE (heure locale)

	UNITÉ Tonne par heure	Tous faisceaux confondus
→ Franchise : 45mn pour le stationnement au large.	De 6h à 23h	0,267 €
→ Pas de franchise pour le stationnement au contact	De 23h à 6h	0,108 €

Toute heure commencée est due.

### REDEVANCE PASSAGER LOCAL STANDARD

Cette redevance est due pour l'utilisation des ouvrages et locaux d'usage commun servant à l'embarquement, au débarquement et à l'accueil des passagers. Et ce, pour tout passager au départ sur un aéronef exploité à des fins commerciales ou sur un aéronef de masse maximale au décollage égale ou supérieure à 6 tonnes qui n'est pas exploité à des fins commerciales.

La redevance n'est pas due pour :

- Les membres de l'équipage de l'aéronef.
- Les passagers en transit direct effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et repartant par le même aéronef et avec un numéro de vol au départ identique au numéro de l'aéronef à l'arrivée.
- Les passagers des aéronefs effectuant une escale technique.
- Les passagers des aéronefs effectuant un retour forcé sur l'aérodrome en raison d'incidents techniques ou de conditions atmosphériques défavorables.
- Les enfants de moins de 2 ans.

SCHENGEN NATIONAL <sup>(1)</sup>	NON SCHENGEN <sup>(2)</sup>	INTERNATIONAL
8,75 €	10,93 €	13,98 €

<sup>(1)</sup> Passagers SCHENGEN : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

<sup>(2)</sup> Passagers Hors SCHENGEN : Bulgarie, Chypre, Irlande, Roumanie, Royaume Uni.

### REDEVANCE PASSAGER AÉROGARE À SERVICES SIMPLIFIÉS – TERMINAL 3

#### TARIFS PAR PASSAGER DÉPART AÉROGARE À SERVICES SIMPLIFIÉS

SCHENGEN NATIONAL <sup>(1)</sup>	NON SCHENGEN <sup>(2)</sup>	INTERNATIONAL
5,25 €	6,56 €	8,39 €

<sup>(1)</sup> Passagers SCHENGEN : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

<sup>(2)</sup> Passagers Hors SCHENGEN : Bulgarie, Chypre, Irlande, Roumanie, Royaume Uni.

### REDEVANCE PASSAGER EN CORRESPONDANCE

Cette redevance est due par tout passager arrivant à Lyon-Saint Exupéry en avion et par toute compagnie repartant de Lyon-Saint Exupéry en avion et par toute compagnie dans un temps de connexion inférieur à 6 heures, étant précisé que l'aéroport d'arrivée est distinct de celui de départ.

#### TARIF PAR PASSAGER DEPART EN CORRESPONDANCE (TRANSIT EXCLUS) TOUTES AÉROGARES

SCHENGEN NATIONAL <sup>(1)</sup>	NON SCHENGEN <sup>(2)</sup>	INTERNATIONAL
4,37 €	5,47 €	6,99 €

<sup>(1)</sup> Passagers SCHENGEN : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Tchèque, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse.

<sup>(2)</sup> Passagers Hors SCHENGEN : Bulgarie, Chypre, Irlande, Roumanie, Royaume Uni.

## REDEVANCE CARBURANT

Cette redevance est calculée d'après la quantité de carburants pour aéronefs, à l'exclusion des lubrifiants, vendus et livrés par le distributeur à partir d'installations fixes situées sur l'aéroport.

### TARIF PAR HECTOLITRE

Essence	0,493 €	Carburéacteur	0,364 €
---------	---------	---------------	---------

## PASSERELLE TÉLÉSCOPIQUE

Tarif applicable au 1<sup>er</sup> avril 2014

La redevance passerelle sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry correspond à l'usage par les aéronefs des passerelles sur les aires au contact équipées pour les opérations d'embarquement et de débarquement des passagers.

Les services couverts par cette redevance intègrent :

- la mise à disposition de ces équipements,
- l'exploitation et la mise en œuvre des ressources pour l'allocation de ces équipements,
- la maintenance et l'entretien des équipements,
- la fourniture d'énergie.

Tarif forfaitaire / heure / passerelle 70,03 €

L'unité de facturation est forfaitaire à l'heure avec un maximum de 2 heures.

## REDEVANCE 400 Hz

Tarif applicable au 1<sup>er</sup> avril 2014

Cette redevance est due pour tout aéronef qui stationne au contact de la jetée ou d'une passerelle. Elle est facturée que la prestation ait été utilisée ou non.

31,00 €

## ANNEXE IV

### MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR « TRAF »

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

–  $TRAF(2015) = TRAF(2016) = 0$

– Pour  $n > 2016$  :

si  $QT(n) > QTM(n-1)$ ,

$$TRAF(n) = -0,4 (QT(n) - QTM(n-1)) \frac{1}{QTref(n-1)}$$

si  $QTM(n-1) \geq QT(n) \geq QTm(n-1)$ ,

$$TRAF(n) = 0$$

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

$$TRAF(n) = 0,3 (QTm(n) - QT(n)) \frac{1}{QTref(n-1)}$$

Pour le calcul du facteur « TRAF », le paramètre QT est arrondi au 1/20<sup>e</sup> 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 bornes hautes ou niveaux *maxima* (MI) et les bornes basses ou niveaux *minima* (ml) des indicateurs mentionnés au II.2.1-a sont les suivants :

Indicateurs	Obj CRE 2015 (juill. 2013 / Jun 2014)	Obj CRE 2016 (juill. 2014 / Jun 2015)	Obj CRE 2017 (juill. 2015 / Jun 2016)	Obj CRE 2018 (juill. 2016 / Jun 2017) Effet FT1	Obj CRE 2019 (juill. 2017 / Jun 2018)
1 Satisfaction générale des passager	Borne haute : 73,8 Points	Borne haute : 74,0 Points	Borne haute : 74,2 Points	Borne haute : 74,5 Points	Borne haute : 74,8 Points
	72,8 pts Borne basse : 71,8 Points	73,0 pts Borne basse : 72,0 Points	73,2 pts Borne basse : 72,2 Points	73,5 pts Borne basse : 72,5 Points	73,8 pts Borne basse : 72,8 Points
2 Satisfaction relative à la propreté (Toilettes + Terminaux)	Borne haute : 73,9 Points	Borne haute : 74,0 Points	Borne haute : 74,1 Points	Borne haute : 74,2 Points	Borne haute : 74,3 Points
	72,9 pts Borne basse : 71,9 Points	73,0 pts Borne basse : 72,0 Points	73,1 pts Borne basse : 72,1 Points	73,2 pts Borne basse : 72,2 Points	73,3 pts Borne basse : 72,3 Points
3 Satisfaction relative à la signalétique (dispositifs d'orientation + écrans des vols)	Borne haute : 77,6 Points	Borne haute : 77,6 Points	Borne haute : 77,6 Points	Borne haute : 77,9 Points	Borne haute : 79,0 Points
	76,6 pts Borne basse : 75,6 Points	76,6 pts Borne basse : 75,6 Points	76,6pts Borne basse : 75,6 Points	76,9 pts Borne basse : 75,9 Points	78,0 pts Borne basse : 77,0 Points
4 Satisfaction relative au confort (salle d'embarquement)	Borne haute : 65,4 Points	Borne haute : 65,5 Points	Borne haute : 65,6 Points	Borne haute : 65,8 Points	Borne haute : 66,0 Points
	64,4 pts Borne basse : 63,4 Points	64,5 pts Borne basse : 63,5 Points	64,6 pts Borne basse : 63,6 Points	64,8 pts Borne basse : 63,8 Points	65,0 pts Borne basse : 64,0 Points
5 Taux de contact avions	Borne haute : 95,50%	Borne haute : 95,50%	Borne haute : 95,50%	Borne haute : 96,50%	Borne haute : 96,50%
	95% Borne basse : 94,50%	95% Borne basse : 94,50%	95% Borne basse : 94,50%	96% Borne basse : 95,50%	96% Borne basse : 95,50%
6 Taux d'indisponibilité des équipements « Traitement des vols »	Borne haute : 0,40%	Borne haute : 0,40%	Borne haute : 0,40%	Borne haute : 0,35%	Borne haute : 0,30%
	0,95% Borne basse : 1,40%	0,90% Borne basse : 1,40%	0,90% Borne basse : 1,40%	0,85% Borne basse : 1,30%	0,80% Borne basse : 1,25%

## 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<sup>er</sup> 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  $n > 2014$ , 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  $ml_i(n) \leq I_i(n) \leq MI_i(n)$ ,
- un malus  $LI_i(n)$ , si  $I_i(n) < ml_i(n)$ ,

Les bonus et malus associés à chaque indicateur sont précisés au III.2.3.4.

## 3. Calcul du facteur « QDS »

QDS (2015) = 0

Pour les périodes tarifaires suivantes, 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<sup>er</sup> 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 2017 ( $CP_{2017}$ ) et pris en compte tel que précisé au paragraphe III.2.3.6. sont :

- charges de personnel 33 264 K€;
- charges externes 33 338 K€;
- total ( $CP_{2017}$ ) 66 602 K€.

Pour l'application du présent contrat, les coûts opérationnels de référence 2017 ( $CP_{2017}$ ) sont calculés à partir de  $CP_{2017}$  selon un taux de croissance composite conçu à partir d'élasticités au trafic et à l'inflation convenues entre les parties :

$$CP_{2017} = CPO_{2017} (1 + 0,47 \times VOL_{2017} + 1,60 \times PRIX_{2017})$$

Où :

- $VOL_{2017}$  est l'écart en pourcentage entre le trafic de passagers réalisé en 2017 et le trafic prévu en 2017 (qui se monte à 9 357 378 passagers);
- $PRIX_{2017}$  est l'écart entre le taux d'inflation sur la période allant de fin septembre 2014 à fin septembre 2017, calculé à partir de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Insee (IPC 4018E), et le taux d'inflation prévu sur la même période (qui se monte à 3,55 %).

Pour  $n = 2019$ , le facteur OPEX(2019) est égal à :

- si  $0,5 \times (CC_{2017} - 1,05 \times CP_{2017}) > GTR(2019, T_{ref}(2019)) \times 1 \%$   
 $OPEX(2019) = GTR(2019, T_{ref}(2019)) \times (-1 \%)$
- si  $0 < 0,5 \times (CC_{2017} - 1,05 \times CP_{2017}) \leq GTR(2019, T_{ref}(2019)) \times 1 \%$   
 $OPEX(2019) = -0,5 \times (CC_{2017} - 1,05 \times CP_{2017})$
- si  $CC_{2017} - 1,05 \times CP_{2017} \leq 0$   
 $OPEX(2019) = 0$

Où :

$CC_{2017}$  et  $CP_{2017}$  sont respectivement les coûts opérationnels (en valeur absolue) constatés et de référence en 2017.

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 2015-2017 :

- 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 0,5 M€ hors taxes (valeur 2014, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre);
- dans le cas où Aéroports de Lyon 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 0,5 M€ (valeur 2014, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois de septembre);
- dans le cas où les charges liées au traitement des événements météorologiques neigeux dépasseraient 800 K€ sur l'exercice 2017.