



REGLES

- **D’AFFECTATION
DES
TRANSPORTEURS
AERIENS**

ET

- **D’ALLOCATION DES
RESSOURCES
AEROPORTUAIRES**

TERMINAL 1

Et

**AEROGARE A SERVICE
DIFFERENCIE**

Aéroports de Lyon
BP 113 – 69125 Lyon-Saint Exupéry Aéroport – France
Tél. : 0 826 800 826 (0,15€/min) – Depuis l'étranger : +33 426 007 007
Fax : +33 (0)4 72 22 74 71
www.lyonaerports.com

S.A. à directoire et conseil de surveillance – Capital : 148 000 euros
Siège social : Aéroport de Lyon Saint-Exupéry – 69124 Colombier-Saugnieu – APE 5223Z – SIREN 493 425 136 RCS LYON

SOMMAIRE

I /. DATE D’AFFECTATION ET DE CHANGEMENT D’AFFECTATION	4
II /. PRINCIPES D’AFFECTATION DES TRANSPORTEURS AERIENS AU TERMINAL 1.....	5
III /. REGLES D’ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL 1	6
III.1. PRINCIPES D’ALLOCATION DES RESSOURCES – TERMINAL 1.....	6
III.2. POSTES DE STATIONNEMENT ET TRACTAGES AVIONS – TERMINAL 1	7
III.3. ENREGISTREMENTS _ TERMINAL 1	8
III.4. EMBARQUEMENTS – TERMINAL 1	8
III.5. SALLES D’ARRIVEES – TERMINAL 1.....	9
IV /. REGLES D’AFFECTATION - D’ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES - AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE	10
IV.1. L’AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE.....	10
IV.2. CONDITIONS RELATIVES AUX CAPACITES DE L’AEROGARE	11
IV.3. CONDITIONS RELATIVES AUX AERONEFS POUVANT ETRE TRAITES SUR L’AEROGARE :	11
IV.4. AUTRES CONDITIONS D’EXPLOITATION.....	11
IV.5. LES PRINCIPES DE PRIORISATION DES ACCES A L’AEROGARE A SERVICES DIFFERENCIES – AFFECTATION.....	12

IV.6. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AÉROPORTUAIRES – AÉROGARE A SERVICE DIFFERENCIE - ENREGISTREMENTS..... 13

IV.7. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AÉROPORTUAIRES – AÉROGARE A SERVICE DIFFERENCIE – SALLES D’ARRIVEE 13

V /. MODALITES DE MISE EN OEUVRE 14

V.1. LE POLE OPERATIONS S’ENGAGE A TENIR A JOUR UNE LISTE DES MOYENS MIS A DISPOSITION DES COMPAGNIES ET ASSISTANTS, A SAVOIR :..... 14

V.2. LE POLE OPERATIONS S’ENGAGE A TENIR INFORMES LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS : 14

V.3. LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS PRESENTS SUR LE SITE S’ENGAGENT A FOURNIR AU POLE OPERATIONS :..... 14

VI /. CONTACTS LYON AÉROPORT 16

INTRODUCTION / PREAMBULE

Par les présentes règles, la société Aéroports de Lyon, ci-après « Lyon Aéroport », concessionnaire de l'aéroport Lyon-Saint Exupéry définit :

- Les principes d'affectation permanente des transporteurs aériens entre les aérogares conformément à l'article 13 du cahier des charges de la concession aéroportuaire (annexe au décret 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aérodromes);
- Les règles d'allocation des installations et matériels aéroportuaires aux usagers conformément à l'article 14 du cahier des charges de la concession aéroportuaire (annexe au décret 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l'Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aérodromes).

La situation exceptionnellement grave que connaît le transport aérien depuis la crise du COVID-19 frappe massivement tous les aéroports et notamment Lyon-Saint Exupéry, au même titre que les compagnies aériennes. La chute du trafic à Lyon (3,6 millions de passagers en 2020 contre près de 12 millions en 2019) impacte durablement les résultats économiques de la concession aéroportuaire. Dans ce cadre, des plans d'économies majeures ont été mis en œuvre dès le début de la crise pour préserver la concession aéroportuaire dans un cadre d'évolution modéré des redevances, tout en maîtrisant la taxe d'aéroport au regard des coûts de sûreté. Un des principaux leviers d'économies est l'utilisation optimale des infrastructures. Tenant compte des prévisions de trafic données par les compagnies aériennes, il apparaît clairement que le Terminal 1 et l'Aérogare à service différencié ont une capacité suffisante pour accueillir l'ensemble du trafic pendant au minimum 18 mois, soit 7 millions de passagers annuel. Dans ces conditions, le transfert de l'ensemble des transporteurs aériens au Terminal 1 et à l'Aérogare à service différencié est l'option la plus pertinente afin de réduire les coûts de revient du service public tout en préservant les grands objectifs opérationnels et commerciaux de l'ensemble des transporteurs aériens.

La date et les modalités de transfert des usagers aéronautiques au Terminal 1 et à l'Aérogare à service différencié sont déterminés comme indiqué ci-après.

Les présentes règles d'affectation et d'allocation des ressources font l'objet des consultations et informations suivantes :

- Avis conforme de la Directrice DSAC –CE en date du 03/01/2022
- Information des usagers aéronautiques par publication du 28/01/2022 sur https://www.lyonaeroports.com/sites/default/files/2022-01/affectation_transporteur_fr.pdf
https://www.lyonaeroports.com/sites/default/files/2022-01/affectation_transporteur_en.pdf
- Fiche d'enregistrement Règles d'allocation des ressources par compagnie (mise à jour avant chaque saison aéronautique)

I /. DATE D’AFFECTATION ET DE CHANGEMENT D’AFFECTATION

Le transfert de l’ensemble des transporteurs aériens au Terminal 1 et à l’Aérogare à services différenciés entre en vigueur au printemps 2022, avril, sous réserve de la réception des travaux d’aménagement de l’infrastructure décrits ci-après.

Lyon Aéroport informera l’ensemble des parties prenantes un mois avant la date d’affectation effective (transfert), par la mise en place d’une réunion « partenaires » spécifique.

Tout transporteur aérien disposant d’une affectation permanente sur un autre terminal avant le commencement de la crise sanitaire COVID sera destinataire d’un courrier visant à recueillir son avis au moins 1 mois avant la date d’affectation effective au Terminal 1 ou à l’aérogare à service différencié.

Les transporteurs aériens autres que ceux faisant l’objet de la décision d’affectation et susceptibles d’être concernés par cette décision recevront également un courrier au moins 1 mois avant la date d’affectation, afin qu’ils puissent donner un avis sur cette affectation.

En application des règles d’affectation des ressources détaillées ci-après, la Direction des opérations de Lyon Aéroport (Pôle opérations – service planning et Centre de commandement des Opérations (CCO)) :

- Etablit un programme prévisionnel d’affectation des transporteurs entre le Terminal 1 et l’aérogare à services différenciés et d’allocation des ressources (ou moyens) aéropor-tuaires ;
- Effectue la gestion opérationnelle, en temps réel, de ces ressources (ou moyens)
- Informe l’ensemble des transporteurs aériens et la DSAC-CE des décisions d’affectation prises.

Les travaux d’aménagements de l’infrastructure :

Le regroupement de l’ensemble des transporteurs aériens au Terminal 1 et à l’Aérogare à services différenciés nécessite d’adapter les infrastructures de Lyon-Saint Exupéry afin de traiter l’ensemble des types de trafic sur le Terminal 1 et l’Aérogare à services différenciés. Pour ce faire, Lyon Aéroport prévoit de faire des travaux d’aménagement afin d’optimiser l’utilisation du fonctionnement de l’Aérogare à services différenciés, en permettant notamment, le stationnement de modules de type B, la mise en place de 400 hertz pour ces nouveaux postes, le réaménagement de salles d’embarquement afin d’accueillir de plus petits modules. Il est prévu que les travaux puissent être réceptionnés au plus tard le 04/04/2022. Toutefois compte tenu des aléas de chantier la date de transfert pourra être retardée pour intervenir postérieurement à la date de réception des travaux.

La date d’affectation effective (commencement des opérations de traitement des vols des transporteurs aériens) intervient 3 semaines après la date de réception des travaux.

II /. PRINCIPES D'AFFECTATION DES TRANSPORTEURS AERIENS AU TERMINAL 1

Les transporteurs aériens qui ne sont pas affectés à l'Aérogare à service différencié en application du § IV ci-après sont affectés sur le Terminal 1.

III /. REGLES D'ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – TERMINAL 1

III.1. PRINCIPES D'ALLOCATION DES RESSOURCES – TERMINAL 1

Ce paragraphe définit les règles d'allocation des moyens aéroportuaires dédiés au Terminal 1, suite au regroupement de l'ensemble des transporteurs aériens dans ce même terminal 1.

- Stationnements
- Enregistrements
- Embarquements
- Arrivées

Les principes d'allocation sont les suivants :

- L'allocation des ressources des vols réguliers sera positionnée au plus près des comptoirs vente des transporteurs aériens. L'ensemble des passagers passera par le poste d'inspection filtrage unique du terminal.
- L'allocation des ressources des vols charters sera positionnée en fonction des ressources disponibles car non utilisateurs de comptoirs vente. L'ensemble des passagers passera par le poste d'inspection filtrage unique du terminal.

Ces règles exposées ci-après permettront à la Direction des opérations, au travers du Pôle opérations et du Centre de Commandement des Opérations (CCO):

- D'établir un programme prévisionnel d'allocation des moyens
- D'effectuer la gestion opérationnelle, en temps réel, de ces moyens

3 mois avant la date effective du transfert afin de recueillir leur avis 2 mois avant la date de transfert, Lyon Aéroport informera l'ensemble des usagers concernés quant à la date retenue et à la fixation des réunions : réunion partenaires et réunions bipartites visées ci-après.

Un mois avant la date de transfert au Terminal 1 ; Lyon Aéroport organisera une réunion partenaires spécifique afin de présenter à l'ensemble des parties prenantes les modalités d'allocation des ressources. Des réunions biparties entre Lyon Aéroport et chaque transporteur aérien (ou son représentant assistant en escale lorsque le transporteur aérien n'a pas de représentant sur l'aéroport), seront ensuite programmées afin de définir les moyens alloués à chaque transporteur (Fiche d'Enregistrement Règles d'allocation par compagnie).

Les compagnies, assistants, et gestionnaire, après acceptation et validation des règles énoncées dans le présent document s'engagent à les respecter en adoptant les procédures suivantes :

1. Les compagnies et assistants fournissent au pôle opérations :

- Le programme des vols
- La programmation des rotations avions
- Leurs besoins en banques d'enregistrement ainsi que la durée d'utilisation
- Leurs desideratas pour le traitement des vols (regroupement vols/compagnies/assistants/...)

Ces besoins seront communiqués au plus tard deux mois avant le lancement de la saison IATA ; dans le cas contraire, le pôle opérations ne pourra garantir une réponse favorable à ces besoins.

2. La planification des affectations des moyens est soumise deux fois par an, et ce 1 mois avant chaque début de saison, aux compagnies et assistants présents sur le site, lors d'une réunion par compagnie et/ou assistant, réunion au cours de laquelle les participants exposent leurs remarques.

En cours de saison, et selon les disponibilités des moyens, les allocations pourront être revues à la demande des compagnies ou de Lyon Aéroport.

Toute demande de modification concernant l'ensemble des allocations sera traitée directement entre les chefs d'escale des compagnies et/ou société d'assistance et la Responsable du pôle opérations – Direction des Opérations – de Lyon Aéroport.

La feuille journalière diffusée par le pôle opérations et/ou par le Centre de Commandements des Opérations (CCO) fait office de programmation définitive, hors aléas d'exploitation en temps réel. La direction des opérations de l'Aéroport, via le pôle opérations – service planning a pour vocation, entre autre, de garantir l'utilisation équilibrée et l'optimisation des moyens aéroportuaires, en respectant l'égalité de traitement pour les compagnies et en offrant le même niveau de qualité de service à tous ses passagers.

III.2. POSTES DE STATIONNEMENT ET TRACTAGES AVIONS – TERMINAL 1

Deux types de trafic

- A** - Les avions accostables
- B** - Les avions non accostables

Le temps minimum entre deux avions sur le même poste est de 20 minutes.

A – Tous les avions accostables seront positionnés sur des postes dits « au contact » en priorité, et selon la disponibilité des postes.

- En cas de conflit, la priorité sera fixée en application de la hiérarchie des critères ci-après :
 - Aux vols réguliers
 - A l'appareil ayant le nombre de sièges offerts le plus important
 - A la compagnie dont le temps de ½ tour est le plus court

B – Les parkings dits « en éloigné » ne font objet entre eux d’aucune priorité d’affectation ; ces postes faisant l’objet d’un traitement identique (transport des passagers par bus) ; toutefois le pôle opérations veillera à regrouper sur une même zone, et sur des postes contigus les avions d’une même compagnie et d’un même assistant, et donnera priorité aux postes permettant des départs en autonome, afin d’éviter aux compagnies la mise en place de personnes et de matériels additionnels.

- En cas de conflit, la priorité sera fixée en application de la hiérarchie des critères ci-après :
 - Aux vols réguliers
 - A l’appareil ayant le nombre de sièges offerts le plus important
 - A la compagnie dont le temps de ½ tour est le plus court

C – TRACTAGES

Les appareils ayant un temps d’escale supérieur à 02h00, et qui sont positionnés sur des postes dits « au contact » pourront être tractés par la compagnie ou l’assistant, à la demande de Lyon Aéroport, après le débarquement des passagers, sur un poste dit « en éloigné » afin de permettre à une compagnie régulière ou charter de pouvoir bénéficier d’un poste dit « au contact ». L’avion sera de nouveau tracté pour la phase départ afin de bénéficier d’un embarquement « Au contact », si la Compagnie le souhaite. Si la compagnie ne souhaite pas assurer le tractage de son appareil celui-ci sera programmé directement sur un poste dit « En éloigné ».

Le pôle opération pourra procéder à des modifications de stationnement Parking lors d’évènements spéciaux.

Il arrive que certaines compagnies apportent des modifications horaires à leurs programmes de base en cours de saison ; le pôle opération tâchera de conserver les mêmes affectations mais ne pourra le garantir.

III.3. ENREGISTREMENTS _ TERMINAL 1

Le pôle opération veillera à positionner les enregistrements au plus près des comptoirs des compagnies.

Il veillera dans la mesure du possible à regrouper les vols ayant le même assistant dans la même zone.

Les compagnies s’engagent à ne pas s’octroyer d’autres moyens sans l’accord préalable du CCO

III.4. EMBARQUEMENTS – TERMINAL 1

Les portes d’embarquement étant fonction des types de passagers transportés, le pôle opération et le CCO veilleront à affecter les portes d’embarquement en fonction du statut du vol et du

positionnement de l'avion. Le terminal 1 est équipé du système « Go To Gate » ; l'information de la porte sera communiquée aux clients passagers selon des règles qui ont été définies et communiquées à l'ensemble des transporteurs aériens ainsi qu'à leur sous-traitant.

Le temps minimum entre l'affectation d'une même porte pour deux vols différents est de 20 minutes.

III.5. SALLES D'ARRIVEES – TERMINAL 1

Les salles d'arrivée sont attribuées en fonction du terminal d'arrivée de l'avion (Terminal 1 ou Aérobares à Service Différencié) Le pôle opération veillera à répartir les vols de façon équilibrée entre les différents carrousels, afin d'éviter les saturations.

IV /. REGLES D’AFFECTATION - D’ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES - AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE

IV.1. L’AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE

L’aérogare à service différencié a été mise en service en 2007 et en application de l’article R224-2- 1° fait l’objet d’une redevance passager à tarif différencié depuis sa mise en service.

L’aérogare présente un cout de revient significativement inférieur à celui des autres aérogares et un niveau de qualité de service réduit :

- de par la nature simplifiée de l’infrastructure ;
- de par l’éloignement de l’infrastructure des accès à l’aéroport présentant des temps de cheminement piétons important pour les passagers et les personnels ;
- de par les règles d’accès garantissant l’optimisation de son exploitation (capacité avion, temps d’utilisation des différentes fonctionnalités de l’aérogare...) ;
- de par le service simplifié : L’éloignement des services de restauration et commerces

Dans le contexte de crise sanitaire provoquant une diminution drastique du trafic passagers, en vue d’optimiser l’exploitation des infrastructures aéroportuaires, le concessionnaire de l’aéroport est conduit à regrouper le trafic sur certaines zones de la plateforme. A cette fin, le plan d’investissement 2022 adjoint aux tarifs de redevances aéroportuaires homologués pour 2022 intègre les travaux et aménagements permettant d’accroître la flexibilité d’exploitation de cette infrastructure en permettant d’accueillir différents types de trafic.

Conformément aux articles 13 et 14-I du cahier des charges de la concession aéroportuaire (annexe au décret 2007-244 du 23 février 2007 relatif aux aérodromes appartenant à l’Etat et portant approbation du cahier des charges type applicable à la concession de ces aérodromes), pour des motifs d’intérêt général tenant à la configuration de l’infrastructure et l’optimisation de son exploitation détermine les conditions d’affectation et d’allocation des ressources détaillées ci-après.

IV.2. CONDITIONS RELATIVES AUX CAPACITES DE L'AEROGARE

- Le niveau de qualité de service offert sur cette infrastructure correspond à une classification comprise entre « C » et – « E » du référentiel IATA
- Selon configuration : maximum 12-aéronefs de catégorie C ÷
- 13-portes d'embarquement ;
- Selon configuration : maximum 13 salles d'embarquement « vols non soumis aux contrôles aux frontières » ou 7 salles « vols soumis aux contrôles aux frontières »
- 1 salle d'arrivée
- 4 tapis livraison bagages

IV.3. CONDITIONS RELATIVES AUX AERONEFS POUVANT ETRE TRAITES SUR L'AEROGARE :

- Capacité comprise entre 48 et 240 sièges de chaque aéronef
- Limitation des aéronefs A321 : 10 aéronefs en simultané du fait de l'envergure compatible uniquement sur 11 postes stationnement avions, (en version envergures avions de type C uniquement), desservant l'aérogare à service différencié ;

IV.4. AUTRES CONDITIONS D'EXPLOITATION

- Vols réguliers exclusivement ;
- Vols compris dans un programme de vols, par compagnie aérienne, comprenant au minimum 4 vols hebdomadaires ;
- Vols en night stop exclusivement pour les aéronefs basés effectuant plusieurs rotations quotidiennes au départ/destination de l'aérogare ;
- 90% des vols respectant les temps maximums de rotation suivants selon leur catégorie (hors vols aéronefs basés effectuant plusieurs rotations quotidiennes au départ /destination de l'aérogare lorsqu'ils opèrent une relève d'équipage et/ou un réapprovisionnement catering) :
 - 48 – 100 sièges : 45 minutes
 - 101 – 240 sièges : 55 minutes
- Tolérance de défaut de ponctualité à 15 minutes sur maximum 30% des vols par saison IATA (hors cas de force majeure)
- Tolérance de défaut d'exploitation des créneaux horaires / programme de vols opérés sur l'aérogare au maximum pour 20% des vols programmés pour la saison IATA (hors cas de force majeure)

Exclusion : en cas de non-respect des conditions d'accès ou en cas de non-respect des délais de règlement des redevances aéroportuaires.

IV.5. LES PRINCIPES DE PRIORISATION DES ACCES A L'AEROGARE A SERVICES DIFFERENCIES – AFFECTATION

Les capacités disponibles de l'aérogare sont allouées aux compagnies aériennes qui remplissent les conditions ci-devant et selon les priorités découlant de l'application des règles de priorisation ci-dessous.

Le Terminal 1 ne permettant pas les correspondances de 20 minutes, le trafic de vols en correspondances courtes est affecté sur l'aérogare à service différencié, pour les aéronefs au gabarit compatible avec les caractéristiques de cette aérogare.

L'affectation des capacités disponibles de cette aérogare aux transporteurs aériens se fait prioritairement :

1. Au programme de vols de l'utilisateur qui nécessite le plus grand nombre de capacités sur la saison IATA en salles d'embarquement.
2. En cas d'incompatibilité (*) des programmes de vols après application du critère n°1 les programmes de vols suivants sont priorisés selon les sous critères suivants :
 - Plus important Programme des vols « Non soumis aux contrôles transfrontières » – « soumis aux contrôles transfrontières » selon disponibilité des salles d'embarquement correspondantes ;
 - Temps de rotation aéronef par siège offert le plus court ;
 - Meilleur taux de ponctualité à 15 minutes sur la saison aéronautique équivalente de l'année aéronautique précédente

(*) Il s'agit de prendre en compte la situation où le programme de vols arrivant en 2nd ou 3ème, etc., (= 2nd, ou 3ème, etc., plus gros programme de réservation de salles d'embarquement) peut ne pas être complètement compatible avec les créneaux d'utilisation de l'aérogare nécessaires et réservés pour le 1er et le cas échéant, le 2nd, etc..., et dans ce cas il convient d'appliquer les critères suivants afin de départager les programmes restants.

3. Pour les capacités restant disponibles les vols sont affectés selon le principe du 1^{er} demandeur est le 1^{er} servi.

Les vols ne pouvant pas être affectés sur l'aérogare à service différencié au terme des règles de priorisation sont affectés au Terminal 1.

IV.6. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE - ENREGISTREMENTS

L'allocation des ressources « enregistrement » est faite conformément aux dispositions du § II-3 ci-dessus.

IV.7. ALLOCATION DES RESSOURCES (OU MOYENS) AEROPORTUAIRES – AEROGARE A SERVICE DIFFERENCIE – SALLES D'ARRIVEE

L'allocation des ressources « salles d'arrivées » est faite conformément aux dispositions du § II-5 ci-dessus.

V /. MODALITES DE MISE EN OEUVRE

V.1. LE POLE OPERATIONS S'ENGAGE A TENIR A JOUR UNE LISTE DES MOYENS MIS A DISPOSITION DES COMPAGNIES ET ASSISTANTS, A SAVOIR :

- Nombre de banques par départ avec « typologie sûreté » des banques (Tomographe – EDS – RX)
- Nombre de salles d'embarquement en précisant les typologies de passagers pouvant y être traitées + modularité des salles
- Nombre de portes d'embarquement par salle en précisant les portes dites « de contact » et celles dites « éloignées »
- Nombre de carrousels par salle d'arrivée avec typologie de passagers par salle
- Liste de concordances avions / postes de stationnements en faisant apparaître les conditions de traitement de l'avion (Passerelle – Faux contact - Autonome – Push-back)

Cette liste des moyens sera transmise aux compagnies et assistants un mois avant chaque début de saison, et remise à jour durant la saison en fonction de l'évolution.

V.2. LE POLE OPERATIONS S'ENGAGE A TENIR INFORMES LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS :

- De toute indisponibilité de moyens aéroportuaires
- De tout changement d'affectation dû à ces indisponibilités et/ou dû à des contraintes d'exploitation de traitement des vols.

V.3. LES COMPAGNIES ET ASSISTANTS PRESENTS SUR LE SITE S'ENGAGENT A FOURNIR AU POLE OPERATIONS :

- Une liste tenue à jour des barres de repoussage disponibles sur la plate-forme, en précisant sur quels types d'appareils elles s'adaptent.
- Toute indisponibilité pouvant avoir une incidence sur le traitement des passagers et/ou des avions.

VI /. CONTACTS LYON AEROPORT

Directeur des Opérations : 06.64.36.32.72

Responsable Pôle Operations : 06.33.64.73.90

Chargée Affectation des ressources : 04.72.22.74.33

Responsable Exploitation : 06.64.35.03.42

Responsable Terminal 1: 06.47.55.95.75

Décision du Directoire d'Aéroports de Lyon
Lyon, le 24/01/2022