

## 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 Paris 2016-2020

NOR : DEVA1520793X

(Texte non paru au *Journal officiel*)

#### PRÉAMBULE

#### I. – OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT

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

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

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

#### III. – TARIFICATION

- III.1. **Définition des périodes tarifaires**
- III.2. **Conditions d'évolution des tarifs des redevances**

- III.2.1. *Redevances soumises au contrat*
- III.2.2. *Taux moyen d'évolution des tarifs des Redevances*
- III.2.3. *Plafond d'évolution des tarifs des Redevances*
  - III.2.3.1. Principes et équations tarifaires
  - III.2.3.2. Taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances
  - III.2.3.3. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction du trafic
  - III.2.3.4. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la qualité de service
  - III.2.3.5. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de la réalisation du programme d'investissements
  - III.2.3.6. Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction de l'évolution des coûts opérationnels

#### III.3. **Politique tarifaire**

- III.3.1. *Structure de tarification*
- III.3.2. *Modulations pour motif d'intérêt général*

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

- III.4.1. *Modification des modalités de tarification de services existant*
- III.4.2. *Services nouveaux ou variations de coûts*
- III.4.3. *Régime de certaines nouvelles redevances*
- III.4.4. *Effet d'une évolution du programme d'investissements*
- III.4.5. *Effet d'une évolution des méthodes d'allocation des actifs et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités d'Aéroports de Paris*

#### IV. – CONCERTATION ET COOPÉRATION AVEC LES CLIENTS

- IV.1. **Commission consultative économique**
- IV.2. **Suivi des opérations majeures d'investissements**
- IV.3. **Lancement de nouvelles opérations**
- IV.4. **Comités opérationnels de la qualité de service en aérogares**

#### V. – MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRAT

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

- V.1.1. *Informations à fournir par Aéroports de Paris*
- V.1.2. *Comité de suivi*
- V.1.3. *Auditabilité*
- V.1.4. *Non-homologation des tarifs*

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

- V.2.1. *Circonstances particulières motivant une révision du contrat*
- V.2.2. *Circonstances exceptionnelles et imprévisibles*

#### VI. – DISPOSITIONS DIVERSES

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

#### ANNEXES

#### PRÉAMBULE

1. Bénéficiaire à Paris d'une situation géographique privilégiée, d'une capacité de développement unique en Europe et d'un modèle économique solide, Aéroports de Paris souhaite renforcer le système aéroportuaire parisien, 2<sup>e</sup> groupe aéroportuaire européen, au service de la croissance et de l'attractivité de la place de Paris.

Le transport aérien est un secteur en forte croissance où chaque million supplémentaire de passagers à Paris contribue à créer plus de 4 000 emplois et dynamise l'ensemble de l'économie française. Par ailleurs, Aéroports de Paris, du fait de son ancrage territorial, porte naturellement les intérêts de la place de Paris et des territoires aéroportuaires pour développer leur connectivité aérienne avec le reste du monde.

Cependant, l'attractivité naturelle de Paris et les qualités du système aéroportuaire ne suffisent plus pour croître. Au sein d'un secteur du transport aérien en pleine mutation et toujours plus concurrentiel, Aéroports de Paris doit aujourd'hui relever un double défi de compétitivité et d'attractivité pour servir au mieux ses clients passagers et compagnies aériennes et capter ainsi à Paris une part significative de la croissance du trafic aérien mondial.

La période quinquennale 2016-2020 combinera ainsi investissements et maîtrise des charges, pour garantir une politique en faveur du développement du trafic et la compétitivité du transport aérien à Paris.

Ce contrat reflète la stratégie de conquête de l'entreprise, créatrice de valeur pour ses clients, partenaires, actionnaires et salariés ainsi que pour le développement économique et social des territoires. Il incarne ainsi la volonté d'Aéroports de Paris de consolider et promouvoir son rôle d'acteur majeur de la filière aéronautique au profit de la croissance française.

2. Aéroports de Paris détient et exploite les trois principaux aéroports de la région parisienne (Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget). Sur les trois principales plates-formes, il met à la disposition des passagers, des compagnies aériennes et des opérateurs de fret et de courrier des installations performantes et leur offre une gamme de services adaptée à leurs besoins. Les trois plates-formes permettent d'accueillir de manière complémentaire toutes les catégories de trafic : long-courrier gros porteurs, moyen-courrier, low cost, charter, et affaires. De plus, la plate-forme de Paris - Charles-de-Gaulle accueille le hub de l'alliance Skyteam, enrichissant l'activité d'un trafic en correspondance de plus de 20 millions de passagers.

3. En application de l'article L. 6325-2 du code des transports et de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, la régulation économique d'Aéroports de Paris repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique pluriannuels, facteur à la fois de visibilité pour l'entreprise et ses clients, et d'incitation à l'amélioration des performances.

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

Conformément aux dispositions de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile, ils se basent sur l'application du critère de juste rémunération des capitaux investis appréciée sur un périmètre d'activités appelé «périmètre régulé».

4. En application de ces dispositions, l'État et Aéroports de Paris ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2016-2020.

Alors que le contrat de régulation économique 2011-2015 était un contrat de transition, le présent contrat est quant à lui conçu pour traduire dans les faits, à l'horizon 2020, le principe de juste rémunération des capitaux investis, évalué en comparant la rentabilité du périmètre régulé au coût moyen pondéré du capital.

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

- d'une phase de consultation des clients d'Aéroports de Paris, tenue en particulier au sein de la commission consultative économique pour les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ainsi que pour l'aérodrome de Paris-Le Bourget fin 2014 ;
- d'un dossier diffusé le 20 janvier 2015 par Aéroports de Paris, par lequel l'entreprise a fait connaître publiquement ses propositions pour le contrat ;
- d'une consultation publique, sur la base de ce dossier, entre le 20 janvier 2015 et le 7 mars 2015 ;
- d'une saisine par le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche auprès de 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 au secrétaire d'État le 23 juin 2015 et publié au *Journal officiel* de la République française le 27 juin 2015.

## I. – 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 2016-2020 et en référence au programme des investissements prévus sur le périmètre régulé, le plafond du taux moyen d'évolution des principales redevances pour services rendus. Il détermine en outre les objectifs de qualité de service et de productivité d'Aéroports de Paris sur cette période.

### I.2. Durée du contrat

Le présent contrat entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et vient à échéance le 31 décembre 2020.

### I.3. Périmètre régulé

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

- sur les aérodromes de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, des activités d'assistance en escale autres que celles mentionnées à l'article R.216-6 du code de l'aviation civile ;
- des activités menées par des entreprises liées à Aéroports de Paris au sens de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 ;
- des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts ;
- des activités dont le financement relève de l'article 1609 *quatervicies* A de ce même code ;
- des activités commerciales et de services telles que celles relatives aux boutiques, à la restauration, aux services bancaires et de change, à l'hôtellerie, à la location d'automobiles et à la publicité ;
- des activités foncières et immobilières hors 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 maintenance des aéronefs ;
  - l'exercice des activités liées au fret aérien ;
  - l'exercice des activités d'aviation générale et d'affaires ;
  - le stationnement automobile public et par abonnement ;
  - les transports publics ;
- des autres activités sans rapport avec l'activité des aérodromes précités.

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

Après la réalisation de grandes infrastructures au cours des deux précédents contrats, le programme d'investissements d'Aéroports de Paris sur la période 2016-2020 accordera une priorité forte au maintien du patrimoine et à la conformité réglementaire, et accompagnera la croissance du trafic par l'optimisation des installations existantes et un déploiement des standards de qualité de service.

La relation de confiance et de responsabilité entre Aéroports de Paris et ses clients et partenaires s'ancre dans les conditions de sûreté et de sécurité d'exploitation offertes, dans la robustesse et la disponibilité des équipements, installations et services mis à disposition et dans la fluidité et continuité sans faille des opérations au quotidien.

### II.1. Investissements

Le programme d'investissements sur la période 2016-2020 proposé par Aéroports de Paris permet la réalisation des travaux nécessaires pour, tout en assurant la sécurité aéronautique, faire face à l'augmentation du trafic et améliorer l'efficacité opérationnelle aussi bien des compagnies aériennes que des aéroports. Il s'établit à 2 978 millions d'euros (euros 2015), en nette augmentation par rapport à la période 2011-2015, en raison notamment de la priorité donnée à la maintenance et à l'optimisation des infrastructures.

Les principaux axes de ce programme sont les suivants :

- le maintien du patrimoine avec des investissements de maintenance ayant pour vocation de traiter aussi bien la vétusté en aérogare que celle des pistes et aires de stationnement des appareils, ainsi que le maintien des systèmes et réseaux informatiques en conditions opérationnelles ; un effort particulièrement important mis sur la plate-forme de Paris-Orly comprenant notamment la rénovation de la piste 3 ; des opérations ciblées à Paris - Charles-de-Gaulle sur les infrastructures les plus critiques, et en particulier la rénovation du terminal 2B, aujourd'hui fermé ;

- la poursuite de la logique « one roof » avec la réalisation de trois projets phares : la jonction entre les terminaux Sud et Ouest à Paris-Orly, et pour Paris - Charles-de-Gaulle, la jonction des terminaux 2B et 2D et celle des satellites internationaux du terminal 1 ;
- le renforcement de l'attractivité de la plate-forme de correspondance de Paris - Charles-de-Gaulle et d'amélioration de performance des processus aéroportuaires dans un contexte de concurrence croissante et d'évolution des attentes des passagers et des compagnies aériennes. Ces investissements portent sur les trieurs bagages hall L et hall M, les aires gros-porteurs, le déploiement des mires de guidage, le réaménagement de l'ensemble 2E-2F, la rénovation des salons et la mise en place de comptoirs d'auto-embarquement (*self boarding*) et de dépose-bagages automatiques ;
- La mise en conformité réglementaire concernant notamment les pistes, faisant suite aux nouvelles réglementations en matière de sécurité de l'aviation civile, et le système de traitement des eaux à Paris - Charles-de-Gaulle ;
- l'amélioration des accès terrestres avec l'amélioration des accès routiers ouest et du réseau secondaire de Paris - Charles-de-Gaulle, la création d'une base arrière taxis ;
- la poursuite de l'effort sur la qualité de service après les succès de la politique menée sur la période 2011-2015, avec la mise en œuvre de projets d'amélioration de l'espace et de l'offre de service avec priorité donnée à l'accueil ;
- le développement durable, comprenant notamment des mesures d'efficacité énergétique, un plan d'accompagnement de la diminution de la consommation d'eau ;
- la poursuite de l'adaptation de l'offre immobilière aéronautique devant permettre de conforter la place de Paris - Charles-de-Gaulle sur le fret aérien.

Le calendrier prévisionnel des principales opérations est le suivant :

- extension de la jetée Est : ouverture au public de la salle d'embarquement de l'extension de la jetée Est au 2<sup>e</sup> trimestre 2016 ;
- réfection de la piste 4 de Paris-Orly au 4<sup>e</sup> trimestre 2016 ;
- réfection de la piste 3 de Paris-Orly :
  - première phase réalisée au 3<sup>e</sup> trimestre 2018 ;
  - fin de réfection au 3<sup>e</sup> trimestre 2020 ;
- trieur bagages hall L (TDS3) : mise en service au 2<sup>e</sup> trimestre 2018 ;
- jonction Orly nouvel envol :
  - clos couvert permettant de démarrer les lots techniques et de second œuvre au 1<sup>er</sup> trimestre 2018 ;
  - ouverture au public au 3<sup>e</sup> trimestre 2019 ;
- jonction des terminaux B et D :
  - clos couvert permettant de démarrer les lots techniques et de second œuvre au 2<sup>e</sup> trimestre 2019 ;
  - ouverture au public à l'été 2020 ;
- jonction des satellites du terminal 1 de Paris - Charles-de-Gaulle :
  - clos couvert du bâtiment nodal avancé de façon à lancer les lots techniques et de second œuvre au 2<sup>e</sup> trimestre 2019.
  - ouverture au public au 4<sup>e</sup> trimestre 2020 ;

Le programme d'investissements prévisionnel du périmètre régulé est présenté en annexe 1.

## II.2. Qualité de service

L'amélioration de la qualité de service sur les plates-formes parisiennes était un axe prioritaire du CRE 2011-2015. Fort des résultats obtenus sur la période précédente, Aéroports de Paris s'engage à poursuivre son amélioration.

Deux catégories d'indicateurs assortis d'incidences financières sont instaurées :

- les indicateurs « standard de qualité » correspondant à des services standards rendus par tous les aéroports vis-à-vis de leurs clients compagnies aériennes et passagers. Le système d'incitation associé à ces indicateurs repose uniquement sur une notion de niveau minimum requis, sanctionné le cas échéant par un malus tarifaire. Ces indicateurs étant relatifs aux fondamentaux attendus par les usagers du service public, aucun bonus n'est appliqué en cas de dépassement des objectifs ;

- les indicateurs d'« excellence » pour lesquels le système d'incitation associé est un système reposant à la fois sur une notion de niveau minimum requis sanctionné par un malus et sur une notion de niveau élevé d'ambition alors récompensé par un bonus.

En complément de ces indicateurs, Aéroports de Paris s'engage à développer une démarche collaborative avec l'ensemble des parties prenantes permettant de travailler sur cinq thématiques clés autour des enjeux principaux du parcours passager, la ponctualité, l'hospitalité, l'enregistrement, la livraison bagages et l'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (PHMR). Aéroports de Paris partagera dans le cadre des concertations annuelles au sein de la commission consultative économique des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly les réalisations pour chacun de ces projets.

### II.2.1. Indicateurs de qualité de service

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

Sept indicateurs « standards de qualité » dont cinq sont des indicateurs de disponibilité et deux des indicateurs de satisfaction :

- indicateur A-1 : Disponibilité des électromécaniques (DEE) ;
- indicateur A-2 : Disponibilité des tapis de livraison bagages (DTB) ;
- indicateur A-3 : Disponibilité des postes avions (DPS) ;
- indicateur A-4 : Disponibilité des passerelles (DPT) ;
- indicateur A-5 : Disponibilité du 400 Hz (D4H) ;
- indicateur A-6 : Satisfaction vis-à-vis de la propreté (SPR) ;
- indicateur A-7 : Satisfaction vis-à-vis de l'orientation (SOR).

Trois indicateurs « d'excellence », correspondant à des indicateurs de satisfaction :

- indicateur A-8 : Satisfaction vis-à-vis de la correspondance (SFC) ;
- indicateur A-9 : Satisfaction globale au départ (SGD) ;
- indicateur A-10 : Satisfaction globale aux arrivées (SGA).

B. – Les indicateurs de qualité de service qui feront l'objet d'un suivi à compter de leur date d'établissement, sont précisés ci-après. Aéroports de Paris fait ses meilleurs efforts pour que leur date d'établissement intervienne dans un délai proche. Certains d'entre eux nécessitent la mise en place d'un processus de mesure conjoint avec les transporteurs aériens et les prestataires d'assistance en escale :

- indicateur B-1 : Les temps d'attente aux postes d'inspection filtrage (PIF) ;
- indicateur B-2 : Les temps d'attente à la Police aux frontières (PAF) ;
- indicateur B-3 : Les temps de livraison bagage ;
- indicateur B-4 : Le taux de disponibilité des tapis injecteurs bagage ;
- indicateur B-5 : La satisfaction sur la liaison ville-aéroport.

Les définitions et modes de mesure de ces indicateurs feront l'objet d'une information et d'une concertation au sein des comités opérationnels de la qualité de service en aérogares mentionnés au IV.4.

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

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

Les relevés et l'agrégation des données sont effectués par Aéroports de Paris ou par des tiers agissant pour le compte d'Aéroports de Paris. Ils sont réalisés et conservés de manière à ce que la méthodologie employée et les résultats puissent être audités par un tiers.

### II. 2.3. Objectifs de qualité de service

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

TYPE	INDICATEURS	2016	2017	2018	2019	2020
Standard de qualité	DEE	95,00 %	95,25 %	95,50 %	95,75 %	96,00 %
	DTB	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,00 %
	DPS	94,00 %	94,25 %	94,50 %	94,75 %	95,00 %
	DPT	95,00 %	95,25 %	95,50 %	95,75 %	96,00 %
	D4H	97,00 %	97,00 %	97,00 %	97,00 %	97,00 %
	SPR	3,88	3,90	3,91	3,93	4,05
	SOR	3,71	3,73	3,75	3,76	3,87
Excellence	SFC	3,51	3,52	3,53	3,55	3,57
	SGD	3,66	3,67	3,68	3,70	3,73
	SGA	91,00 %	91,25 %	91,50 %	91,75 %	92,00 %

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

Cependant, s'agissant des indicateurs de disponibilité (DEE, DTB, DPS, DPT, D4H), la période 2016 telle que mentionnée dans le tableau ci-dessus, correspond à celle allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin de l'année 2016.

Compte tenu du nouveau mode de calcul des indicateurs de disponibilité et de l'incertitude qui en résulte sur leur niveau initial, une clause de révision des objectifs est déclenchée, pour chacun de ces indicateurs, dès lors que les résultats de la première année sont au-delà des valeurs médianes entre les objectifs et les bornes inférieure ou supérieure définies pour la même période.

D'autre part, dans le cas où le bonus-malus maximum d'un indicateur donné est appliqué deux années consécutives, le niveau d'objectif de ce dernier est également revu.

Les définitions et modalités des clauses de révision des indicateurs mentionnés au II.2.1-A figurent en annexe 5.

## 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 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 ;
- période tarifaire 2020 : du 1<sup>er</sup> avril 2020 au 31 mars 2021.

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

### III.2.1. *Redevances soumises au contrat*

Les redevances qui, en application de l'article R.224-4 du code de l'aviation civile, font l'objet du présent contrat sont les suivantes, sans préjudice des stipulations du III.4 et de clauses contractuelles entre Aéroports de Paris et des clients concernant certaines redevances accessoires en application du II de l'article R.224-2 de ce même code :

- la redevance par passager sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, en contrepartie de l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire;
- la redevance d'atterrissage sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol de ces aéronefs, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire;
- la redevance de stationnement sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, en contrepartie de l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement, à l'exclusion des services complémentaires faisant l'objet de redevances distinctes à la date d'entrée en vigueur du présent contrat et de tout nouveau service complémentaire;
- la redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly;
- la redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages en correspondance du terminal 1 de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R.216-6 du code de l'aviation civile;
- la redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages en correspondance du terminal 2 de l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R.216-6 du code de l'aviation civile;
- la redevance pour mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs (400 Hz et 50 Hz) sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly;
- la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R.216-6 du code de l'aviation civile;
- la redevance informatique d'enregistrement et d'embarquement pour les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly;
- la redevance de titre de circulation aéroportuaire (badges) des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget;
- la redevance pour usage des stations de dilacération sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, classées en infrastructures centralisées d'assistance en escale en application de l'article R.216-6 du code de l'aviation civile;
- toute redevance créée en application des articles III.4.1 et III.4.2 dont les conditions de tarification fixées en application de ces articles prévoieraient, dans le respect du III.4.3, qu'elle entre dans le champ des redevances soumises au plafond d'évolution défini au III.2.3;
- la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

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

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



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

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

### III. 2.3. Plafond d'évolution des tarifs des Redevances

#### III.2.3.1. Principes et équations tarifaires

##### A. – Principes :

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

Cette évolution est ajustée, le cas échéant, par des facteurs liés au trafic passager observé ou au respect des engagements d'Aéroports de Paris en matière de qualité de service, d'investissements, et de maîtrise des charges.

Le facteur lié au trafic peut s'appliquer sous forme de bonus ou de malus, 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 2018.

Un ajustement du plafond est susceptible de s'appliquer ponctuellement, sous forme de bonus ou de malus, pour refléter la performance d'Aéroports de Paris en matière de qualité de service. Cet ajustement est susceptible de s'appliquer à compter de la période tarifaire 2017.

Un ajustement du plafond s'appliquera également en fonction du respect du calendrier des investissements à fort enjeu. Cet ajustement est susceptible de s'appliquer à compter de la période tarifaire 2017. Par ailleurs, un autre ajustement du plafond pourra s'appliquer, sur la période tarifaire 2020, en cas de réduction du montant des dépenses cumulées de 2016 à 2018 par rapport aux prévisions initiales, au titre des enveloppes d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable.

Enfin, pour la période tarifaire 2020, un ajustement du plafond pourra s'appliquer, en cas de dépassement du montant des charges courantes sur l'année 2018 par rapport aux prévisions initiales, pénalisant le non-respect de la trajectoire OPEX d'Aéroports de Paris.

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

- Aéroports de Paris établit une grille tarifaire de référence des Redevances (GTR) telle que :

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

où :

- $T_{ref}(n)$  est la référence de trafic et d'utilisation des équipements pour la période tarifaire  $n$  ; cette référence correspond aux paramètres d'assiette des redevances constatés lors de l'année civile  $n - 2$  ;
- $GTR (i, T_{ref}(n))$  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 2015, la grille tarifaire applicable au 1<sup>er</sup> avril 2015 figure en annexe 3) à  $T_{ref}(n)$  ;
- $P(n)$  est le taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances défini au III.2.3.2 ;
- Aéroports de Paris établit une grille tarifaire ajustée des Redevances (GTA) telle que :

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

où :

- $GTA (i, T_{ref}(n))$  est le produit résultant de l'application de la grille tarifaire ajustée des Redevances pour la période tarifaire  $i$  à  $T_{ref}(n)$  ;
- $TRAF(n)$  est le facteur correctif lié au trafic, défini au III.2.3.3, susceptible de s'appliquer à compter de  $n = 2018$  ;

- QDS(n) est le facteur d'ajustement lié à la qualité de service, défini au III.2.3.4, susceptible de s'appliquer à compter de  $n = 2017$  ;
- $INV_1(n)$  est le facteur d'ajustement lié au calendrier des investissements à fort enjeu, défini au III.2.3.5-A, susceptible de s'appliquer à compter de  $n = 2017$  ;
- $INV2(n)$  est le facteur d'ajustement lié aux dépenses d'investissements courants, de qualité de service et de développement durable, défini au III.2.3.5-B, susceptible de s'appliquer pour  $n = 2020$  ;
- OPEX(n) est le facteur d'ajustement lié à l'évolution des coûts opérationnels, définis au III.2.3.6, susceptible de s'appliquer pour  $n = 2020$ .
- Aéroports de Paris fixe, dans les conditions prévues par le III de l'article R.224-4 du code de l'aviation civile, les tarifs des Redevances dans la limite de ceux de la grille tarifaire ajustée des Redevances.

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

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

Période tarifaire :	$P(n)$ :
« 2016 »	$i(2016)$
« 2017 »	$i(2017) + 1,25\%$
« 2018 »	$i(2018) + 1,25\%$
« 2019 »	$i(2019) + 1,25\%$
« 2020 »	$i(2020) + 1,25\%$

où  $i(n)$  représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publiée par l'INSEE (IPC 4018 E), calculée comme le rapport de l'indice du mois d'août «  $n - 1$  » sur celui du mois d'août «  $n - 2$  ».

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

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

$$QT(n) = PAX (n - 1)$$

où :

- $PAX(n - 1)$  est le nombre de passagers commerciaux hors transits, embarqués et débarqués sur la période allant du 1<sup>er</sup> septembre de l'année «  $n - 2$  » au 31 août de l'année «  $n - 1$  » sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

Le scénario prévisionnel de référence retenu pour le présent contrat correspond à une progression annuelle moyenne du trafic de 2,5% par an, avec des évolutions de 2,5% en 2016 et 2017, 2,2% en 2018, 2,3% en 2019 et 2,8% en 2020. Il conduit aux valeurs suivantes  $QT_{ref}(n)$  du facteur QT :

N	2018	2019	2020
$QT_{ref}(n)$	99 063 000	101 262 000	103 618 000

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

N	2018	2019	2020
QTM(n)	100 402 000	103 132 000	106 048 000
QTm(n)	97 736 000	99 418 000	101 233 000

Le facteur TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'à compter de 2018 et au-delà de cette plage de franchise, 50% de l'excédent ou 20% du déficit de recettes prévisionnelles tirées des redevances soient compensés par l'ajustement des tarifs de ces redevances, dans la limite d'un impact compris entre + 0,2 et - 0,5 point sur l'évolution annuelle de la grille tarifaire ajustée des Redevances.

Les modalités de calcul du facteur TRAF(n) sont précisées en annexe 4.

#### 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 « standard de qualité » mentionné au II.2.1-A et pour chaque année où s'appliquent les objectifs définis au II.2.3, il est établi un niveau minimum en deçà duquel le malus maximal est appliqué. En deçà du niveau correspondant à l'objectif, le malus varie de manière linéaire jusqu'au niveau minimum, selon les formules définies en annexe 5 au présent contrat.

Les malus associés à chacun des indicateurs « standard de qualité » sont les suivants :

- indicateur A-1 : - 0,04 % ;
- indicateur A-2 : - 0,04 % ;
- indicateur A-3 : - 0,04 % ;
- indicateur A-4 : - 0,04 % ;
- indicateur A-5 : - 0,04 % ;
- indicateur A-6 : - 0,04 % ;
- indicateur A-7 : - 0,04 %.

Pour chaque indicateur « d'excellence » mentionné au II.2.1-A et pour chaque année où s'appliquent les objectifs définis au II.2.3, il est fixé un niveau minimum de l'indicateur correspondant au niveau en deçà duquel le malus maximal est appliqué. De même, il est défini un niveau maximum au-dessus duquel le bonus maximal est appliqué. Il est également défini une zone de franchise autour de l'objectif défini au II.2.3 dans laquelle le bonus-malus est nul. De part et d'autre de la zone de franchise, le bonus-malus varie de manière linéaire jusqu'aux niveaux maximum et minimum respectivement, selon les formules définies en annexe 5 au présent contrat. Les niveaux minimum et maximum de chaque indicateur sont eux-mêmes définis, pour chaque année où ils s'appliquent, dans cette annexe.

Les bonus et les malus associés à chacun des indicateurs « d'excellence » sont les suivants :

- indicateur A-8 : + 0,08 % / - 0,08 % ;
- indicateur A-9 : + 0,08 % / - 0,08 % ;
- indicateur A-10 : + 0,08 % / - 0,08 %.

Les modalités de calcul du facteur QDS(n) sont précisées en annexe 5.

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

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

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

Les modalités de calcul du facteur  $INV_1(n)$  et celles de l'indicateur ROI (réalisation des opérations d'investissements) sous-jacent sont précisées en annexe 6.

Pour répondre à l'évolution des besoins de ses clients, il pourrait être proposé à la concertation de la commission consultative économique et à l'accord de l'État d'annuler ou de reporter certains projets concernés par le facteur  $INV_1$ . L'incidence financière liée à ces derniers deviendrait de fait sans objet.

B. – Le facteur d'ajustement  $INV_2(n)$ , qui a vocation à s'appliquer le cas échéant à la période tarifaire 2020, prend en compte une réduction éventuelle des dépenses d'investissements du périmètre régulé au titre des enveloppes d'investissements courants, de compétitivité de la plate-forme de correspondance et des processus aéroportuaires et de celles dédiées à la qualité de service et au développement durable.

Cette éventuelle réduction est mesurée de manière cumulée sur les années civiles 2016 à 2018 incluses.

Dans le cas où, à fin 2018, les dépenses d'investissements du périmètre régulé au titre de ces enveloppes seraient inférieures à 85 % du montant initialement prévu, tel que figurant en annexe 6, 70 % de la différence de coûts induite sur le périmètre régulé et sur la durée du contrat viendraient en minoration du plafond d'évolution des tarifs des Redevances de la période tarifaire 2020. Cette différence s'entend par rapport au seuil de 85% des dépenses initialement prévues.

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

$$INV_2(2020) = 0,286 \times (DC2018 - 0,85 \times DP2018) \text{ si } DC2018 - 0,85 \times DP2018 < 0$$

$$INV_2(2020) = 0 \text{ si } DC2018 - 0,85 \times DP2018 \geq 0$$

$$INV_2(n) = 0 \text{ si } n \neq 2020$$

où DC2018 et DP2018 sont respectivement les dépenses constatées et initialement prévues de 2016 à 2018, en euros courants, relatives aux enveloppes d'investissements courants, de compétitivité de la plate-forme de correspondance et des processus aéroportuaires et celles dédiées à la qualité de service et au développement durable.

Les modalités de calcul du facteur  $INV_2(n)$  sont précisées en annexe 6.

### 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 2020, prend en compte un dépassement éventuel des coûts opérationnels d'Aéroports de Paris en 2018.

Pour l'application du facteur OPEX(n), les coûts opérationnels recouvrent l'ensemble des charges opérationnelles affectées au périmètre régulé (nettes des cessions internes) à l'exclusion des impôts et taxes, des charges externes d'énergie, des charges relatives au dégivrage et au service hivernal et de traitement des personnes handicapées et à mobilité réduite. Dans le cas où les coûts opérationnels 2018 seraient supérieurs à une franchise de 105% d'un montant de référence CP2018, 50% de la différence de coûts constatée sur l'année 2018 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 2020, 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(2020) sont précisées en annexe 7.

## III.3. Politique tarifaire

L'évolution annuelle des tarifs de chacune des redevances soumises au présent contrat est fixée par Aéroports de Paris dans le respect des stipulations du présent contrat, en particulier de celles applicables au taux d'évolution moyen des tarifs mentionné au III.2.3. Dans les conditions prévues par le code de l'aviation civile et le IV du présent contrat, elle fait l'objet chaque année d'une concertation préalable au sein de la commission consultative économique concernée et d'un avis de celle-ci, et est soumise à l'homologation de l'État.

### III.3.1. Structure de tarification

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

- dans les conditions prévues au III.2.3.1 et au III.4.1, une homogénéisation des conditions de tarification des redevances relatives au traitement des bagages en correspondance ;

- dans les conditions prévues au III.2.3.1, une intégration à la redevance d'atterrissage de la part fixe de la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle correspondant à l'usage par les aéronefs des infrastructures de dégivrage sur les aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly en tant qu'elles répondent à une infrastructure nécessaire à l'atterrissage, au décollage et à la circulation au sol. La part variable à l'acte de la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle serait conservée.

En outre, Aéroports de Paris prévoit d'engager la concertation annuelle au sein de la commission consultative économique en proposant d'examiner, après cinq années de stabilité de la structure tarifaire, et à la lumière des évolutions structurelles du trafic depuis 2011, l'opportunité de réévaluer les équilibres de répartition entre les redevances principales, en baissant le poids de la redevance par passager par rapport aux redevances principales assises sur les mouvements d'avion (redevance d'atterrissage et redevance de stationnement), ainsi que la pondération des assiettes jauge et mouvement de la redevance d'atterrissage.

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

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

Sur la période du présent contrat, au cas où Aéroports de Paris utiliserait la faculté de mettre en œuvre des modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionnées à l'article R.224-2-2 du code de l'aviation civile, autres que celles visant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, ces modulations seraient soumises aux limites suivantes :

- la réduction des tarifs de la redevance par passager pour sa part assise sur les passagers origine-destination destinée à encourager le développement du trafic et l'amélioration de l'utilisation des infrastructures à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ne pourrait s'appliquer sur une durée allant au-delà de l'année pendant laquelle le développement du trafic serait constaté ; son montant ne pourrait dépasser pour chaque transporteur aérien 30% du produit de la redevance concernée pour sa part assise sur les passagers «origine-destination» et correspondant à l'activité de ce transporteur aérien ; cette réduction serait par ailleurs limitée, tous transporteurs aériens confondus, à un montant global de 5 M€ par an (valeur 2015, avec une évolution annuelle de ce plafond égale au taux moyen d'évolution des tarifs des redevances). 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 tarifs de la redevance par passager pour sa part assise sur le passager en correspondance destinée à encourager le développement du trafic et l'amélioration de l'utilisation des infrastructures à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly ne pourrait s'appliquer sur une durée allant au-delà de l'année pendant laquelle le développement du trafic serait constaté ; son montant ne pourrait dépasser pour chaque transporteur aérien 30% du produit de la redevance concernée pour sa part assise sur les passagers en correspondance et correspondant à l'activité de ce transporteur aérien ; cette réduction serait par ailleurs limitée, tous transporteurs aériens confondus, à un montant global de 5 M€ par an (valeur 2015, avec une évolution annuelle de ce plafond égale au taux moyen d'évolution des tarifs des redevances). 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 tarifs de la redevance de stationnement destinée à encourager l'amélioration de l'utilisation des infrastructures à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly au bénéfice des stationnements au contact d'une durée qui ne pourra dépasser 45 minutes ; le montant de la réduction ne pourrait dépasser pour chaque transporteur aérien, d'une part, 50% du produit de la redevance correspondant à l'activité du transporteur aérien pour les stationnements au contact (part fixe et part variable) et, d'autre part, 30% du produit de la redevance de stationnement correspondant à l'activité globale de ce transporteur aérien. Cette réduction ne pourrait s'appliquer sur une durée allant au-delà de l'année pendant laquelle l'amélioration de l'utilisation des infrastructures serait constatée et serait par ailleurs limitée, tous transporteurs aériens confondus, à un montant global de 5 M€ par an (valeur 2015, avec une évolution annuelle de

ce plafond égale au taux moyen d'évolution des tarifs des Redevances). Les grilles tarifaires mentionnées au III.2.3.1 sont établies sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs.

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

Sur la période du présent contrat, deux autres modulations tarifaires pour motif d'intérêt général pourraient être envisagées et seraient soumises aux limites suivantes :

- une réduction des tarifs de la redevance de stationnement pouvant aller jusqu'à l'exonération totale destinée à encourager le développement du trafic et l'amélioration de l'utilisation des infrastructures à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly. Elle ne pourrait s'appliquer sur une durée allant au-delà de l'année pendant laquelle le développement du trafic serait constaté ; cette réduction serait limitée à tous les stationnements effectués entre 23 heures et 7 heures, heure locale, et serait compensée par une revalorisation du stationnement en journée, à recette théorique identique pour Aéroports de Paris. Les grilles tarifaires mentionnées au III.2.3.1 sont établies en prenant en compte les effets de cette modulation sur les tarifs ;
- une modulation des tarifs de la redevance d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite destinée à encourager l'amélioration de l'utilisation des infrastructures à Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly en fonction du délai de signalement des compagnies aériennes. Cette modulation ne pourrait dépasser un écart de 1 à 4 entre le tarif correspondant au délai de signalement le plus faible et le tarif correspondant au délai de signalement le plus élevé. Cette modulation ne pourrait s'appliquer sur une durée allant au-delà de l'année pendant laquelle l'amélioration de l'utilisation des infrastructures du trafic serait constatée.

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

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

Pour s'assurer du respect de la réglementation communautaire relative aux aides d'État, Aéroports de Paris 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. Évolution de périmètre de redevances

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

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

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

B. – Aéroports de Paris propose à l'État, après avis de la commission consultative économique compétente, des modalités d'ajustement de l'évolution des redevances afin que cette nouvelle situation soit neutre sur ses revenus prévus, à la date de la proposition, sur la période restant à courir du contrat. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris est soumise à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroports de Paris dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

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

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

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

- au cas où Aéroports de Paris se trouverait amenée à rémunérer par des redevances relevant de l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, représentant un coût annuel pour la société de plus de 5 M€ (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018E – du mois d'août), des services qui étaient jusqu'alors rémunérés par des revenus extérieurs à ce périmètre ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'État, ou encore à la demande de transporteurs aériens, Aéroports de Paris se trouverait amenée à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R.224-1 du code de l'aviation civile représentant une variation nette de ses coûts annuels de plus de 5 M€ (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018E – du mois d'août) ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'État, Aéroports de Paris serait déchargée de services aéroportuaires relevant de l'article R.224-1 du code de l'aviation civile ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports ou sur décision de l'État, les coûts ou revenus annuels d'Aéroports de Paris au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer à la hausse ou à la baisse de plus de 2 M€ (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018E – du mois d'août) ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles non spécifiques aux exploitants d'aéroports, les coûts ou revenus annuels d'Aéroports de Paris au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer à la hausse ou à la baisse de plus de 5 M€ (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018E – du mois d'août).

B. – Aéroports de Paris propose à l'État, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement des taux d'évolution des redevances afin de compenser les écarts prévisionnels de revenus ou de coûts, juste rémunération du capital investi comprise, au titre du périmètre régulé. La mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris est soumise à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroports de Paris dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

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

#### III.4.3. Régime de certaines nouvelles redevances

A. – Dès lors qu'une redevance nouvelle serait instituée, en application du III.4.1 ou du III.4.2, qui représenterait un chiffre d'affaires annuel supérieur à 5 M€ (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018 E – du mois d'août), celle-ci entrerait nécessairement dans le champ de celles soumises au plafond d'évolution défini au III.2.3.

B. – Dans le cas où Aéroports de Paris se trouverait amenée à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R.224-1 du code de l'aviation civile ou à rémunérer par de telles redevances des services qui étaient jusqu'alors rémunérés par des revenus extérieurs à ce périmètre, représentant un coût annuel pour la société de moins de 5 M€ (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC 4018E – du mois d'août), Aéroports de Paris est admise à créer de nouvelles redevances, ne faisant pas l'objet du présent contrat, établies sur une base annuelle de telle sorte que le chiffre d'affaires prévisionnel engendré couvre au plus les coûts nets imputables à ces services.

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

A. – Dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique concernée, Aéroports de Paris pourra proposer, à son initiative et pour répondre à l'évolution des besoins de ses clients, de réaliser une ou plusieurs nouvelles opérations d'investissement de capacité ou de restructuration d'installations existantes, ou d'anticiper une ou plusieurs de telles opérations (par rapport au programme d'investissements figurant en annexe 1).

Au cas où le trafic excéderait 102% de la séquence QTM(n) exposée au III.2.3.3, 50% de l'excédent de recettes tirées des Redevances au-delà de la zone de franchise pourra contribuer à couvrir les coûts annuels consécutifs à ces investissements, y compris la juste rémunération du capital investi appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital. Ce seuil correspond aux valeurs QTs(n) suivantes du paramètre QT(n) défini au III.2.3.3 :

N	2018	2019	2020
QTs(n)	102 410 000	105 195 000	108 169 000

Dans les autres cas ou si cette part de l'excédent de recettes est insuffisante, Aéroports de Paris pourra prévoir, dans le cadre des concertations précitées, des modalités d'ajustement annuel de l'évolution tarifaire des redevances, afin de couvrir les écarts prévisionnels de coûts annuels, y compris la juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital, consécutifs à cette évolution du programme d'investissements.

S'il est fait usage des stipulations du présent A, la mise en œuvre de la proposition d'Aéroports de Paris d'évolution du programme d'investissements et d'ajustement annuel de l'évolution tarifaire des Redevances, dans le respect des principes ci-avant et après avis de la commission consultative économique, est soumise à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroports de Paris dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

En outre, Aéroports de Paris informe l'État de son intention de réaliser une ou plusieurs nouvelles opérations d'investissement de capacité ou de restructuration d'installations existantes, ou d'anticiper une ou plusieurs de telles opérations, au plus tôt et avant même la consultation des usagers.

B. – Dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique concernée, Aéroports de Paris pourra proposer, à son initiative et pour répondre à l'évolution des besoins de ses clients, de ne pas réaliser une ou plusieurs opérations d'investissement de capacité ou de restructuration d'installations existantes figurant au programme d'investissements en annexe 1, ou de reporter une ou plusieurs de telles opérations.

Au cas où le trafic serait inférieur à 98% de la séquence QTm(n) exposée au III.2.3.3, 50% du déficit de recettes tirées des Redevances en deçà de la zone de franchise pourraient compenser la baisse des coûts annuels consécutive à la non-réalisation ou au report de ces investissements, y compris la juste rémunération du capital investi appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital. Ce seuil correspond aux valeurs QTl(n) suivantes du paramètre QT(n) défini au III.2.3.3 :

N	2018	2019	2020
QTl(n)	95 781 000	97 429 000	99 208 000

Dans les autres cas ou si cette part du déficit de recettes est inférieure à la réduction de coûts générée par le retrait ou le report des opérations concernées, Aéroports de Paris devra prévoir, dans le cadre des concertations précitées, des modalités d'ajustement annuel de l'évolution tarifaire des Redevances, afin de compenser la réduction prévisionnelle de coûts annuels, y compris la juste rémunération des capitaux investis appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital, consécutive à cette évolution du programme d'investissements.

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



civile, notifie sa position à Aéroports de Paris dans un délai d'un mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

En outre, Aéroports de Paris informe l'État de son intention de ne pas réaliser une ou plusieurs nouvelles opérations d'investissement de capacité ou de restructuration d'installations existantes, ou de reporter une ou plusieurs de telles opérations, au plus tôt et avant même la consultation des usagers.

#### III.4.5. *Effet d'une évolution des méthodes d'allocation des actifs et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités d'Aéroports de Paris*

Toute évolution des méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités par rapport à celles exposées en annexe 8 fera l'objet d'une information dans le cadre des réunions annuelles de la commission consultative économique, puis sera soumis à l'accord de l'État. L'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à Aéroports de Paris dans un délai de deux mois suivant la notification de proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'État vaut acceptation de la proposition d'Aéroports de Paris.

Si cette évolution a pour effet d'améliorer le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé, Aéroports de Paris devra prévoir, dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique concernée, des modalités d'ajustement annuel de l'évolution tarifaire des Redevances, afin de compenser l'amélioration du taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé consécutive à cette évolution de méthode.

La consultation correspondante doit s'accompagner de la production d'une étude d'impact sur les actifs, les revenus, les charges et la rentabilité du périmètre régulé.

## IV. – CONCERTATION ET COOPÉRATION AVEC LES CLIENTS

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

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

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

La commission consultative économique constitue un lieu privilégié d'information et de concertation entre Aéroports de Paris et ses clients aéronautiques sur le service public aéroportuaire rendu par la société, en particulier la qualité de service, les investissements aéroportuaires et les tarifs des redevances. Aéroports de Paris réunit la commission consultative économique compétente au moins une fois par an pour débattre de ces questions.

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

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

- en matière financière :
  - le compte d'exploitation du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
  - la valeur de la base d'actifs régulés au titre du dernier exercice connu ;
  - le compte d'exploitation, au titre du dernier exercice connu, relatif au périmètre des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R.224-1 du code de l'aviation civile ;
  - la valeur de la base d'actifs se rapportant à ce même périmètre ;

- le cas échéant, les prévisions financières rendues publiques par Aéroports de Paris concernant l'exercice suivant le dernier exercice connu ainsi que celui d'entrée en vigueur de la nouvelle période tarifaire;
- le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu;
- 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 20 M€. Ce point devra mettre en évidence les éventuelles opérations non réalisées ou reportées, ainsi que les nouvelles opérations non prévues ou celles anticipées, par rapport au programme d'investissements figurant en annexe 1 ;
  - une information sur l'utilisation des infrastructures et équipements aéroportuaires au cours de la dernière période connue ;
  - une information sur l'évolution de l'indice global de vétusté par plate-forme ;
  - le résultat attendu de tout investissement majeur proposé en termes de capacité ;
  - les prévisions d'Aéroports de Paris concernant le programme d'investissements sur les cinq années suivant l'exercice en cours ;
- en matière de trafic :
  - les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu, en distinguant, par plate-forme, le nombre de passagers par faisceau domestique, espace Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le nombre de passagers en correspondance, le tonnage de fret et poste, la jauge atterrie (somme des masses maximales certifiées au décollage pour les vols à l'arrivée) et le nombre de mouvements ;
  - les hypothèses globales d'Aéroports de Paris jusqu'à l'échéance du présent contrat ;
- en matière de qualité de service :
  - les résultats des mesures, agrégés par trimestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-A et II.2.1-B, ainsi qu'une explication des écarts par rapport aux objectifs ;
- en matière de tarifs des redevances pour services rendus :
  - les éléments prévus par l'article R. 224-3 et le III de l'article R. 224-4 du code de l'aviation civile, et ceux prévus par l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile ;
  - une analyse de l'adéquation des tarifs proposés avec les stipulations du III.2 et du III.4.

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

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

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

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 périmètre régulé du dernier exercice connu, Aéroports de Paris s'engage à consulter les usagers au préalable dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique.

#### IV.4. Comités opérationnels de la qualité de service en aérogares

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

Chaque comité, propre à une aérogare ou à un ensemble homogène d'aérogares, est appelé à se réunir à un rythme trimestriel ou plus fréquemment à l'initiative de ses membres. Ses prérogatives

couvrent la mise au point et le suivi de plans d'actions conjoints en faveur de la satisfaction clients, entre Aéroports de Paris et les transporteurs aériens affectés dans l'aérogare concernée, ainsi que l'examen des programmes d'investissements.

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

## V. – MODALITÉS D'EXÉCUTION DU CONTRAT

### V.1. Information et contrôle

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

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

- en matière financière :
  - le compte d'exploitation du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
  - les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés et une estimation du besoin en fonds de roulement à échéance du dernier exercice connu ;
  - 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, en distinguant les opérations de plus de 20 M€ ;
  - aux fins de vérifier le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants, au titre du dernier exercice connu :
    - les éléments suivants relatifs au périmètre des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, issus de la comptabilité analytique mentionnée à l'article 59 du cahier des charges d'Aéroports de Paris : le compte d'exploitation, les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés et une estimation du besoin en fonds de roulement ;
    - ces mêmes éléments relatifs à chacune des catégories de redevances mentionnées à l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile ;
  - les données informatisées permettant de vérifier le respect des formules d'évolution des grilles tarifaires ;
  - le suivi de l'allocation des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités d'Aéroports de Paris, ainsi que des principaux paramètres sur lesquels s'appuie cette répartition, notamment les surfaces allouées aux différentes activités et les coefficients de pondération appliqués à ces surfaces et leur calcul ;
  - pour tout investissement de capacité et tout projet d'investissement dépassant 60 M€ ou faisant partie d'un ensemble cohérent de projets dont le montant dépasse 60 M€, la répartition prévisionnelle des actifs et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités d'Aéroports de Paris, ainsi que les principaux paramètres sur lesquels s'appuie cette répartition, notamment les surfaces allouées aux différentes activités et les coefficients de pondération appliqués à ces surfaces et leur calcul ;
- en matière de trafic :
  - les résultats de trafic au titre du dernier exercice connu, en distinguant, par plate-forme, le nombre de passagers par faisceau domestique, espace Schengen, Union européenne non Schengen, outre-mer et international, le nombre de passagers en correspondance, le tonnage de fret et poste, la jauge atterrie (somme des masses maximales certifiées au décollage pour les vols à l'arrivée) et le nombre de mouvements ;
  - les hypothèses correspondantes d'Aéroports de Paris jusqu'à l'échéance du présent contrat, à l'exception le cas échéant de celles de tonnage de fret et poste ;
- en matière de qualité de service :
  - les résultats des mesures, agrégés par trimestre et par an, pour chaque indicateur mentionné au II.2.1-A et II.2.1-B, ainsi qu'une explication des écarts par rapport aux objectifs.

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

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

#### V.1.2. Comité de suivi

Un comité de suivi du présent contrat, institué entre Aéroports de Paris, les services de la direction générale de l'aviation civile et ceux de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, et réuni à la demande de l'une des parties, examine en particulier l'évolution, sur la période couverte par le présent contrat, des programmes d'investissements ainsi que celles du trafic et de la qualité de service.

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

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

#### V.1.3. Auditabilité

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

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

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

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

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

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

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

A. – Au cas où l'une des conditions suivantes est réunie, les parties conviennent d'examiner la nécessité de réviser le contrat suivant les modalités fixées au B :

- au cas où la quantité de trafic, mesurée par l'indicateur QT(n) défini au III.2.3.3, dépasserait trois années d'affilée la valeur QTMM(n) définie ci-dessous, ou resterait trois années d'affilée en-deçà de la valeur QTmm(n) ;

N	2017	2018	2019	2020
QTMM(n)	98 420 000	102 876 000	107 215 000	111 856 000
QTmm(n)	94 837 000	95 336 000	95 548 000	95 858 000

Les bornes QTMM(n) et QTmm(n) correspondent à des scénarii de trafic dont les progressions annuelles sont respectivement de 4,5%/an et 0,5%/an.

– au cas où, à l'issue des années civiles postérieures à 2016, les dépenses d'investissements du périmètre régulé, cumulées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, n'atteindraient pas 75% du montant mentionné à l'annexe 1.

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 à compter de la date de l'avis de la commission consultative aéroportuaire.

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

À la demande d'une des parties estimant que des circonstances exceptionnelles et imprévisibles, autres que celles mentionnées au V.2.1 et se traduisant par un bouleversement de l'économie du contrat, nécessitent de réviser celui-ci ou d'y mettre fin, celles-ci conviennent de rechercher un accord amiable sur la nécessité d'une révision ou d'une fin anticipée du contrat. En cas d'accord amiable sur une révision, les parties en déterminent également la procédure de préparation.

À défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la partie requérante, le ministre chargé de l'aviation civile saisit la commission consultative aéroportuaire sous quinzaine sur le principe et la procédure de révision ou de fin anticipée du contrat. Si la commission consultative aéroportuaire est d'avis qu'il est nécessaire de réviser le contrat ou qu'il convient d'y mettre fin, 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.

## VI. – DISPOSITIONS DIVERSES

### VI.1. Sanctions

Dans le cas de l'application par Aéroports de Paris de tarifs de redevances non homologués en vertu de l'article R.224-4 du code de l'aviation civile, la société est passible, dans les conditions prévues par l'article R.224-4-3 de ce code, c'est-à-dire notamment après avis de la commission consultative aéroportuaire, d'une sanction pécuniaire dont le montant est égal, dans les limites fixées à l'article L.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 pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat.

Aéroports de Paris s'engage à publier au plus tard le 1<sup>er</sup> mai 2020 le dossier de consultation relatif à ce quatrième contrat de régulation. Aéroports de Paris en engage au plus tard au mois de novembre 2019 la concertation préalable au sein de la commission consultative économique compétente.

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

### VI.3. Transmission de notifications

Les notifications d'Aéroports de Paris à l'État en application du présent contrat sont adressées à l'adresse suivante : direction générale de l'aviation civile, direction du transport aérien, 50, rue Henry-Farman, 75720 Paris Cedex 15.

#### V.1.4. *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 31 août 2015.

*Le président-directeur  
général  
d'Aéroports de Paris,*  
A. DE ROMANET

Pour la ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie et par délégation :  
*Le directeur général  
de l'aviation civile,*  
P. GANDIL

## ANNEXES

- ANNEXE 1. – Programme d'investissements du périmètre régulé sur la période du contrat
- ANNEXE 2. – Définitions et modalités de mesure des indicateurs de qualité de service
- ANNEXE 3. – Grille des redevances à la date de signature du contrat
- ANNEXE 4. – Modalités de calcul du facteur TRAF
- ANNEXE 5. – Modalités de calcul du facteur QDS
- ANNEXE 6. – Modalités de calcul des facteurs INV1 et INV2
- ANNEXE 7. – Modalités de calcul du facteur OPEX
- ANNEXE 8. – Méthodes d'allocations des actifs, des recettes et des charges entre le périmètre régulé et les autres activités

## ANNEXE 1

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

Montants en ME 2015 - périmètre régulé

	2016	2017	2018	2019	2020	Total 2016-2020
<b>Maintien du patrimoine</b>						
Rénovation du Terminal 2B de Paris-Charles de Gaulle	2	22	29	23	0	77
Rénovation du Terminal 2D de Paris-Charles de Gaulle	0	2	6	8	11	27
<b>Investissement courants Paris-Charles de Gaulle</b>	<b>97</b>	<b>102</b>	<b>81</b>	<b>86</b>	<b>82</b>	<b>448</b>
Réhabilitation de la piste 2	26	0	0	0	0	26
Autres opérations Paris-Charles de Gaulle	71	102	81	86	82	422
<b>Investissement courants Paris-Orly</b>	<b>99</b>	<b>72</b>	<b>75</b>	<b>77</b>	<b>87</b>	<b>409</b>
Rénovation des aires et voies de circulation	1	16	5	10	10	42
Rénovation de la piste 3	1	11	11	12	0	36
Rénovation de la piste 4	35	0	0	0	0	35
Reprise de l'étanchéité et renforcement du Pont 2	0	15	12	0	0	27
Autres opérations Paris-Orly	62	29	46	55	77	269
<b>Investissements courants Le Bourget</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>8</b>
<b>Investissements courants Immobilier aéronautique</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>17</b>
<b>Réseaux et systèmes informatiques</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>63</b>
<b>Total Maintien du patrimoine</b>	<b>216</b>	<b>214</b>	<b>208</b>	<b>211</b>	<b>198</b>	<b>1 048</b>
<b>Mise en conformité réglementaire</b>						
<b>Investissements réglementaires pistes</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>40</b>	<b>40</b>	<b>8</b>	<b>105</b>
Paris-Charles de Gaulle	0	0	32	32	0	64
Paris-Orly	8	8	8	8	8	41
<b>Eaux pluviales</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>29</b>	<b>43</b>
<b>Autres investissements de mise en conformité réglementaires</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
<b>Total Mise en conformité réglementaire</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>44</b>	<b>54</b>	<b>38</b>	<b>156</b>
<b>Optimisation des capacités et logique OneRoof</b>						
<b>Jonction des terminaux Sud et Ouest de Paris-Orly</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>103</b>	<b>47</b>	<b>31</b>	<b>382</b>
<b>Jonction des terminaux 2B et 2D de Paris-Charles de Gaulle</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>38</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>97</b>
<b>Jonction des satellites du Terminal 1 de Paris-Charles de Gaulle</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>97</b>
<b>Infrastructures aéroportuaires</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>35</b>
Paris-Charles de Gaulle	3	1	7	7	4	21
Le Bourget	1	0	2	7	4	14
<b>Projets en aérogare à Paris-Orly</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>33</b>
<b>Travaux préparatoires du T4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>20</b>
<b>Total Optimisation des capacités et logique OneRoof</b>	<b>129</b>	<b>157</b>	<b>189</b>	<b>124</b>	<b>65</b>	<b>663</b>
<b>Amélioration des accès</b>						
<b>CDG Val</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>
<b>Accès Ouest/réseau secondaire de Paris-Charles de Gaulle</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>31</b>
<b>Déplacement de la base arrière taxis de Paris-Charles de Gaulle</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>
<b>Projets divers Paris-Orly</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>
<b>Total Amélioration des accès</b>	<b>33</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>64</b>
<b>Compétitivité de la plate-forme de correspondance et autres process</b>						
<b>Aérogares</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>60</b>
Paris-Charles de Gaulle	23	16	5	0	0	43
Paris-Orly	5	4	3	3	2	17
<b>Réaménagement terminaux 2E et 2F (Paris-Charles de Gaulle)</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>89</b>
<b>Aires et voies de circulation aéronautiques</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>65</b>
Sécurisation du doublet nord (Paris-Charles de Gaulle)	0	16	8	8	0	33
Aires gros porteurs (Paris-Charles de Gaulle)	0	0	9	9	9	28
Aires avions Paris-Orly	0	0	0	0	5	5
<b>Robustesse opérationnelle</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>24</b>	<b>17</b>	<b>79</b>
Paris-Charles de Gaulle	6	6	6	21	13	53
Paris-Orly	8	6	6	3	4	27
<b>Trieurs bagages</b>	<b>44</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>41</b>	<b>21</b>	<b>224</b>
TDS3 (Paris-Charles de Gaulle)	41	41	31	0	0	113
TBS4 (Paris-Charles de Gaulle)	0	10	31	41	21	103
Autres projets (Paris-Charles de Gaulle)	3	2	4	0	0	8
<b>Valorisation des Flux</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>21</b>
Paris-Orly	8	2	4	2	2	19
Paris-Charles de Gaulle	2	0	0	0	0	2
<b>Projets informatiques</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>106</b>
<b>Total Compétitivité de la plate-forme de correspondance et autres process</b>	<b>135</b>	<b>142</b>	<b>146</b>	<b>127</b>	<b>94</b>	<b>644</b>
<b>Qualité de service et développement durable</b>						
<b>Développement durable</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>44</b>
<b>Qualité de service</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>151</b>
<b>Total Qualité de service et développement durable</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>34</b>	<b>40</b>	<b>195</b>
<b>Développement immobilier aéronautique</b>						
<b>Paris-Charles de Gaulle</b>	<b>31</b>	<b>22</b>	<b>41</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>132</b>
<b>Paris-Orly</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>42</b>
<b>Le Bourget</b>	<b>30</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>34</b>
<b>Total Développement immobilier aéronautique</b>	<b>69</b>	<b>41</b>	<b>51</b>	<b>29</b>	<b>18</b>	<b>208</b>
<b>TOTAL</b>	<b>631</b>	<b>612</b>	<b>693</b>	<b>584</b>	<b>457</b>	<b>2 978</b>



Pour le suivi d'exécution du présent contrat et l'application du V.2.1-A, l'écart entre les dépenses d'investissement en euros constants 2015 et celles en euros courants est apprécié en utilisant l'indice composite défini ci-après :

$$IC_n = 0,5 \frac{BT01_n}{BT01_{2015}} + 0,1 \frac{TP01_n}{TP01_{2015}} + 0,3 \frac{BT50_n}{BT50_{2015}} + 0,1 \frac{SYNTEC_n}{SYNTEC_{2015}}$$

où :

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

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

## ANNEXE 2

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

#### INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES ÉLECTROMÉCANIQUES (DEE) (INDICATEUR A-1)

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

Les différents types d'équipements électromécaniques sont les suivants :

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

Les équipements concernés sont ceux des aéroports destinés aux passagers des plates-formes de Paris-CDG et Paris-Orly.

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

La liste globale des équipements retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance de 30 jours), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe Archivage des données. Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de vérification en service régulier de trois mois suivant leur mise en service.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif de fonctionnement et le temps théorique de fonctionnement.

###### *Temps théorique de fonctionnement*

Le temps théorique de fonctionnement des équipements électromécaniques est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 24 heures pour Paris-CDG et 18 heures (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly.

###### *Temps effectif de fonctionnement*

Le temps effectif de fonctionnement d'un équipement est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt suivants :

- les temps d'arrêt (état de panne) liés à toute défaillance primaire (cause intrinsèque) de l'installation;
- les temps d'arrêt programmés pour maintenance préventive de type « maintenance préventive systématique » et « maintenance préventive conditionnelle »;
- les temps d'arrêts induits par les opérations de nettoyage d'exploitation;
- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, de reconstruction, ou de mise aux normes au regard d'une réglementation, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés en aient été avisés dans ce délai.
- les indisponibilités liées à la sécurité (dont les enclenchements d'arrêt d'urgence);
- les temps d'arrêt (état de panne) dus à des défaillances de causes extrinsèques aux équipements:
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : dommages entraînés par des vents violents, conditions climatiques anormales, pollution...);

- les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : dommages résultant d'une mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme ; nettoyage technique, ex. : casse d'une bouteille sur un tapis bagages).
- les temps d'arrêt (état de panne) provoqués par des défaillances secondaires techniques (causes extrinsèques) aux équipements telles que les arrêts liés à la défaillance primaire d'une autre installation (ex. : défaillance sur le tableau électrique...).

Sont exclus des temps d'arrêt :

- les indisponibilités liées à la sûreté pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient pas la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;
- les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- les indisponibilités liées aux procédures judiciaires et aux assurances ;
- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, reconstruction ou de mise aux normes au regard d'une réglementation nouvelle, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, et ayant fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance et à condition que les clients aéronautiques intéressés en aient été avisés dans ce délai. Dans ce cas, la disponibilité de l'équipement est comptabilisée à 100 % durant toute la phase des travaux planifiés, jusqu'à la date prévue initialement de fin des travaux ;

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

### 3. Définition de l'indicateur

$$DEE = 1 - \left( \sum_{\text{Période\_Annuelle}} \left[ \sum_{\text{Liste\_des\_Equipements\_e}} TA(e) \right] \right)$$

TA(e) = temps d'arrêt de l'équipement « e ».

Ce temps d'arrêt est mesuré avec une précision d'une minute.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés au centième d'heure pour la maintenance corrective et pour la maintenance préventive.

L'indice de disponibilité des équipements électromécaniques est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

### 5. Archivage des données

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

## INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES TAPIS DE LIVRAISON BAGAGES (DTB) (INDICATEUR A-2)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

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

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

La liste globale des tapis retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance de 30 jours), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe archivage des données. Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de vérification en service régulier de trois mois suivant leur mise en service.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif de fonctionnement et le temps théorique de fonctionnement.

#### *Temps théorique de fonctionnement*

Le temps théorique de fonctionnement des tapis de livraison des bagages est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 24 heures pour Paris-CDG et 18 heures (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly.

#### *Temps effectif de fonctionnement*

Le temps effectif de fonctionnement d'un tapis de livraison des bagages est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt suivants :

- les temps d'arrêt (état de panne) liés à toute défaillance primaire (cause intrinsèque) de l'installation ;
- les temps d'arrêt programmé pour maintenance préventive de type « maintenance préventive systématique » et « maintenance préventive conditionnelle » ;
- les temps d'arrêts induits par les opérations de nettoyage d'exploitation ;
- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, de reconstruction, ou de mise aux normes au regard d'une réglementation, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai ;
- les indisponibilités liées à la sécurité (dont les enclenchements d'arrêt d'urgence) ;
- les temps d'arrêt (état de panne) dus à des défaillances de causes extrinsèques aux équipements :
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : dommages entraînés par des vents violents, conditions climatiques anormales, pollution...);
  - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : dommages résultant d'une mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme ; nettoyage technique, ex. : casse d'une bouteille sur un tapis bagages) ;
- les temps d'arrêt (état de panne) provoqués par des défaillances secondaires techniques (causes extrinsèques) aux équipements telles que les arrêts liés à la défaillance primaire d'une autre installation (ex. : défaillance sur le tableau électrique...).

Sont exclus des temps d'arrêt :

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

- les indisponibilités liées aux procédures judiciaires et aux assurances ;
- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, reconstruction ou de mise aux normes au regard d'une réglementation nouvelle, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, et ayant fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance et à condition que les clients aéronautiques intéressés en aient été avisés dans ce délai. Dans ce cas, la disponibilité de l'équipement est comptabilisée à 100 % durant toute la phase des travaux planifiés, jusqu'à la date prévue initialement de fin des travaux.

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

### 3. Définition de l'indicateur

$$DTB = 1 - \left( \sum_{\text{Période\_Annuelle}} \left[ \sum_{\text{Liste\_des\_tapis\_e}} TA(e) \right] \right)$$

TA(e) = temps d'arrêt de l'équipement «e».

Ce temps d'arrêt est mesuré avec une précision d'une minute.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés au centième d'heure pour la maintenance corrective et pour la maintenance préventive.

L'indice de disponibilité des tapis de livraison des bagages est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

### 5. Archivage des données

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

## INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES POSTES AVIONS (DPS) (INDICATEUR A-3)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

Le périmètre couvre: les postes de stationnement avions, au contact et au large, utilisables pour un traitement commercial, hors aires privatives.

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

La liste globale des aires retenues, celles prises en compte et non prises en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance de 30 jours), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe Archivage des données.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif d'ouverture et le temps théorique d'ouverture.

#### *Temps théorique d'ouverture*

Le temps théorique d'ouverture d'un poste de stationnement est calculé, pour chaque terminal ou catégorie d'aires, à partir d'une amplitude horaire de 24 heures pour Paris-CDG et 18 heures (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly.

#### *Temps effectif d'ouverture*

Le temps effectif d'ouverture d'un poste de stationnement est égal au temps théorique d'ouverture, minoré des temps d'arrêts suivants:

- les temps d'arrêt liés à des défauts d'intégrité de la surface du poste;
- les temps d'arrêt liés à des défauts ou insuffisances d'éclairage;
- les temps d'arrêt liés à l'absence ou l'illisibilité du marquage au sol;
- les temps d'arrêt liés au caractère inopérant du système d'avitaillement par oléo-réseau;
- les temps d'arrêt liés à la défaillance des équipements nécessaires à la sécurité sur l'aire de stationnement;
- les temps d'arrêt liés à des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès au poste de stationnement, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai;
- les temps d'arrêt liés à des facteurs externes, notamment la présence de contaminants (carburants, produits hivernaux, neige, glace...) pour une cause imputable à Aéroports de Paris ou son sous-traitant.

Sont exclus des temps de fermeture:

- les temps d'arrêt liés à la mauvaise exploitation par un tiers, la malveillance, le vandalisme;
- les indisponibilités dues à un sinistre non imputable à Aéroports de Paris ou ses sous-traitants;
- les indisponibilités liées à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient pas la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris;
- les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions;
- les indisponibilités liées aux procédures juridiques et aux assurances;
- les indisponibilités exigées par des travaux de réhabilitation ou d'amélioration nécessitant une neutralisation du périmètre d'accès au poste de stationnement et du poste lui-même, sous réserve que ces travaux aient fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance, et à condition que les usagers intéressés en aient été avisés dans ce délai. Dans ce cas, la disponibilité de l'équipement est comptabilisée à 100 % durant toute la phase des travaux planifiés, jusqu'à la date prévue initialement de fin des travaux.

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

### 3. Définition de l'indicateur

$$DPS = 1 - \left( \sum_{\text{Période\_Annuelle}} \left[ \sum_{\text{Liste\_des\_Postes\_e}} TA(e) \right] \right)$$

TA(e) = temps d'indisponibilité du poste de stationnement «e».

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont suivis en minute.

L'indice de disponibilité des postes de stationnement avions est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

### 5. Archivage des données

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

## INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DES PASSERELLES TÉLÉSCOPIQUES (DPT) (INDICATEUR A-4)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

Les équipements concernés sont les passerelles télescopiques des aéroports destinées aux passagers des plates-formes de Paris-CDG et de Paris-Orly.

La liste globale des équipements retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance de 30 jours), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe Archivage des données. Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de vérification en service régulier de trois mois suivant leur mise en service.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif de fonctionnement et le temps théorique de fonctionnement.

#### *Temps théorique de fonctionnement*

Le temps théorique de fonctionnement des passerelles est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 24 heures pour Paris-CDG et 18 heures (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly.

#### *Temps effectif de fonctionnement*

Le temps effectif de fonctionnement d'un équipement est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt suivants :

- les temps d'arrêt (état de panne) liés à toute défaillance primaire (de cause intrinsèque) à l'installation ;
- les temps d'arrêt programmé pour maintenance préventive de type « maintenance préventive systématique » et « maintenance préventive conditionnelle » ;
- les temps d'arrêts induits par les opérations de nettoyage d'exploitation ;
- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, de reconstruction, ou de mise aux normes au regard d'une réglementation, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai ;
- les indisponibilités liées à la sécurité (dont les enclenchements d'arrêt d'urgence) ;
- les temps d'arrêt (état de panne) dus à des défaillances de causes extrinsèques aux équipements :
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : dommages entraînés par des vents violents, conditions climatiques anormales, pollution...);
  - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : dommages résultant d'une mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme ; nettoyage technique, ex. : casse d'une bouteille sur un tapis bagages) ;
- les temps d'arrêt (état de panne) provoqués par des défaillances secondaires techniques (causes extrinsèques) aux équipements telles que les arrêts liés à la défaillance primaire d'une autre installation (ex. : défaillance sur le tableau électrique...).

Sont exclus des temps d'arrêt :

- les indisponibilités liées à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient pas la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;
- les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- les indisponibilités liées aux procédures judiciaires et aux assurances ;



- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, reconstruction ou de mise aux normes au regard d'une réglementation nouvelle, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, et ayant fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance et pour autant que les clients aéronautiques intéressés en aient été avisés dans ce délai. Dans ce cas, la disponibilité de l'équipement est comptabilisée à 100 % durant toute la phase des travaux planifiés, jusqu'à la date prévue initialement de fin des travaux.

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

### 3. Définition de l'indicateur

$$DPT = 1 - \left( \sum_{\text{Période\_Annuelle}} \left[ \sum_{\text{Liste\_des\_Equipements\_e}} TA(e) \right] \right)$$

TA(e) = temps d'arrêt de l'équipement « e ».

Ce temps d'arrêt est mesuré en heure et centième d'heure pour la maintenance corrective, et en heure et dixième d'heure pour la maintenance préventive.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés au centième d'heure pour la maintenance corrective et pour la maintenance préventive.

L'indice de disponibilité des passerelles télescopiques est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

### 5. Archivage des données

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

## INDICATEUR DE DISPONIBILITÉ DE LA FOURNITURE ÉLECTRIQUE DU 400 HZ (D4H) (INDICATEUR A-5)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

L'ensemble des équipements de fourniture électrique 400 Hz mis à disposition sur les plates-formes Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly.

La liste globale des équipements retenus, ceux pris en compte et non pris en compte (notamment lors de travaux programmés avec respect du délai de prévenance de 30 jours), est établie pour chaque mois et archivée tel qu'il est précisé au paragraphe Archivage des données. Les nouveaux équipements sont pris en compte à l'issue d'une période de vérification en service régulier de trois mois suivant leur mise en service.

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

L'indicateur est le rapport entre le temps effectif de fonctionnement et le temps théorique de fonctionnement.

#### *Temps théorique de fonctionnement*

Le temps théorique de fonctionnement des équipements de fourniture électrique 400 Hz est calculé, pour chaque terminal, à partir d'une amplitude horaire de 24 heures pour Paris-CDG et 18 heures (6 heures-24 heures) pour Paris-Orly.

#### *Temps effectif de fonctionnement*

Le temps effectif de fonctionnement d'un équipement de fourniture électrique 400 Hz est égal au temps théorique de fonctionnement, minoré des temps d'arrêt suivants :

- les temps d'arrêt (état de panne) liés à toute défaillance primaire (de cause intrinsèque) à l'installation ;
- les temps d'arrêt programmé pour maintenance préventive de type « maintenance préventive systématique » et « maintenance préventive conditionnelle » ;
- les temps d'arrêts induits par les opérations de nettoyage d'exploitation ;
- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, de reconstruction, ou de mise aux normes au regard d'une réglementation, qui nécessiteraient une neutralisation du périmètre d'accès à l'équipement, et n'ayant pas fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance ou sans que les clients aéronautiques intéressés n'en aient été avisés dans ce délai ;
- les indisponibilités liées à la sécurité (dont les enclenchements d'arrêt d'urgence) ;
- les temps d'arrêt (état de panne) dus à des défaillances de causes extrinsèques aux équipements :
  - les défaillances secondaires pour cause environnementale (ex. : dommages entraînés par des vents violents, conditions climatiques anormales, pollution...);
  - les défaillances secondaires pour cause d'exploitation du fait d'un tiers (ex. : dommages résultant d'une mauvaise utilisation ; malveillance, vandalisme ; nettoyage technique, ex. : casse d'une bouteille sur un tapis bagages) ;
- les temps d'arrêt (état de panne) provoqués par des défaillances secondaires techniques (causes extrinsèques) aux équipements telles que les arrêts liés à la défaillance primaire d'une autre installation (ex. : défaillance sur le tableau électrique...).

Sont exclus des temps d'arrêt :

- les indisponibilités liées à la sûreté, pour autant que ces indisponibilités résultent de dispositions exceptionnelles et temporaires mises en œuvre pour garantir la bonne exploitation des installations, et que ces dispositions ne soient pas la conséquence d'un manquement d'Aéroports de Paris ;
- les indisponibilités liées aux procédures spéciales d'accueil des personnalités et aux réquisitions ;
- les indisponibilités liées aux procédures judiciaires et aux assurances ;
- les temps d'arrêt pour des travaux de modification, d'amélioration, reconstruction ou de mise aux normes au regard d'une réglementation nouvelle, qui nécessiteraient une neutralisation du

périmètre d'accès à l'équipement, et ayant fait l'objet d'une programmation au moins 30 jours à l'avance et pour autant que les clients aéronautiques intéressés en aient été avisés dans ce délai. Dans ce cas, la disponibilité de l'équipement est comptabilisée à 100 % durant toute la phase des travaux planifiés, jusqu'à la date prévue initialement de fin des travaux.

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

### 3. Définition de l'indicateur

$$D4H = 1 - \left( \sum_{\text{Période\_Annuelle}} \left[ \sum_{\text{Liste\_des\_Equipements\_400Hz\_e}} TA(e) \right] \right)$$

TA(e) = temps d'arrêt de l'équipement 400 Hz «e».

Ce temps d'arrêt est mesuré avec une précision d'une minute.

La valeur de D4H utile pour la période tarifaire «n» est mesurée sur une période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année «n - 2» au 30 juin de l'année «n - 1».

### 4. Unité et fréquence de mesure

Les temps d'arrêt sont mesurés au centième d'heure pour la maintenance corrective et pour la maintenance préventive.

L'indice de disponibilité des équipements 400 HZ est établi en pourcentage, au centième de pourcent.

La mesure est réalisée mensuellement.

### 5. Archivage des données

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

## INDICATEUR DE SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA PROPRETÉ DES AÉROGARES (SPR) (INDICATEUR A-6)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des aéroports destinés aux passagers et au public.

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

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

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, selon une méthodologie proposée par l'ACI, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en neuf langues.

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

L'échantillon porte *a minima* sur 5000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes.

Pour chaque vol le nombre de questionnaires collectés est inférieur à dix questionnaires.

La question posée est la suivante :

« En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Propreté du terminal de cet aéroport ? »

Les réponses possibles sont les suivantes :

« Mauvais (1) Passable (2) Bon (3) Très bon (4) Excellent (5) (Sans opinion) ».

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

### 3. Définition de l'indicateur

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI. Les formules qui permettent de la calculer sont détaillées ci-après :

Pour un périmètre (terminal, UO, plate-forme) et pour une période (trimestre, année CRE3...) donnés :

$$SPR = \frac{\sum_{(i=1)}^n x_i}{n}$$

où :

$i = 1, \dots, n$  passagers interrogés ayant répondu à la question posée sur la propreté des aéroports (les « sans opinion » sont exclus de ce calcul), pour un périmètre et une période donnés.

$x_i$  est la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la propreté des aéroports (valeurs comprises entre 1 et 5).

La formule ci-dessus s'applique à tout regroupement temporel (trimestre, année CRE3...) ou spatial (terminal, UO, plate-forme...), c'est-à-dire que l'indicateur est recalculé à partir des données individuelles. Aucune moyenne de moyennes n'est appliquée.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SPR est mesuré en note moyenne sur 5, arrondie au centième près.

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

### 5. Archivage des données

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

## INDICATEUR DE SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA FACILITÉ À S'ORIENTER DANS L'AÉROPORT (SOR) (INDICATEUR A-7)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des aérogares destinés aux passagers et au public.

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

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

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, selon une méthodologie proposée par l'ACI, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en neuf langues.

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

L'échantillon porte *a minima* sur 5000 passagers par trimestre répartis dans les aérogares des deux plates-formes.

Pour chaque vol, le nombre de questionnaires collectés est inférieur à dix questionnaires.

La question posée est la suivante :

«En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Facilité à s'orienter dans l'aéroport?»

Les réponses possibles sont les suivantes :

«Mauvais (1) Passable (2) Bon (3) Très bon (4) Excellent (5) (Sans opinion)».

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

### 3. Définition de l'indicateur

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI. Les formules qui permettent de la calculer sont détaillées ci-après :

Pour un périmètre (terminal, UO, plate-forme) et pour une période (trimestre, année CRE3...) donnés :

$$\text{SOR} = \frac{\sum_{(i=1)}^n x_i}{n}$$

où :

$i = 1, \dots, n$  passagers interrogés ayant répondu à la question posée sur la propreté des aérogares (les « sans opinion » sont exclus de ce calcul), pour un périmètre et une période donnés.

$x_i$  est la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la propreté des aérogares (valeurs comprises entre 1 et 5).

La formule ci-dessus s'applique à tout regroupement temporel (trimestre, année CRE3...) ou spatial (terminal, UO, plate-forme...), c'est-à-dire que l'indicateur est recalculé à partir des données individuelles. Aucune moyenne de moyennes n'est appliquée.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SOR est mesuré en note moyenne sur 5, arrondie au centième près.

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

### 5. Archivage des données

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

INDICATEUR DE SATISFACTION DES PASSAGERS SUR LA FACILITÉ  
DES CORRESPONDANCES AVEC D'AUTRES VOLS (SFC)  
(INDICATEUR A-8)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des aéroports destinés aux passagers et au public.  
- Les plates-formes concernées sont celles de Paris-CDG et de Paris-Orly.

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

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, selon une méthodologie proposée par l'ACI, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en neuf langues.

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

L'échantillon porte *a minima* sur 5000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes.

Pour chaque vol, le nombre de questionnaires collectés est inférieur à dix questionnaires.

La question posée est la suivante :

«En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Facilité des correspondances avec d'autres vols?»

Les réponses possibles sont les suivantes :

«Mauvais (1) Passable (2) Bon (3) Très bon (4) Excellent (5) (Sans opinion)».

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

### 3. Définition de l'indicateur

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI. Les formules qui permettent de la calculer sont détaillées ci-après :

Pour un périmètre (terminal, UO, plate-forme) et pour une période (trimestre, année CRE3...) donnés :

$$SFC = \frac{\sum_{(i=1)}^n x_i}{n}$$

où :

$i = 1, \dots, n$  passagers interrogés ayant répondu à la question posée sur la propreté des aéroports (les « sans opinion » sont exclus de ce calcul), pour un périmètre et une période donnés.

$x_i$  est la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la propreté des aéroports (valeurs comprises entre 1 et 5).

La formule ci-dessus s'applique à tout regroupement temporel (trimestre, année CRE3...) ou spatial (terminal, UO, plate-forme...), c'est-à-dire que l'indicateur est recalculé à partir des données individuelles. Aucune moyenne de moyennes n'est appliquée.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SFC est mesuré en note moyenne sur 5, arrondie au centième près.

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

### 5. Archivage des données

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

## INDICATEUR DE SATISFACTION D'ENSEMBLE POUR L'AÉROPORT (DÉPART) (SGD) (INDICATEUR A-9)

### 1. Champ couvert par l'indicateur

Les espaces des aérogares destinés aux passagers et au public.

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

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

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, selon une méthodologie proposée par l'ACI, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers au départ et établi en neuf langues.

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

L'échantillon porte *a minima* sur 5 000 passagers par trimestre répartis dans les aérogares des deux plates-formes.

Pour chaque vol le nombre de questionnaires collectés est inférieur à dix questionnaires.

La question posée est la suivante :

«En vous basant sur votre expérience, veuillez évaluer cet aéroport pour chacun des éléments suivants... Satisfaction d'ensemble pour cet aéroport?»

Les réponses possibles sont les suivantes :

«Mauvais (1) Passable (2) Bon (3) Très bon (4) Excellent (5) (Sans opinion)».

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

### 3. Définition de l'indicateur

La valeur de l'indicateur est fournie par l'ACI. Les formules qui permettent de la calculer sont détaillées ci-après :

Pour un périmètre (terminal, UO, plate-forme) et pour une période (trimestre, année CRE3,...) donnés :

$$SGD = \frac{\sum_{(i=1)}^n x_i}{n}$$

où :

$i = 1, \dots, n$  passagers interrogés ayant répondu à la question posée sur la propreté des aérogares (les « sans opinion » sont exclus de ce calcul), pour un périmètre et une période donnés.

$x_i$  est la note de satisfaction des passagers ayant répondu à la question posée sur la propreté des aérogares (valeurs comprises entre 1 et 5).

La formule ci-dessus s'applique à tout regroupement temporel (trimestre, année CRE3...) ou spatial (terminal, UO, plate-forme...), c'est-à-dire que l'indicateur est recalculé à partir des données individuelles. Aucune moyenne de moyennes n'est appliquée.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SGD est mesuré en note moyenne sur 5, arrondie au centième près.

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

### 5. Archivage des données

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

INDICATEUR DE SATISFACTION GLOBALE À L'ARRIVÉE (SGA)  
(INDICATEUR A-10)

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

Les espaces des aéroports destinés aux passagers et au public.

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

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

Les mesures sont réalisées par des enquêtes trimestrielles, sur la base d'un questionnaire destiné aux passagers en trois langues.

À l'arrivée, les passagers sont interrogés en face à face aux points de sortie de chaque terminal : aux points d'attente des transports publics, aux points d'accès aux parcs de stationnement proches, stations de taxis et dépose minute. Sont exclus les passagers en correspondance le même jour au sein de la plate-forme et les passagers utilisant une voiture de location ou un véhicule particulier stationné dans un parc éloigné.

L'échantillon porte sur 5 000 passagers par trimestre répartis dans les aéroports des deux plates-formes ; il est représentatif du trafic passager à l'arrivée en fonction des faisceaux de provenance et des modes de transport utilisés pour quitter la plate-forme.

La satisfaction globale est calculée par la moyenne des taux de satisfaction des 42 thèmes listés en annexe ci-dessous, pondérée par le taux d'utilisation des services correspondants.

Les réponses possibles sont les suivantes :

«Très satisfait – Satisfait – Peu satisfait – Pas du tout satisfait – (Sans opinion)»

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

Le taux de satisfaction est calculé, pour chaque thème, comme la part des passagers satisfaits ou très satisfaits par rapport à l'ensemble des passagers ayant répondu à la question (hors sans opinion).

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

*Liste des 42 thèmes constitutifs de la satisfaction à l'arrivée*

- ▶ Bus de piste
  - Durée de l'acheminement avion/terminal
  - Confort
- ▶ Passerelle
  - Propreté
- ▶ Contrôle police
  - Durée de l'attente
  - Organisation de la file d'attente
  - Amabilité
- ▶ Livraison bagages
  - Signalisation salle livraison bagages
  - Signalisation tapis bagages
  - Information fournie
  - Durée de l'attente
  - Propreté
  - Confort



- ▶ Temps d'attente livraison bagages
  - Fiabilité
  - Clarté
- ▶ Chariots à bagages
  - Signalisation
  - Disponibilité
  - Maniabilité
- ▶ Blocs sanitaires
  - Signalisation
  - Disponibilité
  - Propreté
  - Équipements
- ▶ Comptoirs d'information ADP
  - Signalisation
  - Accueil
  - Conseils
  - Réponse obtenue
- ▶ Ensemble du parcours dans l'aéroport
  - Facilité d'orientation
  - Présence des personnels
  - Propreté
  - Ambiance
- ▶ Parkings
  - Signalisation
  - Sécurité
  - Propreté
  - Ambiance
- ▶ Stations taxis
  - Signalisation
- ▶ Transports en commun
  - Facilité à trouver l'information
  - Signalisation
  - Confort en station
  - Confort en salle d'attente
  - Information en aérogare
  - Service de transports en commun
  - Service de navettes et bus
- ▶ Attendants
  - Facilité pour se retrouver

### 3. Définition de l'indicateur

Pour un périmètre (terminal, UO, plate-forme, global Aéroports de Paris) et pour une période (trimestre, année CRE3...) donnés:

$$SGA = \frac{\sum_{n=1}^N Pond_{ij}(n) * Satisfaction_{ij}(n) * E_{i,j}}{\sum_{n=1}^N Pond_{ij}(n) * E_{i,j}} = \frac{\sum_{n=1}^N NS_{ij}(n)}{\sum_{n=1}^N NU_{ij}(n)} = \frac{NS_{ij}}{NU_{ij}}$$

où :

$Pond_{ij}(n)$  est le taux d'utilisation des services correspondant au thème «n» pour le trimestre «i» et l'aérogare «j».

$Satisfaction_{ij}(n)$  est le taux de satisfaction sur le thème «n» pour le trimestre «i» et l'aérogare «j».

$E_{i,j}(n)$  est le nombre d'individus enquêtés à l'arrivée pour le trimestre «i» et l'aérogare «j».

$NS_{ij}(n)$  est le nombre d'utilisateurs «satisfaits» ou «très satisfaits» du thème «n», extrapolé au trafic arrivée du trimestre «i» et de l'aérogare «j».

$NU_{ij}(n)$  est le nombre d'utilisateurs du thème «n», extrapolé au trafic arrivée du trimestre «i» et de l'aérogare «j».

La formule ci-dessus s'applique à tout regroupement temporel (trimestre, année CRE3...) ou spatial (terminal, UO, plate-forme...), c'est-à-dire que l'indicateur est recalculé à partir des données individuelles. Aucune moyenne de moyennes n'est appliquée.

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

### 4. Unité et fréquence de mesure

L'indicateur SGA est mesuré en note moyenne sur 5, arrondie au centième près.

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

### 5. Archivage des données

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

## ANNEXE 3

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

**1. Redevance d'atterrissage correspondant à l'usage des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol. Les tarifs sont fonction de la masse maximale certifiée au décollage de l'aéronef (MMD)**

*Redevance perçue pour l'atterrissage d'un aéronef  
sur les plates-formes de Paris-Orly et de Paris - Charles-de-Gaulle*

TRANCHES DE MMD EN TONNES	TARIFS EN € HORS TAXES (hors modulation acoustique)
Avions de MMD de moins de 6 tonnes	188,58
Avions de MMD entre 6 et 40 tonnes	188,58
Avions de MMD de 41 tonnes et plus	188,58 + 6,437 (t – 40) où t représente la MMD en tonnes

**Dispositions particulières :**

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

PARIS-ORLY ET PARIS - CHARLES-DE-GAULLE		
Groupe acoustique	Jour et soir (6 heures - 22 heures)	Nuit (22 heures - 6 heures)
Groupe 1	1,300	1,950
Groupe 2	1,200	1,800
Groupe 3	1,150	1,725
Groupe 4	1,000	1,500
Groupe 5a	0,850	1,275
Groupe 5b	0,700	1,050

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

TRANCHES DE MMD EN TONNES	TARIFS EN € HORS TAXES (hors modulation acoustique)
Avions de MMD de moins de 6 tonnes	165,25
Avions de MMD entre 6 et 50 tonnes	165,25 + 3,24 (t – 6) où t représente la MMD en tonnes
Avions de MMD de 51 tonnes et plus	307,81 + 15,57 (t – 50) où t représente la MMD en tonnes

**Dispositions particulières :**

- pour les vols d'hélicoptères, un abattement de 50% est appliqué sur ces tarifs ;
- pour les vols de mise en place entre une plate-forme d'Aéroports de Paris et l'aéroport de Paris-Le Bourget, un abattement de 50% est appliqué sur ces tarifs ;

- pour les vols d'entraînement autorisés par la DGAC, un abattement de 75% est appliqué sur ces tarifs;
- pour les vols d'essai ou les retours forcés, la redevance n'est pas due;
- le tarif est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure de l'atterrissage; les groupes acoustiques sont ceux définis par l'annexe de l'arrêté du 24 janvier 1956 modifié fixant les conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissage et d'usage des dispositifs d'éclairage à percevoir sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

PARIS-LE BOURGET		
Groupe acoustique	Jour et soir (6 heures - 22 heures)	Nuit (22 heures - 6 heures)
Groupe 1	1,300	4,000
Groupe 2	1,200	1,800
Groupe 3	1,150	1,725
Groupe 4	1,000	1,500
Groupe 5a	0,850	1,275
Groupe 5b	0,700	1,050

**2. Redevance de stationnement correspondant à l'usage par les aéronefs des infrastructures et équipements de stationnement. Les tarifs de la redevance sont fonction de la durée du stationnement, des caractéristiques de l'aéronef (masse maximale certifiée au décollage - MMD) et des caractéristiques de l'aire de stationnement**

*Aéroports Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly*

	TYPES D'AIRES DE STATIONNEMENT		
	Aires de trafic		Aires de garage
	Au contact des aérogares	Au large	
Part fixe – en € hors taxes	2,819 € par tonne de MMD pour les seules aires équipées de passerelle	sans objet	sans objet
Part variable – en € hors taxes	Due pour toutes les aires au contact 0,061 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes	0,061 € par tonne de MMD et par tranche de 10 minutes	0,128 € par tonne de MMD et par heure

Dispositions particulières:

- une franchise de 50 minutes est appliquée sur la part variable pour les avions utilisant de jour, à leur arrivée, une aire de trafic au large (entre 7 heures et 23 heures, heure locale);
- la part variable des aires de trafic est déclassée de nuit (entre 23 heures et 7 heures, heure locale) en aire de garage;
- pour la part variable, toute tranche horaire commencée est due (tranche de 10 minutes pour les aires de trafic au contact et au large, tranche d'une heure pour les aires de garage);
- dans le cas d'une touchée mixte (arrivée au contact, départ au large ou inversement), une réduction de 50% sera appliquée pour le calcul de la part fixe de la redevance.

*Aéroport Paris-Le Bourget*

	AIRES DE TRAFIC AU LARGE
Part variable en € hors taxes	0,349 € par tonne de MMD et par heure

### 3. Redevance par passager pour les aéroports Paris - Charles-de-Gaulle et Paris-Orly, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public. L'assiette de cette redevance est le nombre de passagers embarqués

#### *Redevance par passager hors correspondance*

TARIFS PAR PASSAGER À DESTINATION	TARIFS EN € HORS TAXES
De la métropole	9,82
De l'espace Schengen	9,82
De l'UE, de l'EEE hors Schengen et des Dom-Com	10,82
Internationale (hors UE, Espace économique européen, Dom-Com)	23,93

#### *Redevance par passager en correspondance*

TARIFS PAR PASSAGER À DESTINATION	TARIFS EN € HORS TAXES
De la métropole	5,89
De l'espace Schengen	5,89
De l'UE, de l'EEE hors Schengen et des Dom-Com	6,49
Internationale (hors UE, Espace économique européen, Dom-Com)	14,35

### 4. Redevance pour mise à disposition de banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sur les aéroports de Paris-Orly et de Paris - Charles-de-Gaulle

Les tarifs de la redevance pour l'usage des banques d'enregistrement et d'embarquement et traitement des bagages locaux sont composés d'une part fixe dont l'assiette est la banque d'enregistrement ou la borne libre-service utilisée et d'une part variable dont l'assiette est le passager à l'embarquement hors correspondance. La définition des passagers en correspondance est la même que celle applicable pour la redevance par passager (art. 2 de l'arrêté du 26 février 1981 modifié).

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

Pour les aéroports Paris-Orly et Paris - Charles-de-Gaulle :

PART FIXE	TARIFS EN € HORS TAXES
Comptoirs d'enregistrement: – tarif annuel par comptoir d'enregistrement – tarif horaire (par heure d'affectation d'une banque d'enregistrement)	13 752,00 4,97
Bornes d'enregistrement libre-service: – tarif annuel par borne – tarif trimestriel par borne	3 380,00 845,00

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

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

Pour l'aéroport Paris-Orly :

PART VARIABLE	TARIFS EN € HORS TAXES PAR PASSAGER hors correspondance
Trafic national, Union européenne, EEE, Suisse, Dom-Com	0,518
Autre trafic international	1,558

Pour l'aéroport Paris- Charles-de-Gaulle :

PART VARIABLE	TARIFS EN € HORS TAXES PAR PASSAGER hors correspondance
Trafic national, Union européenne, EEE, Suisse, Dom-Com	1,18
Autre trafic international	3,547

#### 5. Redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages en correspondance du terminal 1 de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle

Le tarif de la redevance pour mise à disposition des installations de tri des bagages en correspondance du terminal 1 de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle est fixé à 2,85 € hors taxes par bagage en correspondance.

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

Le tarif de la redevance est fixé à 9,05 € hors taxes par bagage en correspondance au sein de l'aérogare CDG2.

#### 7. Redevance informatique d'enregistrement et d'embarquement (système CREWS) pour les aéroports de Paris-Orly et de Paris - Charles-de-Gaulle

Le système CREWS permet d'effectuer les opérations d'enregistrement et d'embarquement des passagers en autorisant l'accès au système informatique opérationnel des compagnies aériennes.

Cette redevance, dont le redevable est le transporteur aérien, est assise sur le nombre de passagers au départ des terminaux ou des parties de terminaux équipés, avec une différenciation entre les passagers hors correspondance et les passagers en correspondance, selon les modalités suivantes :

0,398 € par passager hors correspondance.

0,120 € par passager en correspondance.

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

La redevance correspond à la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les avions. L'assiette est la touchée arrivée et départ. Les tarifs sont fonction de l'alimentation électrique du poste de stationnement (400 Hz ou 50 Hz), de la provenance ou de la destination de l'avion, et de sa catégorie de besoin énergétique notamment fonction des équipements techniques du porteur (nombre de prises).

CATÉGORIES et équipements des avions	POSTE AVION 400HZ Par touchée arrivée et départ, vol provenant ou à destination d'un aéroport		POSTE AVION 50 HZ Par touchée arrivée et départ, vol provenant ou à destination d'un aéroport	
	De l'Union européenne, EEE et Suisse	Hors de l'Union européenne, EEE et Suisse	De l'Union européenne, EEE et Suisse	Hors de l'Union européenne, EE et Suisse
Catégorie 1 (1 prise)	14,68 €	22,02 €	7,34 €	11,01 €
Catégorie 2 (2 prises)	29,36 €	44,04 €	14,68 €	22,02 €
Catégorie 3 (à partir de 3 prises)	63,48 €	95,22 €	31,74 €	47,61 €

## 9. Redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage des avions sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle

Les tarifs de la redevance pour mise à disposition des installations pour le dégivrage sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle, dont le redevable est le transporteur aérien, comprennent deux parties :

1. Une part fixe dont le montant est dû pour chaque atterrissage entre le 15 octobre 2015 et le 15 mai 2016. Ce tarif est affecté d'un coefficient variant de 1 à 5 selon la classe UD (unité de dégivrage) de laquelle relève l'aéronef objet de la prestation de dégivrage.

2. Une part variable, due pour chaque opération de dégivrage effectuée entre le 1<sup>er</sup> octobre 2015 et le 31 mai 2016.

Les tarifs sont applicables à compter du 15 octobre 2015 pour la part fixe et à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2015 pour la part variable. Jusqu'à ces dates, les tarifs antérieurement applicables de la part variable et de la part fixe restent en vigueur.

	PART FIXE EN € HORS TAXES	PART VARIABLE EN € HORS TAXES
Avions de classe 1	34,88	1 141,00
Avions de classe 2	69,76	2 282,00
Avions de classe 3	104,64	3 423,00
Avions de classe 4	139,52	4 564,00
Avions de classe 5	174,40	5 705,00

**Table de référence des types avions**

CLASSE UD 1		CLASSE UD 2		CLASSE UD 3		CLASSE UD 4		CLASSE UD 5	
Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre
SWM	25,8	731	91,0	T5B	201,5	ILW	320,0	380	845,0
H25	34,8	733	91,0	TU5	201,5	L10	321,0		
EM2	39,4	734	91,0	310	219,0	L12	321,0		
SF3	41,8	735	91,0	312	219,0	787	325,0		
SH3	42,1	737	91,0	A31	219,0	D11	328,8		
SH6	42,1	73A	91,0	114	260,0	L15	329,0		
DFL	46,8	732	91,0	AB2	260,0	D14	338,9		
EM4	51,0	D92	93,0	AB3	260,0	M11	339,3		
DH8	54,4	D93	93,0	AB4	260,0	SSC	358,3		
AT4	54,5	D94	93,0	AB6	260,0	330	361,6		
ATR	54,5	D95	93,0	VCS	260,0	340	361,6		
CRJ	54,5	D98	93,0	D85	267,9	D10	367,7		
CR1	54,5	B14	93,2	DC8	267,9	777	427,8		
AT5	54,5	100	93,5	D70	271,9	747	512,0		
AT4	54,5	F70	93,5	D87	271,9	744	524,9		
S00	55,7	B11	95,8	D8L	271,9	74F	541,2		
DHT	56,2	B15	95,8	D8M	271,9	741	541,2		
AT7	60,0	DAM	116,0	D8A	271,9	742	541,2		
F27	70,0	M80	118,0	IL6	279,6	743	541,2		
FKF	70,0	319	122,4	762	283,3	74B	541,2		
F50	70,0	320	123,0	763	283,3	74C	541,2		

CLASSE UD 1		CLASSE UD 2		CLASSE UD 3		CLASSE UD 4		CLASSE UD 5	
Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre	Type avion	Surface Alaïre
F28	76,4	321	123,0	767	283,3	74D	541,2		
FJF	76,4	T3B	127,3	707	283,4	74L	541,2		
14F	77,3	TU3	127,3						
146	77,3	TRD	138,7						
142	77,3	CRS	146,7						
AR8	77,3	CRV	146,7						
DH7	79,9	72F	153,0						
CVR	85,5	73S	154,0						
D91	86,8	721	157,9						
DC3	90,0	727	157,9						
NDC	90,0	72S	157,9						
		752	185,3						
		757	185,3						

#### 10. Redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite

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

Les tarifs de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite sont fixés comme suit :

0,749 € hors taxes par passager embarquant sur l'aéroport de Paris-Orly.

1,286 € hors taxes par passager embarquant sur l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle.

#### 11. Redevance de titre de circulation aéroportuaire des aéroports Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget

La redevance est due par les entreprises ou organismes employant les personnes visées à l'article L. 6342-2 du code des transports. Elle est payée pour chaque dépôt d'un dossier de demande de titre de circulation aéroportuaire visé à l'article R. 213-3-3 du code de l'aviation civile, auprès des services d'Aéroports de Paris. En cas de refus par l'État de l'habilitation de la personne concernée prévue au I de l'article R. 213-3-1 du code de l'aviation civile, elle fait l'objet d'un remboursement ou d'un avoir.

Le tarif de la redevance de titre de circulation en zone réservée des aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget est fixé à 58,00 € hors taxes.

#### 12. Redevance pour les services d'eau et vidanges des avions (dilacération)

Le tarif de la redevance de dilacération, due par le transporteur ou le prestataire d'assistance en escale, est le suivant :

Pour l'aéroport Paris-Orly :

	TARIFS (EN EUROS HT)
Redevance de dilacération	68,50 € par passage de camion de vidange

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



Pour l'aéroport de Paris - Charles-de-Gaulle :

	TARIFS (EN EUROS HT)
Redevance de dilacération	45,05 € par passage de camion de vidange

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

## ANNEXE 4

### MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR TRAF

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

- $TRAF(2016) = TRAF(2017) = 0$

- Pour  $n > 2017$  :

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

$$TRAF(n) = \text{Max}(-0,5\%; -0,5 * \frac{(QT(n) - QTM(n))}{QTref(n)})$$

- si  $QTM(n) < QT(n) < QTM(n)$ ,

$$TRAF(n) = 0$$

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

$$TRAF(n) = \text{Min}(0,2\%; 0,2 * \frac{(QTM(n) - QT(n))}{QTref(n)})$$

## ANNEXE 5

### MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR QDS

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

#### Indicateurs « Standard de qualité »

INDICATEUR A-1 (DEE)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>1</sub>	93,50 %	93,75 %	94,00 %	94,25 %	94,50 %
Objectif <sub>1</sub>	95,00 %	95,25 %	95,50 %	95,75 %	96,00 %

INDICATEUR A-2 (DTB)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>2</sub>	96,50 %	96,50 %	96,50 %	96,50 %	96,50 %
Objectif <sub>2</sub>	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,00 %	98,00 %

INDICATEUR A-3 (DPS)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>3</sub>	92,50 %	92,75 %	93,00 %	93,25 %	93,50 %
Objectif <sub>3</sub>	94,00 %	94,25 %	94,50 %	94,75 %	95,00 %

INDICATEUR A-4 (DPT)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>4</sub>	93,50 %	93,75 %	94,00 %	94,25 %	94,50 %
Objectif <sub>4</sub>	95,00 %	95,25 %	95,50 %	95,75 %	96,00 %

INDICATEUR A-5 (D4H)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>5</sub>	95,50 %	95,50 %	95,50 %	95,50 %	95,50 %
Objectif <sub>5</sub>	97,00 %	97,00 %	97,00 %	97,00 %	97,00 %

INDICATEUR A-6 (SPR)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>6</sub>	3,85	3,85	3,85	3,85	3,85
Objectif <sub>6</sub>	3,88	3,90	3,91	3,93	4,05

INDICATEUR A-7 (SOR)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>7</sub>	3,68	3,68	3,68	3,68	3,68
Objectif <sub>7</sub>	3,71	3,73	3,75	3,76	3,87

#### Indicateurs « d'excellence »

INDICATEUR A-8 (SFC)	2016	2017	2018	2019	2020
ml <sub>8</sub>	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48
Objectif <sub>8</sub>	3,51	3,52	3,53	3,55	3,57
MI <sub>8</sub>	3,54	3,56	3,60	3,65	3,74
fi <sub>8</sub>	+/- 0,02	+/- 0,02	+/- 0,03	+/- 0,04	+/- 0,05

INDICATEUR A-9 (SGD)	2016	2017	2018	2019	2020
$ml_9$	3,63	3,63	3,63	3,63	3,63
Objectif <sub>9</sub>	3,66	3,67	3,68	3,70	3,73
$MI_9$	3,70	3,72	3,75	3,80	4,00
$fi_9$	+/- 0,02	+/- 0,02	+/- 0,03	+/- 0,04	+/- 0,05

INDICATEUR A-10 (SGA)	2016	2017	2018	2019	2020
$ml_{10}$	88,00%	88,25%	88,50%	88,75%	89,00%
Objectif <sub>10</sub>	91,00%	91,25%	91,50%	91,75%	92,00%
$MI_{10}$	94,00%	94,25%	94,50%	94,75%	95,00%
$fi_{10}$	+/- 1%	+/- 1%	+/- 1%	+/- 1%	+/- 1%

$I_i(n)$  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  $n$  à l'exception des indicateurs  $i = 1$  à 5 pour lesquels  $I_i(2016)$  désigne la valeur de l'indicateur n° « i » correspondant à la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin de l'année 2016.

Le contrat définit des facteurs  $D_i(n)$  qui permettront de réajuster les niveaux d'objectifs en cas de déclenchement des clauses de révisions :

$$\text{Val}ml_i(n) = ml_i(n) + D_i(n)$$

$$\text{Val}MI_i(n) = MI_i(n) + D_i(n)$$

$$\text{ValObjectif}_i(n) = \text{Objectif}_i(n) + D_i(n)$$

Où, pour les indicateurs n°s 1 à 7,  $MI_i(n)$  est défini de la manière suivante :

$$- MI_i(n) = 2 * \text{Objectif}_i(n) - ml_i(n).$$

Par ailleurs, pour les indicateurs n°s 1 à 5 sont définies en 2016 respectivement la médiane entre le niveau d'objectif et le minimum et la médiane entre le niveau d'objectif et le maximum selon les formules suivantes :

$$- \text{Med}ml_i(2016) = (ml_i(2016) + \text{Objectif}_i(2016))/2;$$

$$- \text{Med}MI_i(2016) = (MI_i(2016) + \text{Objectif}_i(2016))/2.$$

Pour  $n = 2016$  et en cas de non-déclenchement des clauses de révision A,  $D_i(n) = 0$

Pour  $n > 2016$  et en cas de non-déclenchement des clauses de révision B,  $D_i(n) = D_i(n - 1)$

A. – Révision la première année pour les nouveaux indicateurs de disponibilités,  $i = 1$  à 5 :

$$\text{Si } I_i(2016) < \text{Med}ml_i(2016), \text{ alors } D_i(2016) = I_i(2016) - \text{Med}ml_i(2016)$$

$$\text{Si } I_i(2016) > \text{Med}MI_i(2016) \text{ alors } D_i(2016) = I_i(2016) - \text{Med}MI_i(2016)$$

$$\text{Si } \text{Med}ml_i(2016) < I_i(2016) < \text{Med}MI_i(n) \text{ alors } D_i(2016) = 0$$

B. – Révision en cas d'écart à l'objectif important deux années consécutives pour les indicateurs  $i = 1$  à 10 :

$$\text{Si } I_i(n - 1) < \text{Val}ml_i(n - 1) \text{ et } \text{Si } I_i(n - 2) < \text{Val}ml_i(n - 2)$$

$$D_i(n) = \text{Max}([I_i(n - 1) - ml_i(n - 1)], [I_i(n - 2) - ml_i(n - 2)])$$

$$\text{Si } I_i(n - 1) > \text{Val}MI_i(n - 1) \text{ et } \text{Si } I_i(n - 2) > \text{Val}MI_i(n - 2)$$

$$D_i(n) = \text{Min}([I_i(n - 1) - MI_i(n - 1)], [I_i(n - 2) - MI_i(n - 2)])$$

$B_i$  et  $L_i$  désignent respectivement le bonus et le malus relatifs à l'indicateur n° « i », tel que défini au III.2.3.4.

Il est alors défini, pour l'indicateur « i » et pour chaque année « n » postérieure à 2015 un bonus-malus  $PBI_i(n)$  tel que :

– indicateurs « standards de qualité » ;  $i = 1$  à  $7$  :

- si  $I_i(n) < ValMI_i(n)$ ,

$$PBI_i(n) = LI_i$$

- si  $ValMI_i(n) \leq I_i(n) \leq ValObjectif_i(n)$ ,

$$PBI_i(n) = LI_i \frac{I_i(n) - ValObjectif_i(n)}{ValMI_i(n) - ValObjectif_i(n)}$$

- si  $I_i(n) > ValObjectif_i(n)$

$$PBI_i(n) = 0$$

– indicateurs « d'excellence » ;  $i = 8$  à  $10$  :

- si  $I_i(n) < ValMI_i(n)$ ,

$$PBI_i(n) = LI_i$$

- si  $ValMI_i(n) \leq I_i(n) \leq ValObjectif_i(n) - f_i(n)$ ,

$$PBI_i(n) = LI_i \frac{I_i(n) - (ValObjectif_i(n) - f_i(n))}{ValMI_i(n) - (ValObjectif_i(n) - f_i(n))}$$

- si  $ValObjectif_i(n) - f_i(n) \leq I_i(n) \leq ValObjectif_i(n) + f_i(n)$ ,

$$PBI_i(n) = 0$$

- si  $ValObjectif_i(n) + f_i(n) \leq I_i(n) \leq ValMI_i(n)$ ,

$$PBI_i(n) = BI_i \frac{I_i(n) - (ValObjectif_i(n) + f_i(n))}{ValMI_i(n) - (ValObjectif_i(n) + f_i(n))}$$

- si  $I_i(n) > ValMI_i(n)$ ,

$$PBI_i(n) = BI_i$$

La valeur de QDS ( $n + 1$ ) est alors définie, pour chaque année  $n$  postérieure à 2015, comme

$$QDS(n + 1) = \sum_{i=1}^{10} PBI_i(n)$$

## ANNEXE 6

### MODALITÉS DE CALCUL DES FACTEURS « INV<sub>1</sub> » ET « INV<sub>2</sub> »

#### FACTEUR « INV<sub>1</sub> »

Le calcul du facteur INV<sub>1</sub>(n) repose sur l'indicateur « Réalisation d'opérations d'investissement » ROI(n) défini ci-après :

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

Les opérations d'investissements et échéances suivantes :

- l'extension de la Jetée Est de Paris-Orly ; l'échéance mesurée est celle de l'ouverture au public de la salle d'embarquement ;
- la réfection de la piste 4 de Paris-Orly ; l'échéance mesurée est celle de sa remise en exploitation ;
- la première phase de réfection de la piste 3 de Paris-Orly ; l'échéance mesurée est celle de sa remise en exploitation après la première phase de travaux ;
- le trieur bagages du Hall L (TDS3) : l'échéance mesurée est celle de sa mise en service ;
- la jonction Orly Nouvel Envol ; l'échéance mesurée est celle du clos couvert permettant de démarrer les lots techniques et de second œuvre ;
- la jonction des terminaux B et D de Paris - Charles-de-Gaulle ; l'échéance mesurée est celle du clos couvert permettant de démarrer les lots techniques et de second œuvre ;
- la jonction des satellites du terminal 1 de Paris - Charles-de-Gaulle, l'échéance mesurée est celle du clos couvert du bâtiment nodal avancé de façon à lancer les lots techniques et de second œuvre.

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

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

##### 3. Définition de l'indicateur ROI

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

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

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

##### 4. Objectifs de l'indicateur ROI

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

	OBJECTIF
Extension de la Jetée Est	2 <sup>e</sup> trimestre 2016
Réfection de la piste 4 de Paris-Orly	4 <sup>e</sup> trimestre 2016
Première phase de réfection de la piste 3 de Paris-Orly	3 <sup>e</sup> trimestre 2018
Trieur bagages Hall L (TDS3)	2 <sup>e</sup> trimestre 2018
Jonction Orly Nouvel Envol	1 <sup>er</sup> trimestre 2018

	OBJECTIF
Jonction des terminaux B et D	2 <sup>e</sup> trimestre 2019
Jonction des satellites du terminal 1 de Paris - Charles-de-Gaulle	2 <sup>e</sup> trimestre 2019

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

INDICATEUR ROI	2016	2017	2018	2019	2020
$ml_{ROI}$	0	4	8	17	26
Objectif <sub>ROI</sub>	1	7	11	22	28

### 5. Calcul de l'indicateur $INV_1$

Pour « n » postérieur ou égal à 2016,  $I_{ROI}(n)$  désigne la valeur de l'indicateur ROI correspondant à la période allant du 1<sup>er</sup> juillet de l'année « n-1 » au 30 juin de l'année « n ».

Il est alors défini, pour l'année 2017, le facteur  $INV_1(2017)$  tel que :

- si  $1 \leq I_{ROI}(2016)$

$$INV_1(2017) = 0$$

- sinon  $INV_1(2017) = -0,03\%$

Et pour chaque année n postérieure à 2017, le facteur  $INV_1(n)$  tel que :

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

$$INV_1(n) = -0,1\%$$

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

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

- si  $\text{Objectif}_1(n-1) \leq I_1(n-1)$

$$INV_1(n) = 0$$

### FACTEUR « $INV_2$ »

Le calcul du facteur  $INV_2(2020)$  repose sur le principe d'une compensation, *via* les tarifs applicables à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020, de 70% des coûts épargnés, sur la durée du contrat, du fait de moindres dépenses d'investissements entre 2016 et 2018, par rapport à 85% de celles prévues initialement, au titre des enveloppes d'investissements courants, de compétitivité de la plate-forme de correspondance et des process aéroportuaires et de celles dédiées à la qualité de service et au développement durable.

Dans le cas où  $DC_{2018} - 0,85 \times DP_{2018} < 0$ , le facteur d'ajustement  $INV_2(2020)$  est calculé de la manière suivante :

$$INV_2(2020) = 70\% \times (\text{écart estimé de coûts d'amortissement sur la période du contrat} + \text{écart estimé de rémunération des capitaux investis sur la période du contrat}) / (1 + \text{taux prévisionnel de progression du trafic de 2018 à 2020})$$

où :

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

- l'écart de rémunération des capitaux investis est en outre estimé sur la base du profil d'évolution de la rentabilité des capitaux employés sur la période du contrat;
- la prise en compte du taux prévisionnel de progression du trafic de 2018 à 2020 est retenue en cohérence avec les équations tarifaires du III.2.3.1, par lesquelles les formules permettant d'aboutir aux tarifs 2020 prennent à appui sur les assiettes de la dernière année civile alors connue, à savoir 2018.

Il en ressort, dans le cas où  $DC_{2018} - 0,85 \times DP_{2018} < 0$ :

$$INV_2(2020) = 0,286 \times (DC_{2018} - 0,85 \times DP_{2018})$$

Pour le calcul du facteur  $INV_2(2020)$ ,  $DC_{2018}$  et  $DP_{2018}$  sont respectivement les dépenses constatées et initialement prévues de 2016 à 2018, en euros courants, relatives aux enveloppes d'investissements courants, de compétitivité de la plateforme de correspondance et autres process, de qualité de service et de développement durable.

$DP_{2018}$  est déduit de la séquence suivante exprimée en euros 2015:

Montants en M€ 2015	2016	2017	2018	Total 2016-2018
<b>Investissements courants</b>				
<b>Investissement courants Paris-Charles de Gaulle</b>	<b>97</b>	<b>102</b>	<b>81</b>	<b>280</b>
Réhabilitation de la piste 2	26	0	0	26
Autres opérations Paris-Charles de Gaulle	71	102	81	254
<b>Investissement courants Paris-Orly</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>63</b>	<b>186</b>
Rénovation des aires et voies de circulation	1	16	5	22
Reprise de l'étanchéité et renforcement du Pont 2	0	15	12	27
Autres opérations Paris-Orly	62	29	46	137
<b>Investissements courants Le Bourget</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
<b>Investissements courants Immobilier aéronautique</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>10</b>
<b>Réseaux et systèmes informatiques</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>38</b>
<b>Total Investissements courants</b>	<b>178</b>	<b>179</b>	<b>162</b>	<b>518</b>
<b>Compétitivité de la plate-forme de correspondance et autres process</b>				
<b>Aérogares</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>55</b>
Paris-Charles de Gaulle	23	16	5	43
Paris-Orly	5	4	3	12
<b>Aires et voies de circulation aéronautiques</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>33</b>
Sécurisation du doublet nord (Paris-Charles de Gaulle)	0	16	8	24
Aires gros porteurs (Paris-Charles de Gaulle)	0	0	9	9
Aires avions Paris-Orly	0	0	0	0
<b>Robustesse opérationnelle</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>39</b>
Paris-Charles de Gaulle	6	6	6	19
Paris-Orly	8	6	6	20
<b>Trieurs bagages</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>34</b>	<b>49</b>
TBS4 (Paris-Charles de Gaulle)	0	10	31	41
Autres projets (Paris-Charles de Gaulle)	3	2	4	8
<b>Valorisation des Flux</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>16</b>
Paris-Orly	8	2	4	14
Paris-Charles de Gaulle	2	0	0	2
<b>Projets informatiques</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>64</b>
<b>Total Compétitivité de la plate-forme de correspondance et autres process</b>	<b>76</b>	<b>83</b>	<b>98</b>	<b>257</b>
<b>Qualité de service et développement durable</b>				
<b>Développement durable</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>28</b>
<b>Qualité de service</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>93</b>
<b>Total Qualité de service et développement durable</b>	<b>41</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>121</b>
<b>TOTAL POUR FACTEUR INV2</b>	<b>295</b>	<b>300</b>	<b>301</b>	<b>896</b>



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

$$IC_n = 0,5 \frac{BT01_n}{BT01_{2015}} + 0,1 \frac{TP01_n}{TP01_{2015}} + 0,3 \frac{BT50_n}{BT50_{2015}} + 0,1 \frac{SYNTEC_n}{SYNTEC_{2015}}$$

où :

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

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

## ANNEXE 7

### MODALITÉS DE CALCUL DU FACTEUR OPEX

Les coûts opérationnels prévus en 2015 (CP2015) et pris en compte tel que précisé au paragraphe III.2.3.6. sont :

$CP_{2015}$  : 885 M€.

Pour l'application du présent contrat, les coûts opérationnels de référence 2018 (CP2018) sont calculés à partir de CP2015 selon un taux de croissance composite conçu à partir d'élasticités au trafic et à l'inflation convenues entre les parties :

$$CP_{2018} = CP_{2015} (1 + (0,47 \times VOL_{2018} + 1,60 \times PRIX_{2018}))^{13}$$

Où :

- $VOL_{2018}$  est le taux de croissance annuel moyen du trafic des passagers sur la période de trois ans 2015-2018 ;
- $PRIX_{2018}$  est le taux annuel moyen d'inflation sur la période de trois ans 2015-2018 calculé à partir de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPC 4018E).

Pour  $n = 2020$ , le facteur OPEX(2020) est égal à :

- si  $0,5 \times (CC_{2018} - 1,05 \times CP_{2018}) > GTR(2020, T_{ref}(2020)) \times 1\%$   
 $OPEX(2020) = GTR(2020, T_{ref}(2020)) \times (-1\%)$  ;
- si  $0 < 0,5 \times (CC_{2018} - 1,05 \times CP_{2018}) \leq GTR(2020, T_{ref}(2020)) \times 1\%$   
 $OPEX(2020) = -0,5 \times (CC_{2018} - 1,05 \times CP_{2018})$
- si  $CC_{2018} - 1,05 \times CP_{2018} \leq 0$   
 $OPEX(2020) = 0$

Où :

$CC_{2018}$  et  $CP_{2018}$  sont respectivement les coûts opérationnels (en euros courants) constatés et de référence en 2018.

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 2016-2018 :

- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de nouvelles dispositions du cahier des charges de la société ou sur décision de l'État, les coûts opérationnels annuels seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 5 M€ hors taxes (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC4018 E – du mois d'août) ;
- dans le cas où Aéroports de Paris 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, représentant des coûts opérationnels annuels de plus de 5 M€ (valeur 2015, indexation sur l'indice des prix à la consommation hors tabac – IPC4018 E – du mois d'août).

## ANNEXE 8

### MÉTHODES D'ALLOCACTIONS DES ACTIFS, DES RECETTES ET DES CHARGES ENTRE LE PÉRIMÈTRE RÉGULÉ ET LES AUTRES ACTIVITÉS

#### Périmètre de la régulation

Périmètre	Sous-périmètre	Activités
Périmètre régulé	Caisse aéronautique	Activités aéronautiques hors prestations de sûreté et SSLIA <sup>1</sup>
	Accès	Gestion de la voirie, des navettes, des gares routières, des mises en fourrière
	Parcs	Parcs de stationnement hors parkings des bureaux de l'immobilier de diversification
	Immobilier aéroportuaire	Gestion du parc immobilier hors aéroports dans les zones aéroportuaires
	Prestations industrielles	Énergies (électricité, thermique, frigorifique), eau, déchets, usage des réseaux
	Locatif aéroportuaire	Mobilier ou immobilier loué en aéroport (comptoirs, bureaux et magasins, etc.)
Périmètre non régulé	Prestations diverses	Centres d'affaires, accueils et réceptions officiels, salons VIP, services DSNA <sup>2</sup>
	Commerces	Boutiques, restauration, location d'automobiles, services bancaires, publicité
	Immobilier de diversification	Bâtiments de bureaux, de commerces, d'hôtellerie, d'entrepôts et de logistique
	Taxe aéroport	Prestations liées à la sûreté et la sécurité aéroportuaires
	TNSA <sup>3</sup>	Prestations liées à la taxe sur les nuisances sonores aériennes
	International et dév. aéroportuaire	Développement aéroportuaire et prises de participations à l'international
	Autres activités	Activités réalisées par des filiales ou des participations d'Aéroports de Paris, hors activités immobilières ou commerciales France, et hors activités du segment IDA

<sup>1</sup> Service de Sauvetages et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs

<sup>2</sup> Direction des services de la navigation aérienne (DGAC)

<sup>3</sup> Taxe sur les nuisances sonores aériennes

#### Principes généraux de répartition de la valeur nette comptable (VNC) des actifs ADP SA entre les périmètres régulés et non régulés

Le mode d'allocation de la VNC aux différents périmètres d'activité (Régulé/Non régulé) d'ADP SA dépend de la nature des immobilisations; on distingue:

1	Investissements nécessaires à l'activité aéronautique	Projets exclusivement régulés 1a	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les investissements intégralement dédiés à l'activité aéronautique sont alloués exclusivement au périmètre régulé.</li> <li>* <u>Activités soumises à redevances</u> : pistes, trieurs bagages, passerelles avions...</li> <li>* <u>Activités régulées non soumises à redevances</u> : gare de fret, hangar de maintenance avions, chaufferie biomasse...</li> </ul>
		Projets Mixtes 1b	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les investissements ayant des fonctionnalités communes aux 2 périmètres (régulé et non régulé) font l'objet d'une répartition par périmètre selon une méthodologie propre à chaque infrastructure,</li> <li>□ <u>Exemple</u> : structures des aéroports, infrastructures communes dédiées à la fois à l'immobilier aéroportuaire et à l'immobilier de diversification...</li> </ul>
2	Investissements non nécessaires à l'activité aéronautiques	Projets exclusivement Non régulés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les investissements intégralement dédiés à l'activité non aéronautique sont alloués exclusivement au périmètre non régulé.</li> <li>□ <u>Exemple</u> : bloc luxe commerces du terminal 2E, immeubles de bureaux, hôtels, équipements d'inspection de bagages en soute...</li> </ul>

## Principe 1a : investissements aéronautiques exclusivement rattachés au périmètre régulé

Principe 1a	Projets régulés	Les investissements intégralement dédiés à l'activité aéronautique sont alloués exclusivement au périmètre régulé
<p><b>Caisse Aéronautique</b> <i>dont</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastructures d'accueil des passagers (salles d'enregistrement, d'embarquement, de livraison bagages...)</li> <li>• Infrastructures liées aux stationnements avions (passerelles avions, aires avions, bouches hydrantes...)</li> <li>• Infrastructures liées aux atterrissage des avions (pistes, balisage...)</li> <li>• Trieurs bagages</li> <li>• Equipements dégivrages</li> <li>• Banques d'enregistrement</li> </ul> <p><b>Prestations industrielles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La centrale thermo-frigo-électrique de CDG, géothermie ORY, déviations de réseaux d'eaux, groupe électrogène, centrale d'alimentation 225KV, ferme solaire de CDG, réseaux de distribution électrique...</li> </ul> <p><b>Immobilier aéronautique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gares de fret, hangars avions, extension bâtiments FedEx...</li> </ul> <p><b>Parcs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcs de stationnement de courte et longue durée</li> </ul> <p><b>Locatif en aérogare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Salons, bureaux et autres locaux privatifs en aérogares</li> </ul> <p><b>Prestations diverses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Installation de Dépose Bagages Automatiques (DBA), pavillon d'honneur...</li> </ul> <p><b>Autres</b></p>		

## Principe 1b : investissements aéronautiques ayant des fonctionnalités communes aux périmètres régulés et non régulés

Principe 1b	Projets mixtes	Les investissements ayant des fonctionnalités communes aux 2 périmètres (régulé et non régulé) font l'objet d'une répartition par périmètre selon une méthodologie propre à chaque infrastructure
Description		Mode d'allocation
<p><b>Infrastructures aérogares</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CDG2 A/B/C/D</li> <li>• CDG2 E/F (hors S3 et S4)</li> <li>• CDG2 G</li> <li>• Hall M du terminal 2E (satellite S4)</li> <li>• Hall L du terminal 2E (satellite S3)</li> <li>• CDG1</li> <li>• CDG3</li> <li>• Orly Sud</li> <li>• Orly Ouest</li> </ul>		Au prorata des surfaces pondérées des aérogares
<p><b>Immobilier mixte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de réseaux sur une zone dédiée à l'immobilier, signalisation des parcs immobiliers, travaux d'aménagements paysagers sur zones immobilières...</li> </ul>		Au prorata du chiffre d'affaires de l'immobilier aéroportuaire et de l'immobilier de diversification
<p><b>Infrastructures spécifiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gare RER 1</li> <li>• Gare RER 2</li> <li>• CDGVal</li> </ul>		Selon une étude de flux passager et au prorata des surfaces <sup>1</sup> Au prorata des surfaces <sup>1</sup> Moyenne des répartitions des gares RER pondérée par leur trafic <sup>1</sup>
<p><b>Voiries communes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès routiers CDG et ORY</li> </ul>		Au prorata de la valeur brute des zones desservies <sup>1</sup>
<b>Autres</b>		-

<sup>1</sup> Conformément à la recommandation de la Coccoaéro dans son avis du 24 octobre 2014.

## Principe 1b : focus sur les projets mixtes aéronautiques – infrastructures aérogare (1/3)

### Méthodologie d'affectation de la VNC des Aérobares

VNC

Principes

- Les coûts de construction d'une aérogare sont affectés au **prorata des surfaces occupées** par chacun des périmètres de régulation.
  - Pour évaluer cette répartition surfacique, on distingue **4 fonctionnalités principales dans chaque aérogare**, dont 3 relèvent du périmètre régulé :
    - Passager et banques enregistrement
    - Comptoirs compagnies aériennes
    - Locatif en aérogare
    - Commerces D. **Périmètre non Régulé**
  - On définit de façon normative (i.e. selon une méthodologie commune à toutes les aérogares, voir détail ci-après) le **coût relatif de chaque fonction par rapport aux autres, conduisant à établir un coefficient de pondération de surfaces**.
    - Il en résulte que les surfaces dédiées à la fonction « **Commerces** » ont un coût de construction **70% plus élevé** que les surfaces des fonctions « **régulées** » (fonctions passager, comptoirs et locatif en aérogare) en raison de leur **intensité capitalistique**
      - Le **second œuvre** est près de 2 fois plus cher sur les surfaces commerciales que sur les surfaces « **régulées** ». Or en coût au m<sup>2</sup> par an (i.e. le coût d'investissement rapporté à la durée d'amortissement de 20 ans), le second œuvre représente environ 25% du coût total de l'investissement.
      - Le **lot technique électricité** est près de 3 fois plus cher sur les surfaces commerciales que sur les surfaces « **régulées** » : celui-ci est réparti selon la puissance installée par type de fonctionnalités, et il y a près de 3 fois plus de MW installés au m<sup>2</sup> pour les commerces que pour les fonctions « **régulées** ». En coût au m<sup>2</sup> par an (i.e. le coût d'investissement rapporté à la durée d'amortissement de 20 ans), l'électricité représente environ 19% du coût total de l'investissement.
  - Pour chacune des aérogares, ce coefficient est ensuite appliqué aux surfaces (spécifiques à chaque aérogare) de chacune des 4 fonctions:
- Ainsi, la clef utilisée pour répartir la VNC d'une aérogare entre les périmètres est le produit :
    - du nombre de m<sup>2</sup> de l'aérogare affectés à chacune des 4 fonctions
    - Du coefficient de pondération de chaque fonction

## Principe 1b : focus sur les projets mixtes aéronautiques – infrastructures aérogare (2/3)

### Méthodologie d'affectation de la VNC des Aérobares

VNC

1

Recensement des surfaces par type de fonctionnalités

- A chacune des fonctionnalités présentées ci – avant (passager/comptoirs/locatif/commerces) est associée une surface SHON (Surface Hors Œuvre Nettes):
 

<b>Passager</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Surfaces communes (Halls publics, sanitaires publics) : conformément à la recommandation de la Cooaéro dans son avis du 24 octobre 2014, 20% de ces des surfaces sont affectées à la fonctionnalité Commerces</li> <li>Salles embarquement, enregistrement, filtres police/douanes/sureté, salles de livraison bagages, espaces fumeurs</li> <li>Banques d'enregistrement englobe une zone de deux mètres devant la banque ainsi que les tapis de la banque et le tapis collecteur. Si le tapis collecteur est situé derrière une cloison, sa surface n'est pas comprise dans la surface de la banque d'enregistrement</li> </ul>
<b>Comptoirs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cette surface englobe une zone d'un mètre devant le comptoir ainsi que la surface située entre le mur et le comptoir.</li> </ul>
<b>Locatif</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bureaux, locaux d'exploitation/industriels/de stockage...</li> </ul>
<b>Commerces</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Boutiques hors/sous douane, bars et restaurants et terrasses associées, locaux et réserves attenants...</li> </ul>
- Depuis 2010, Aéroports de Paris s'est doté d'un système d'information géographique (SIG), qui permet de suivre sur une base pluriannuelle un référencement exhaustif et précis des surfaces sources des clés de répartition. Les clés sont mises à jour chaque année.

## Principe 1b : focus sur les projets mixtes aéronautiques – infrastructures aérogare (3/3)

### Méthodologie d'affectation de la VNC des Aérobares

VNC	2 Approche normative – Coefficients de pondération des surfaces
Principes	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'approche repose sur l'analyse de la répartition de la valeur brute d'une aérogare (coût d'investissement avant charge d'amortissement) sur chacune des quatre fonctions (passager, comptoirs, locatif, commerces)               <ul style="list-style-type: none"> <li>La valeur brute est décomposée par nature de travaux (gros œuvre, second œuvre, électromécanique...)</li> <li>A chaque nature de travaux est associée une durée de vie (comprise entre 10 et 50 ans), qui permet d'évaluer un coût au m<sup>2</sup>/an</li> <li>On associe à chaque nature d'investissement une des quatre fonctionnalités, selon des modes d'allocation suivants :                   <ul style="list-style-type: none"> <li>Aménagements terrain et Gros Œuvre : au prorata des SHOB (surfaces hors œuvre brute)</li> <li>Second Œuvre : lots propres à chaque fonction</li> <li>Électromécanique : au prorata des surfaces SHOB (surfaces hors œuvre brute)</li> <li>Signalisation : lot affectable à 100% à la fonction passager</li> <li>Lots techniques : électricité : au prorata des MW électriques installés ; climatisation, chauffage, ventilation : au prorata des volumes occupés</li> </ul> </li> <li>On en déduit un coût au m<sup>2</sup>/an pour chacune des 4 fonctions (passager, comptoirs, locatif, commerces), puis un coefficient de pondération de coût au m<sup>2</sup> d'une fonction par rapport à une autre.</li> </ul> </li> <li>Ces coefficients de pondération ainsi définis sont indépendants de la taille et du coût global de l'aérogare considérée, et s'appliquent à tous les bâtiments d'aérobares.</li> </ul>

## Principe 2 : investissements non aéronautiques, affectés exclusivement au périmètre non régulé

Principe 2	Non régulé	Les investissements intégralement dédiés à l'activité non aéronautique sont alloués exclusivement au périmètre non régulé.
------------	------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### Activités commerciales

- Bloc luxe commerces du 2E, projet de refonte des commerces sur le T2F, projet de corps central du T2F et réorganisation des commerces, construction de la brasserie du module K, création de coque multi store au T2D, travaux de second œuvre sur la rotonde du Hall 2 d'Orly Sud, travaux de second œuvre sur la boutique Relay Hall 2 d'Orly Ouest...

#### Immobilier de diversification

- Immeubles de bureaux, immeubles commerciaux, hôtels...

#### Équipements de Sécurité et sécurité

- Équipements de détection, équipements d'inspection de bagage en soute, mise en conformité...

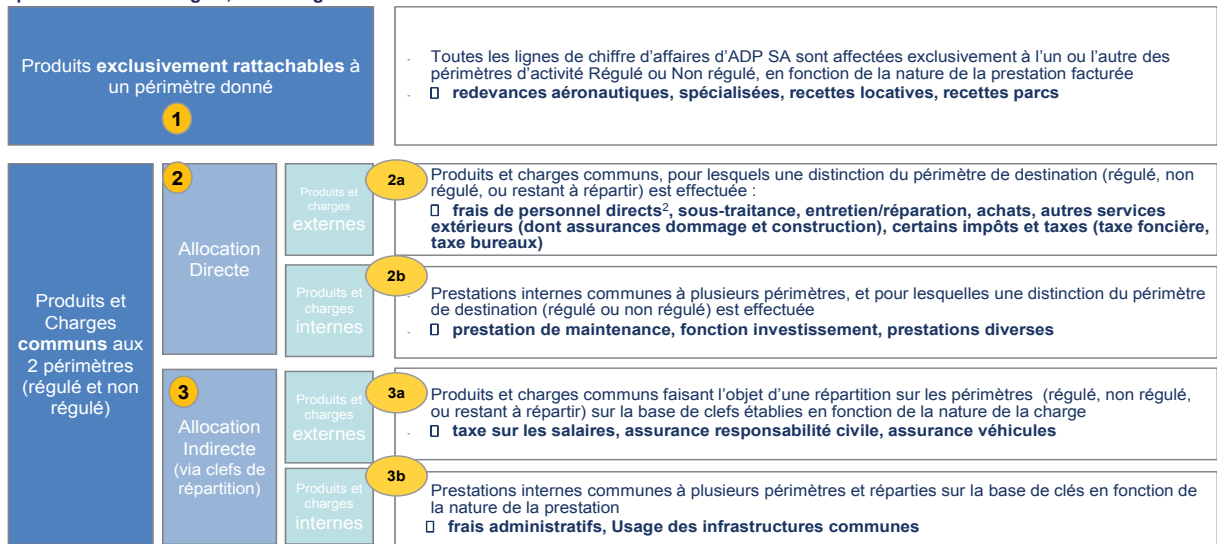
## Principes généraux de répartition des comptes de BFR d'ADP SA entre les différents périmètres

Le mode d'allocation aux différents périmètres d'activité (Régulé/Non régulé) d'ADP SA dépend de la nature des comptes de BFR ; on distingue :

Comptes de BFR communs aux 2 périmètres (régulé et non régulé)	1	Allocation Directe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comptes de BFR communs, pour lesquels une distinction du périmètre de destination (régulé, non régulé, ou restant à répartir) est effectuée :               <ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Créances clients et comptes rattachés, produits constatés d'avance, avances et acomptes versés sur commande, Fournisseurs et comptes rattachés, certaines « Autres créances », « autres dettes », « dettes sur immobilisations »</li> </ul> </li> </ul>
	2	Allocation Indirecte (via clefs de répartition)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comptes de BFR communs faisant l'objet d'une répartition sur les périmètres (régulé, non régulé, ou restant à répartir) sur la base de clefs               <ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Charges constatées d'avance, dettes fiscales et sociales certaines « Autres créances », « autres dettes », « dettes sur immobilisations »</li> </ul> </li> </ul>

## Principes généraux de répartition des produits et des charges<sup>1</sup> ADP SA entre les différents périmètres

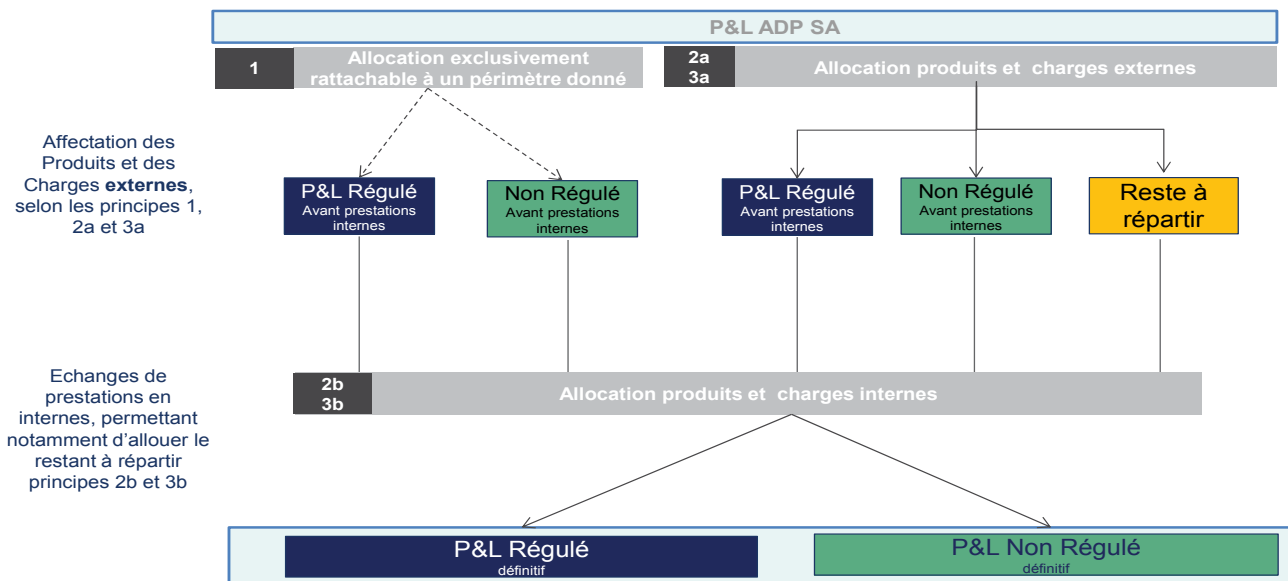
Le mode d'allocation aux différents périmètres d'activité (Régulé/Non régulé) d'ADP SA dépend de la nature des produits et des charges ; on distingue :



<sup>1</sup> hors charges d'amortissement, abordées dans les principes généraux de répartition de la VNC

<sup>2</sup> hors indemnités de fin de carrière, intéressement...

## Schéma récapitulatif de la mécanique de régulation sur le P&L



## Principe 1 : P&L - Produits exclusivement rattachables à un périmètre donné

<b>Principe 1</b> Produits exclusivement rattachables à un périmètre donné	<b>Toutes les lignes de chiffre d'affaires d'ADP SA sont affectées exclusivement à l'un ou l'autre des périmètres d'activité Régulé ou Non régulé</b>
	- Redevances aéronautiques
	- Redevances spécialisées
	- Recettes locatives régulées (Locatif en aérogare et immobilier aéroportuaire)
	- Prestations industrielles
	- Recettes commerciales
	- Parcs et accès
	- Autres recettes (versement Budget Annexe Aviation Civile)
- Revenus liés à la sécurité et à la sûreté (Taxe d'aéroport)	

## Principe 2a : P&L - Produits et charges communes externes, affectés directement

<b>Principe 2a</b>	Charges externes	<b>Produits et charges communes, pour lesquelles une distinction du périmètre de destination (régulé, non régulé, ou restant à répartir) est effectuée</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frais de personnels directs <sup>1</sup> : agents accueil, agents parcs, responsables d'exploitation, Service Médical d'Urgence (SMU)</li> <li>- Sous-traitance : nettoyage, PHMR, transport, recyclage chariot, gardiennage, traitement des déchets...</li> <li>- Entretien/réparation</li> <li>- Achats : électricité, gaz, produits hivernaux</li> <li>- Autres services extérieurs : télécoms, honoraires, intérim, assurances dommage, assurances construction</li> <li>- Taxe foncière, taxe sur les bureaux, taxe DGAC, taxe d'assainissement</li> </ul>		

<sup>1</sup> hors indemnités de fin de carrière, intéressement...

## Principe 2b : P&L - Charges communes internes, affectées directement

<b>Principe 2b</b>	Charges internes	<b>Prestations internes communes à plusieurs périmètres, et pour lesquelles une distinction du périmètre de destination (régulé ou non régulé) est effectuée</b>
Description	Mode d'Allocation	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Maintenance (hors activités transverses en aérogare)</b> : dépannage, réparation, réglage, révision, contrôle et vérification des équipements matériels et immatériels (logiciels)</li> <li>- <b>Fonction investissement</b>: prestation de maîtrise d'œuvre (ingénierie et architecture), d'étude et surveillance des travaux (Maîtrise d'Ouvrage déléguée),</li> <li>- <b>Prestations diverses</b> consommations d'énergies (électricité, thermique...), gestion des déchets, charges locatives immobilières (mise en location d'immeubles de bureaux ou de bureau en aérogare)</li> </ul>	Valorisation résulte du produit entre (i) le nombre d'unités d'œuvres comptabilisées au réel sur chaque prestation d'activité (heures ou jour de main d'œuvre, kW/h, m <sup>3</sup> , pièce selon prestation) et (ii) le prix de transfert calculé sur le réel de l'année N-1: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prix x heure + coûts directs<sup>1</sup></li> <li>- Prix x heure + coûts directs<sup>1</sup></li> <li>- Prix x jour/heure/m<sup>3</sup>/pièce/m<sup>3</sup>/kWh selon type de prestation</li> </ul>	

<sup>1</sup> certains montants directement liés à l'une des prestations ci-dessus (achats de marchandises, sous-traitance) sont affectés directement à celle-ci.



### Principe 3a : P&L - Charges communes externes, affectées indirectement (via des clefs de répartition)

Principe 3a	Charges externes	Charges communes faisant l'objet d'une répartition sur les périmètres (régulés, non régulés ou à répartir) sur la base de clefs établies en fonction de la nature de la charge
Description		Mode d'Allocation
<b>Impôts et taxes</b>		
- Contribution économique territoriale (CET)		- Au prorata de la valeur brute des immobilisations en N-2 (conformément à la base d'imposition de la Contribution Foncière des Entreprises)
- C3S		- Au prorata du chiffre d'affaires des différents périmètres
- Taxe sur les véhicules de société		- Au prorata de la flotte automobile des différents périmètres
- Taxe sur les salaires		- Au prorata des frais de personnel directs
<b>Assurances</b>		
- Responsabilité civile, véhicules		- répartition de l'assurance responsabilité civile au prorata du chiffre d'affaires
		- répartition de l'assurance véhicules au prorata du nombre de véhicules
<b>Frais de personnel indirects et participation</b>		
- intéressement, subvention au comité d'entreprise, indemnités de fin de carrière, mutuelle...		- Au prorata des frais de personnel directs

à la fin de l'étape 3a, une partie de ces charges est allouée au périmètre « restant à répartir », et alloués définitivement aux périmètres régulés ou non régulé via les prestations internes, en étapes 2b et 3b

### Principe 3b : P&L - Charges communes internes, affectées indirectement (via des clefs de répartition)

Principe 3b	Charges internes	Prestations internes communes à plusieurs périmètres et réparties à en fonction de la nature de la prestation
-------------	------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- |                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - <b>Frais administratifs:</b> équipes support des unités opérationnelles, des plateformes (pôle qualité, pôle exploitation...) et des directions centrales (DG, DRH, DSI...)                                                                                          | - Au prorata des charges (hors exceptionnel et financier)                                                                                         |
| - <b>Usage des infrastructures communes:</b> regroupe les charges des bâtiments d'aérogares (achats, sous-traitance...), des accès immédiats (linéaires, gares routières, navettes bus, base arrière taxis, gare RER) et des systèmes de traitement des eaux pluviales | - Au prorata des surfaces (pour les charges des bâtiments), des surfaces imperméabilisées (pour les systèmes de traitement des eaux pluviales)... |
| - <b>Maintenance transverse en aérogare</b>                                                                                                                                                                                                                            | - Au prorata des surfaces                                                                                                                         |