

## **Fixation des tarifs des redevances soumises à homologation pour 2019 sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu**

### **Annexe**

#### **I) Méthode de calcul de la grille tarifaire**

##### **Origine des données**

Le présent document a été établi à partir de documents publics – dossier public de consultation (DPC) pour le projet de CRE, comptes sociaux 2015, 2016 et 2017, rapports d'activité d'ACA –, des documents transmis à la commission consultative économique en 2016 et 2018 et des éléments transmis par ACA à l'Autorité à l'occasion de ses demandes d'homologation.

D'une manière générale, l'Autorité utilise les données fournies par ACA, sans avoir néanmoins pu vérifier la pertinence des principes d'allocation retenus ni leur cohérence avec les données financières.

##### **Produit des redevances soumises à homologation**

Pour l'établissement de la grille tarifaire, l'Autorité utilise le produit, pour 2018, des redevances soumises à homologation, à l'exclusion de la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR), dont les tarifs ont été homologués par la décision de l'Autorité 1808-D2 du 21 janvier 2019.

Ce produit est évalué par l'Autorité à 92,3 M€ pour l'exercice 2018.

Le produit de ces redevances, tel qu'il aurait dû être fixé pour assurer, en 2018, une rémunération des capitaux employés (ROCE) égale au coût moyen pondéré des capitaux (CMPC) du périmètre régulé tel qu'il était défini au début de la période tarifaire 2018-2019, soit 6 %, s'établit à 54,4 M€.

Ce produit représente 58,9 % de l'estimation du produit réalisé en 2018.

##### **Structure tarifaire**


La structure tarifaire est celle proposée par ACA pour 2019 à l'exclusion des forfaits applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage et ceux applicables aux hélicoptères pour lesquels les valeurs de 2018 sont conservées.

Cette structure présente donc les évolutions suivantes par rapport à celle 2018 :

Pour l'aérodrome de Nice-Côte d'Azur

##### Redevances principales :

- redevance d'atterrissage fonction de la masse de l'avion, maintenue inchangée ;
- redevance de stationnement, maintenue inchangée ;
- redevance par passager, maintenue inchangée d'avril à octobre et dont la réduction est portée de 2,4 % à 7,9 % de novembre à mars dans le cadre de la modulation été / hiver ;
- redevance des installations fixes de distribution de carburant aviation, maintenue inchangée ;

- 
- forfait pour l'aviation générale et d'affaire fonction de la masse de l'avion, maintenu inchangées ;
  - redevance par passagers pour le terminal aviation d'affaires, augmentée de 6,7 % ;
  - forfait pour les hélicoptères fonction de la masse de celui-ci, maintenu inchangé ;
  - redevance par passagers en hélicoptère, augmenté de 6,3 %.

Les redevances accessoires sont maintenues inchangées, en particulier les redevances BLS et DBA.

Pour l'aérodrome de Cannes-Mandelieu :

- redevances d'atterrissage, de stationnement et par passagers, augmentées de 3,0 % ;
- forfaits et abonnements applicables à l'aviation légère, générale et d'affaires, augmentés de 3,0 % ;
- des services d'assistance, augmentant de 0 à 4,0 % selon les cas, conformément à la proposition d'ACA.

L'impact consolidé des modifications de la structure tarifaire proposées par ACA, à trafic constant, est une baisse de 0,65 %.

L'impact de la modification apportée aux forfaits applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage et ceux applicables aux hélicoptères, par rapport à la proposition d'ACA conduit à une baisse supplémentaire de 0,2 %

### **Ajustements à apporter à la grille tarifaire**

Compte tenu des éléments qui précèdent, pour rendre la grille tarifaire neutre, à trafic constant, pour les produits 2018, il convient que ses lignes soient multipliées par les coefficients 1,0065 et 1,0020.

Pour que cette grille conduise à un produit égal à celui qui assure un ROCE égal au CMPC de l'ancien périmètre régulé il convient que ses lignes soient multipliées par 0,5894 (soit 54,4/92,3).

Enfin pour tenir compte des décisions de l'Autorité d'admettre une augmentation de 13 % y compris l'inflation qui est estimée à 1,3 % en référence à la prévision faite en loi de finances initiale, il convient d'appliquer un coefficient multiplicateur de 1,1300.

L'action combinée de l'ensemble de ces coefficients conduit donc à appliquer à chacune des lignes tarifaires de la grille 2019 proposée par ACA et corrigée pour les forfaits applicables à l'aviation et les hélicoptères un coefficient de 0,672.

## II) Tarifs fixés par l'Autorité de supervision indépendante en €HT

<b>Redevances principales Aéroport Nice Côte d'Azur</b>	
<b>Redevance d'atterrissage</b>	
Tarif de base de 0 à 18 t inclus	36,38
au-delà de 18 t jusqu'à 25 t inclus par tonne supplémentaire	2,691
25 t	55,21
au-delà de 25 t jusqu'à 75 t inclus par tonne supplémentaire	3,283
75 t	219,35
au-delà de 75 t par tonne supplémentaire	5,234
<b>Redevance de stationnement</b>	
0 à 18 t inclus par heure	3,84
au-delà de 18 t par tonne et par heure	0,22
<u>Modalités tarifaires</u>	
entre 24 et 48 heures, le tarif est majoré de 100 %	
entre 2 et 7 jours (2j<stat≤7j), le tarif est majoré de 300 %	
au-delà de 7 jours (stat>7j), le tarif est majoré de 350 %	
<b>Redevance par passager (T1 et T2)</b>	<b>du 1/4 au 31/10</b>
National et Europe Schengen	5,04
Europe non Schengen	6,98
International	7,87
<b>Redevance par passager (T1 et T2) résultant de la modulation</b>	<b>du 1/11 au 31/03</b>
National et Europe Schengen	4,52
Europe non Schengen	6,27
International	7,07
<b>Red. installations fixes de distribution de carburant aviation par hectolitre</b>	
Carburéacteur	0,161
Essence	0,230
<b>Forfait de red. aéro. applicables à l'aviation générale et d'affaires de passage</b>	
Ces forfaits englobent les redevances d'atterrissage, de balisage, de stationnement, de passager et d'assistance aux personnes à mobilité réduite	
jusqu'à 6 t	68,15
6 à 8 t	124,66
8 à 10 t	139,57
10 à 12 t	154,69
12 à 14 t	177,99
14 à 16 t	202,41
16 à 18 t	217,14
18 à 20 t	232,24
20 à 25 t	246,95
Majoration des tarifs des forfaits +15 % au delà de 24 heures	
<b>Red. par passagers terminal aviation d'affaires</b>	
Toutes destinations	8,74
<b>Forfait hélicoptère (Atterrissage, balisage, stationnement)</b>	
par touchée et par 24 h hélicoptères jusqu'à 2,5 t	6,72
par touchée et par 24 h hélicoptères de 2,5 t à 6 t	8,40
Forfait facturé par touchée et par 24 heures	
<b>Red. par passagers hélicoptère</b>	
Toutes destinations	5,71

## II) Tarifs fixés par l'Autorité de supervision indépendante en €HT

Redevances accessoires Aéroport Nice Côte d'Azur		
Redevance d'aide au démarrage "aire kilo" par mouvement départ		
	avion ≤ 12 t	100,80
	avion > 12 t et ≤ 25 t	127,68
	avion > 25 t	154,56
Passerelles		
	Simple passerelle par mouvement (A ou D) au contact par passerelle	27,16
	Double passerelle	54,32
400 Hz		
	Usage régulier	5,49
	Usage occasionnel	21,95
BLS par passager départ		
	Tarif de base	0,050
	Tarif avec TPE	0,083
DBA T1 par passager départ		
	pour les compagnies utilisatrices	0,141
SRTB par passager		
	départ	0,094
	arrivée + départ	0,148
Installation et matériels pour le traitement du fret		
Chambre forte		
	Frais de dossier par opération	10,95
	Frais de manutention	6,85
Durée de stockage ≤ 12 h, selon valeur déclarée		
	≤ 10 k€	13,71
	> 10 k€ et ≤ 25 k€	23,99
	> 25 k€ et ≤ 75 k€	34,27
	> 75 k€ et ≤ 150 k€	41,06
	> 150 k€ et ≤ 300 k€	51,41
	> 300 k€ et ≤ 500 k€	68,48
	> 500 k€ et ≤ 1000 k€	102,75
	> 1000 k€	154,09
Durée de stockage > 12 h par période indivise de 24 h, selon valeur déclarée		
	≤ 10 k€	17,14
	> 10 k€ et ≤ 25 k€	30,84
	> 25 k€ et ≤ 75 k€	41,06
	> 75 k€ et ≤ 150 k€	54,77
	> 150 k€ et ≤ 300 k€	68,48
	> 300 k€ et ≤ 500 k€	85,61
	> 500 k€ et ≤ 1000 k€	119,88
	> 1000 k€	188,36
Si la valeur déclarée de la marchandise déposée est nulle ou n'est pas connue, c'est le tarif de la tranche >1000 k€ qui est appliquée		
Redevance variable additionnelle pour un volume > 0,5 m3		
	≤ 12 h par m3 supplémentaire	3,63
	> 12 h par tranche de 24 h et par m3 supplémentaire	7,26

## II) Tarifs fixés par l'Autorité de supervision indépendante en €HT

Chambre froide		
Frais de dossier par opération, marchandises de catégorie 1 (produits alimentaires et fleurs)		10,95
Frais de dossier par opération, marchandises de catégorie 2 (autres produits)		18,14
par kilo et pour une durée		
	≤ 12 h marchandises de catégorie 1	0,040
	≤ 12 h marchandises de catégorie 2	0,050
	> 12 h par période indivise de 24 h marchandises de catégorie 1	0,050
	> 12 h par période indivise de 24 h marchandises de catégorie 2	0,070
Dépositaire		
	par 24 h	17,14
Animalerie du PIF		
Frais de dossier par opération		10,95
Redevance variable par lot entrant dans l'animalerie et pour un poids		
	≤ 50 kg	4,10
	> 50 kg et ≤ 100 kg	11,69
	> 100 kg et ≤ 500 kg	26,95
	> 500 kg	49,80
Local pour produits d'origine animale non consommable par l'homme		
Frais de dossier par opération		10,95
Redevance variable pour un poids		
	≤ 50 kg	54,77
	> 50 kg et ≤ 100 kg	68,48
	> 100 kg et ≤ 500 kg	82,19
	> 500 kg	102,75

Assistance aux personnes à mobilité réduite (APMR)	
Tarif optimisé : par passager départ (Cies ayant respecté en 2018 un seuil fixé au maximum à 35 % de PMR non pre-notifié 36 h avant le départ)	0,98
Tarif de base : par passager départ (Cies ayant, en 2018, plus de 35 % de PMR non pre-notifié 36 h avant le départ)	1,18

## II) Tarifs fixés par l'Autorité de supervision indépendante en €HT

<b>Redevances principales Aéroport Cannes Mandelieu</b>		
<b>Aéronefs de plus de 4 T non soumis au régime des forfaits ou d'abonnement</b>		
<b>Redevance d'atterrissage (incluant la redevance de balisage)</b>		
	de 0 à 6 t inclus	11,79
	par tonne supplémentaire	2,45
Avions de construction amateur et hélicoptères : réduction de 20 %		
<b>Redevance de stationnement avion</b>		
	par tonne et par heure	0,21
Délai de franchise 2 h		
<b>Redevance par passager</b>		
	par passager départ	4,92
<b>Aéronefs d'aviation générale et d'affaires de passage - forfait "transit dans la journée"</b>		
	jusqu'à 2 t	16,44
	2 à 4 t	31,82
	4 à 6 t	63,61
	6 à 8 t	102,72
	8 à 10 t	115,01
	10 à 12 t	127,46
	12 à 14 t	146,66
	14 à 16 t	166,78
	16 à 18 t	178,93
	18 à 20 t	191,36
	20 à 22 t	203,49
	22 à 28 t	207,25
	28 à 35 t	217,79
Les forfaits jours supplémentaires correspondent à 50 % des forfaits "transit dans la journée" auxquels il se rajoutent		
<b>Aéronefs d'aviation légère (moins de 4 t) basés sur ACM (par an)</b>		
<b>Abonnement atterrissage</b>		
<b>Aéronefs jusqu'à 2 t</b>		
	Avions	486,08
	Aéronefs de construction amateur et hélicoptères	388,87
<b>Aéronefs de 2 à 4 t</b>		
	Avions	648,12
	Aéronefs de construction amateur et hélicoptères	518,50
<b>Abonnement atterrissage + stationnement extérieur</b>		
<b>Aéronefs jusqu'à 2 t</b>		
	Avions	1 102,04
	Aéronefs de construction amateur et hélicoptères	1 004,82
<b>Aéronefs de 2 à 4 t</b>		
	Avions	3 136,68
	Aéronefs de construction amateur et hélicoptères	3 007,06

## II) Tarifs fixés par l'Autorité de supervision indépendante en €HT

<b>Abonnement atterrissage + abri commun ou abri bulle partagé</b>		
<b>Aéronefs jusqu'à 2 t</b>		
	Avions	2 449,40
	Aéronefs de construction amateur et hélicoptères	2 352,18
<b>Aéronefs de 2 à 4 t</b>		
	Avions	3 856,58
	Aéronefs de construction amateur et hélicoptères	3 726,96
<b>Abonnement atterrissage + abri bulle</b>		
<b>Aéronefs jusqu'à 2 t</b>		
	Avions	3 372,27
	Aéronefs de construction amateur et hélicoptères	3 275,05
<b>Redevance mensuelle supplémentaire pour activité importante</b>		
	Redevances d'abri (par jour de stationnement)	48,91
<b>Abris de passage tarif avions</b>		
	catégorie 1 ; 2 t ; monomoteurs <2 t	24,99
	catégorie 2 ; 4 t ; bimoteurs <4 t	37,05
	catégorie 3 ; 4 t	45,03
	catégorie 3 ; 5 t	60,80
	catégorie 4 ; 6 t	76,56
	catégorie 4 ; 7 t	100,52
	catégorie 4 ; 8 t	100,52
	catégorie 4 ; 9 t	106,89
	catégorie 5 ; 10 t	138,24
	catégorie 5 ; 11 t	144,70
	catégorie 5 ; 12 t	144,70
	catégorie 6 ; 13 t	213,64
	catégorie 6 ; 16 t	224,06
	catégorie 6 ; 17 t	230,34
	catégorie 6 ; 18 t	230,34
	catégorie 6 ; 20 t	236,79
	catégorie 6 ; 21 t	243,08
	catégorie 6 ; 22 à 35 t	243,08
<b>Abris de passage tarif hélicoptères</b>		
	catégorie 1 ; 1 t ; type : bipale <1 t	24,94
	catégorie 1 ; 2 t ; type : bipale <2 t	32,77
	catégorie 3 ; 3-4 t	45,03
	catégorie 4 ; 5 t	76,56
	catégorie 4 ; 6 t	76,56
	catégorie 5 ; 7 t	131,88
	catégorie 6 ; 9 t	197,24
	catégorie 6 ; 11 t	203,69
	catégorie 6 ; 12 t	203,69

## II) Tarifs fixés par l'Autorité de supervision indépendante en €HT

<b>Redevances d'abri "longue durée"</b>		
tous hangars sauf 12, 14 et 16		
	catégorie d'avion 1	4 600,00
	catégorie d'avion 2	6 870,00
	catégorie d'avion 3	9 210,00
	catégorie d'avion 4	13 810,00
	catégorie d'avion 5	22 970,00
	catégorie d'avion 6	40 190,00
<b>Redevances d'abri "longue durée" pour les jets (hangars 12, 14 et 16 et tout autre hangar offrant les mêmes prestations)</b>		
	catégorie d'avion 1	8 000,00
	catégorie d'avion 2	12 000,00
	catégorie d'avion 3	16 000,00
	catégorie d'avion 4	24 100,00
	catégorie d'avion 5	39 800,00
	catégorie d'avion 6	69 900,00
<b>Assistance en escale</b>		
<b>Forfait escale</b>		
	Aéronefs jusqu'à 2 t	41,62
	de 2 à 4 t	83,21
	de 4 à 8 t	147,94
	de 8 à 12 t	208,04
	de 12 à 22 t	266,45
	de 22 à 28 t	294,57
	de 28 à 35 t	337,68
<b>Forfait services aux aéronefs basés sur ACM</b>		
par aéronef et par an		
	forfait simple de service d'assistance aux aéronefs	2 376,60
	forfait complet de service d'assistance aux aéronefs	4 160,96
par aéronef de catégorie 1 et 2 avec l'abonnement en abri "longue durée"		
	forfait tractage aéronef privé <4 t	786,09

*Les dispositions particulières non reprises dans le présent tableau et figurant dans les tarifs 2018 restent en vigueur*



### III) Modulations tarifaires

#### 1°) Création de nouvelles destinations court / moyen-courrier

##### a) Définition

Est considéré comme vol vers une «nouvelle destination passagers» court ou moyen-courrier pour l'aéroport par comparaison au programme N-1 de la saison concernée :

- Toute ligne régulière ou charter commercial avec au minimum 16 fréquences annuelles sans escale au départ de Nice en 1<sup>ère</sup> année et minimum 25 fréquences en 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> année
- vers un aéroport situé à moins de 3 400 Km à vol d'oiseau de Nice,
  - soit jamais desservi au départ de Nice,
  - soit dans le cadre d'une reprise de desserte arrêtée au départ de Nice (mais avec un délai minimum de 12 mois si reprise par la même Compagnie ou une compagnie ayant un lien capitalistique ou économique tel que défini ci-après)
- à condition qu'à la date d'ouverture dudit vol, les zones de chalandise (telles que décrites ci-dessous) au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante.
- Deux aéroports sont considérés comme appartenant à la même zone de chalandise si :
  - Ils appartiennent à la même métropole
  - Ils sont distants de moins de 50km par la route tout en étant dans un même pays.

##### b) Modalités tarifaires

#### Objectif d'intérêt général recherché

Modulation tarifaire de la redevance d'atterrissage et de la redevance passager comme prévue par l'article R224-2 visant à favoriser la création de nouvelles liaisons.

#### Modalités et période d'application de la modulation

Toute compagnie aérienne mettant en place un vol vers une nouvelle destination passagers court ou moyen-courrier comme défini ci-dessus bénéficie pour le vol considéré :

- d'abattements sur la redevance d'atterrissage et sur la redevance passager en fonction du nombre de fréquences réalisées dans l'année
- ces abattements sont dégressifs sur une durée de trois ans à compter de la saison du premier vol vers la nouvelle destination, à condition de respecter les seuils imposés (16 fréquences en année N, et 25 fréquences en années N+1 et N+2)  
Le premier vol vers une nouvelle destination, ouvre les droits « nouvelle destination » à l'opérateur et à tout autre nouvel entrant sur la destination, pour la saison en cours et les 5 autres saisons à venir
- dans le cas où le premier vol d'une nouvelle destination, opérée par un seul opérateur, interviendrait en fin de saison (dans les deux derniers mois de la saison hiver –

février/mars-, ou, dans les trois derniers mois de la saison été – aout/septembre/octobre-), l'opérateur pourra faire la demande par écrit à ACA de reporter le début de la politique tarifaire incitative à la saison suivante et ce, dans le but de bénéficier des réductions sur 6 saisons pleines.

- possibilité de changer de catégorie de développement d'une année sur l'autre selon l'évolution du nombre de fréquences réalisées
- abattement programmé dans le logiciel de facturation sur le niveau S II ou S III, avec régularisation en fin de saison sur la base du réalisé

CREATION DE DESTINATION COURT-MOYEN COURRIER							
CATEGORIE DE DEVELOPPEMENT	Nbre de fréq. dans l'année	ANNEE 1		ANNEE 2		ANNEE 3	
		Remise sur redevance atterrissage	Remise sur redevance passager	Remise sur redevance atterrissage	Remise sur redevance passager	Remise sur redevance atterrissage	Remise sur redevance passager
S-II	16 à 24 fréquences	20%	10%	-	-	-	-
S-III	25 à 99 fréquences	75%	55%	40%	35%	30%	20%
S-IV S-V	A partir de 100 fréquences	80%	60%	40%	40%	30%	25%

Trois ans après la saison du premier vol vers la nouvelle destination, la tarification applicable sera la tarification générale en vigueur sur l'Aéroport Nice-Côte d'Azur pour les redevances d'atterrissage et passager.

#### Définition des indicateurs de suivi correspondant à cet objectif


- Vérification que les zones de chalandise au départ et à l'arrivée de cette nouvelle destination ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante,
- Vérification du nombre de fréquences opérées pendant les 3 années.

## 2°) Création de nouvelles destinations long courrier

### a) Définition

Est considéré comme vol vers une « nouvelle destination passagers long courrier » par comparaison avec le programme N-1 de la saison concernée :

- toute ligne régulière ou charter commercial avec au minimum 9 fréquences en année N et N+1 et 16 fréquences en année N+2.
- vers une destination située à plus de 3 400 Km à vol d'oiseau de Nice
- les fréquences doivent être directes ou avec une seule escale à condition que les passagers restent à bord ou en zone transit (sans passage sous douane), même appareil et même numéro de vol
- ces fréquences doivent être au départ de Nice vers un aéroport
  - soit jamais desservi au départ de Nice,



- soit dans le cadre d'une reprise de desserte arrêtée au départ de Nice (mais avec un délai minimum de 12 mois si reprise par la même Compagnie ou une compagnie ayant un lien capitalistique ou économique tel que défini ci-après),

➤ à condition qu'à la date d'ouverture dudit vol, les zones de chalandise au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante.

➤ deux aéroports sont considérés comme appartenant à la même zone de chalandise si :

- Ils appartiennent à la même métropole
- Ils sont distants de moins de 50km par la route tout en étant dans un même pays.

## **b) Modalités tarifaires**

### Objectif d'intérêt général recherché

Modulation tarifaire de la redevance d'atterrissage et de la redevance passager comme prévue par l'article R224-2 visant à favoriser la création de nouvelles liaisons.

### Modalités et période d'application de la modulation

Toute compagnie aérienne mettant en place un vol vers une nouvelle destination passagers long courrier comme défini ci-dessus bénéficie pour le vol considéré

- d'abattements sur la redevance d'atterrissage et la redevance passager en fonction du nombre de fréquences réalisées dans l'année
- d'abattement dégressifs sur une durée de trois ans à compter de la saison du premier vol vers la nouvelle destination, à condition de respecter les seuils imposés (9 fréquences en année N et N+1, 16 fréquences en années N+2)

Le premier vol vers une nouvelle destination, ouvre les droits « nouvelle destination » à l'opérateur et à tout autre nouvel entrant sur la destination, pour la saison en cours et les 5 autres saisons à venir

- dans le cas où le premier vol d'une nouvelle destination, opérée par un seul opérateur, interviendrait en fin de saison (dans les deux derniers mois de la saison hiver – février/mars–, ou, dans les trois derniers mois de la saison été – aout/septembre/octobre–), l'opérateur pourra faire la demande par écrit à ACA de reporter le début de la politique tarifaire incitative à la saison suivante et ce, dans le but de bénéficier des réductions sur 6 saisons pleines.
- possibilité de changer de catégorie de développement d'une année sur l'autre selon l'évolution du nombre de fréquences réalisées.
- abattement programmé dans le logiciel de facturation sur le niveau L II ou L III, avec régularisation en fin de saison sur la base du réalisé.



CREATION DE DESTINATION LONG COURRIER							
CATEGORIE DE DEVELOPPEMENT	Nbre de fréq. dans l'année	ANNEE 1		ANNEE 2		ANNEE 3	
		Remise sur redevance atterrissage	Remise sur redevance passager	Remise sur redevance atterrissage	Remise sur redevance passager	Remise sur redevance atterrissage	Remise sur redevance passager
L-II	9 à 15 fréquences	30%	20%	20%	10%	-	-
L-III	16 à 30 fréquences	75%	55%	40%	40%	30%	25%
L-IV L-V	A partir de 31 fréquences	80%	60%	40%	45%	30%	30%

Trois ans après la saison du premier vol vers la nouvelle destination, la tarification applicable sera la tarification générale en vigueur sur l'Aéroport Nice-Côte d'Azur pour les redevances d'atterrissage et passager.

#### Définition des indicateurs de suivi correspondant à cet objectif

- Vérification que les zones de chalandise au départ et à l'arrivée de cette nouvelle destination ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante.
- Vérification du nombre de fréquences opérées pendant les 3 années

#### Modalités d'application des mesures incitatives visées ci-dessus (1 et 2)

- La politique tarifaire incitative s'applique aux vols commerciaux réguliers et aux vols charters commerciaux.
- La compagnie bénéficiant de la politique tarifaire incitative est celle assurant l'exploitation commerciale du vol.
- La politique tarifaire incitative ne s'applique pas aux vols programmés entre 22h et 06h (Heure Locale). Pour plus de flexibilité et afin de se prémunir des aléas opérationnels, les vols programmés avant 22h bénéficient d'une franchise de 30 minutes leur permettant d'atterrir et de décoller jusqu'à 22h30 (Heure Locale). Au-delà de 22h30 (Heure Locale), et quel que soit le motif du retard, la politique tarifaire incitative ne sera pas appliquée.
- Saisons :
  - "ETE": du 1er avril au 31 octobre.
  - "HIVER" : du 1er novembre au 31 mars N+1.
- Une année correspond à 2 saisons : une saison été + une saison hiver ou une saison hiver + une saison été
- Si la Compagnie Aérienne ne respecte pas le programme de vol annoncé sur la saison (sauf cas de force majeure), elle perd le bénéfice des abattements tarifaires consentis et sera tenue de régulariser sa situation auprès d'Aéroports de la Côte d'Azur (régularisation des redevances normalement dues à ACA au tarif normal en vigueur).





- Dans le cas où une deuxième compagnie vient exploiter la même ligne, elle a droit aux mêmes abattements que la première compagnie sur le temps restant de la modulation, dans les mêmes conditions d'application selon le nombre de fréquences réalisées.
- Lorsqu'à l'occasion d'une reprise par une Compagnie Aérienne d'une destination arrêtée par une compagnie depuis moins de 12 mois, il existe entre ces Compagnies:
  - des liens capitalistiques (incluant cas de fusion, rachat partiel d'actif, société d'un même groupe etc.),
  - des accords économiques existants relatifs à l'exploitation de la destination en question (transfert de trafic annoncé publiquement, ...)Aéroports de la Côte d'Azur analysera alors le lien capitalistique et/ou économique entre les deux compagnies afin d'étudier les impacts au regard du motif d'intérêt général au sens de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile (développement de la desserte aérienne).

La décision de considérer si la destination peut donner droit à des rabais incitatifs se fera dans le cadre d'une analyse transparente, objective et non-discriminatoire.

- Un comité ACA « politique tarifaire incitative » se tiendra avant chaque saison aéronautique pour :
  - Evaluer l'éligibilité des nouvelles destinations (analyse des zones de chalandise, cas de reprise de ligne, liens capitalistiques ou économiques, ...)
  - Evaluer pour les nouvelles destinations la catégorie de développement des compagnies en fonction de leur programme pour la saison à venir
  - Un comité ACA « politique tarifaire incitative » se tiendra après chaque saison aéronautique pour réajuster les catégories de développement pour la prochaine saison en fonction des programmes de vol déclarés
- Pour bénéficier des conditions de la tarification incitative, la compagnie doit respecter l'ensemble de la réglementation en vigueur sur l'aéroport (incluant consignes, règlements d'exploitation etc.) ainsi que les règles édictées par les conditions générales de vente de ACA et par la brochure tarifaire. A défaut, la compagnie perdra le bénéfice de la tarification incitative et sera facturée au prix normal du tarif ACA.
- En cas de non-paiement des redevances aéroportuaires par la compagnie, le dossier sera transmis au service contentieux qui enverra à ladite compagnie une mise en demeure. Si la compagnie concernée n'a toujours pas payé dans le délai qui lui est imparti (15 jours), la facture minorée sera alors annulée et la compagnie sera refacturée au tarif normal.
- Cette décision sera immédiate et irréversible.

### 3°) Bonus pour développement de trafic

#### Objectif d'intérêt général recherché

Modulation tarifaire de la redevance passager prévue par l'article R224-2 visant à améliorer l'utilisation des infrastructures : réduction temporaire pour les exploitants d'aéronefs dont l'évolution du trafic dépasse certains seuils (+1% en saison hiver et +2% en saison été) consentie sous forme de bonus versé après la fin de la saison aéronautique et calculé sur la croissance des passagers au-delà de ces seuils.

Réduction par passager départ supplémentaire			
PALIER	CROISSANCE "PURE SUR LA LIGNE"	ÉTÉ	HIVER
1	1-2%	-	3,50 €
2	>2%	2,00 €	5,00 €

#### Définition croissance pure :

La croissance pure correspond à la croissance enregistrée globalement sur une destination par l'ensemble des opérateurs.

Ce calcul de croissance évite de récompenser le transfert de passagers d'un opérateur à un autre. Seule une croissance réelle se verra distribuer un bonus

#### Mode de calcul :

Le bonus se calcule par saison, par destination et par palier.

Le calcul se fait d'abord sur la croissance globale par destination pour l'ensemble des opérateurs.

Le montant obtenu est ensuite reversé aux opérateurs qui sont en croissance sur la destination au prorata de leur participation à la croissance.

Seules les compagnies en croissance au global sur l'aéroport de Nice (toutes destinations confondues) peuvent prétendre à ce bonus.

Bonus non cumulable avec le bonus « nouvelle destination ».

#### Définition des indicateurs de suivi correspondant à cet objectif

- Vérification que la croissance passagers des destinations existantes par saison hors croissance la nuit (entre 22h et 6h) dépasse les seuils de +1% en saison hiver, +2% en saison été.
- Vérification des compagnies en croissance globale (toutes destinations confondues) sur l'aéroport de Nice

## **Modalités d'application**

Pour bénéficier des conditions prévues au présent point 4, la compagnie doit respecter l'ensemble de la réglementation en vigueur sur l'aéroport (incluant consignes, règlements d'exploitation, etc.) ainsi que les règles édictées par les conditions générales de vente d'ACA et par la brochure tarifaire. A défaut, la compagnie perdra le bénéfice de la tarification incitative et sera facturée au prix normal du tarif ACA.

- Mesure applicable aux Compagnies Aériennes commerciales régulières
- La politique tarifaire incitative ne s'applique pas aux vols programmés entre 22h et 06h (Heure Locale). Pour plus de flexibilité et afin de se prémunir des aléas opérationnels, les vols programmés avant 22h bénéficient d'une franchise de 30 minutes leur permettant d'atterrir et de décoller jusqu'à 22h30 (Heure Locale). Au-delà de 22h30 (Heure Locale), et quel que soit le motif du retard, la politique tarifaire incitative ne sera pas appliquée.
- Saison :
  - "ETE": du 1er avril au 31 octobre.
  - "HIVER" : du 1er novembre au 31 mars N+1.
- La compagnie bénéficiant de la politique tarifaire incitative est celle assurant l'exploitation commerciale du vol.
- Aéroports de la Côte d'Azur analysera le lien capitalistique et/ou économique entre les compagnies afin d'étudier les impacts au regard du motif d'intérêt général au sens de l'article R. 224-2-2 du code de l'aviation civile (amélioration de l'utilisation des infrastructures).
- En fonction de l'analyse susvisée, le calcul du bonus croissance passagers par destination se fera soit sur le cumul du trafic des compagnies soit par compagnie.
- Dans tous les cas, la décision se fera dans le cadre d'une analyse transparente, objective et non-discriminatoire.
- Un comité ACA « politique tarifaire incitative » se tiendra après chaque saison aéronautique pour :
  - Faire état d'éventuels événements extérieurs ayant fortement impactés le trafic de certaines compagnies (grèves importantes, événements météo, ...) en année N-1. Dans ce cas, le calcul de croissance tiendra compte de l'évolution par rapport à N-2
  - Faire état d'éventuels transferts de trafic sans apport de croissance pour ACA (déménagement d'un aéroport à un autre, transfert de trafic d'une compagnie ayant des liens capitalistique et/ou économique avérés)

### **4°) Mesure incitative pour le stationnement de nuit des avions bases**

#### **a) Définition**

Cette mesure s'inscrit dans le cadre de l'article R224-2-2 du code de l'Aviation Civile relatif aux redevances pour services rendus sur les Aéroports, qui prévoit la possibilité de modulations tarifaires des redevances pour améliorer l'utilisation des infrastructures.

En effet, la présence d'un avion basé opérant plusieurs rotations chaque jour au départ de l'Aéroport permet d'optimiser l'utilisation des installations surtout en saison hiver et la nuit,

le prolongement de son stationnement la nuit ne générant ni coût supplémentaire pour l'Aéroport, ni gêne d'exploitation.

Il est donc instauré une mesure incitative d'exonération totale du stationnement la nuit (22h – 6h) pour inciter les compagnies à baser un ou plusieurs de leurs appareils sur l'Aéroport Nice Côte d'Azur.

Un avion basé doit effectuer au minimum 3 rotations quotidiennes depuis/vers Nice (2 rotations peuvent aussi être acceptables selon les conditions décrites dans les modalités d'application ci-dessous)

#### **b) Modalités d'application :**

Cette mesure s'applique aux Compagnies Aériennes qui :

- Opèrent régulièrement pendant l'année aéronautique avec un ou plusieurs avions à partir de Nice-Côte d'Azur, avec stationnement de nuit sur l'aéroport,
- Assurent au moins 3 fréquences quotidiennes en moyenne par avion (même immatriculation), et par saison aéronautique à partir de l'Aéroport de Nice (2 départs par jour peuvent aussi être acceptables dans la mesure où la Compagnie Aérienne effectue des liaisons vers des destinations lointaines, dont la distance de vol est supérieure à 2.500 km, et qu'elle peut prouver que l'avion est entièrement destiné à desservir Nice)
- Le programme de vol annoncé sera analysé par série d'immatriculation en fin de saison et un avoir sera attribué.

En cas de non-respect des conditions ci-dessus, la Compagnie Aérienne perdra le bénéfice des exonérations consenties.

En cas d'immobilisation de l'appareil, seule la première nuit bénéficie de l'exonération.

Pour bénéficier des conditions de la tarification incitative, la compagnie doit respecter la réglementation en vigueur sur l'aéroport ainsi que les règles édictées par les conditions générales de vente de ACA et par la brochure tarifaire. A défaut, la compagnie perdra le bénéfice de la tarification incitative et sera facturée au prix normal du tarif ACA.

#### **5°) Modulation acoustique**

Sauf en ce qui concerne les aéronefs militaires français, la redevance est modulée en fonction du niveau sonore des aéronefs et de l'heure d'atterrissage.

Le tarif de base est multiplié par un coefficient, précisé ci-dessous, dépendant du groupe acoustique de l'aéronef et de l'heure d'atterrissage (heure locale). Les groupes acoustiques sont ceux définis par l'arrêté du 26 février 2009.

Groupe	Coefficient de modulation acoustique	
	Entre 6h et 22h	Entre 22h et 6h
1	1,50	3,00
2	1,45	2,76
3	1,40	2,52
4	1,05	1,68
5a	0,783	1,253
5b	0,75	1,20

Il appartient à l'exploitant ou, à défaut, au propriétaire d'aéronef de fournir à l'exploitant de l'aérodrome, à sa demande, les documents justificatifs nécessaires à son classement. A défaut de fourniture de ces documents, l'aéronef est classé dans le groupe 1.

En l'absence de transmission du groupe acoustique de l'aéronef, aucun avoir rétroactif ne sera établi.